КОНВЕНЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

(с изменениями на 23 сентября 2014 года)

Документ с изменениями, внесенными:

Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года);

Международным договором от 3 марта 1992 года (вступил в силу с 3 сентября 1993 года);

Международным договором от 28 сентября 2004 года (вступил в силу с 28 марта 2006 года);

Международным договором от 23 сентября 2014 года (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 04.06.2019, N 0001201906040006) (вступил в силу с 23 марта 2016 года).

Ратифицирована
Указом Президиума Верховного Совета СССР
N 5938-VIII от 29 апреля 1974 года

Международным договором от 3 марта 1992 года в тексте настоящей Конвенции и приложениях к ней с 3 сентября 1993 года слово "вес" заменено на слово "масса".

Договаривающиеся стороны, желая облегчить международное дорожное движение и повысить безопасность на дорогах путем принятия единообразных правил движения,

согласились о нижеследующем:

Глава I. Общие положения

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

Определения

При применении положений настоящей Конвенции нижеследующие термины имеют то значение, которое придается им в настоящей статье:

а) термин "национальное законодательство" Договаривающейся стороны означает совокупность национальных или местных законов и правил, действующих на территории этой Договаривающейся стороны;

b) транспортное средство считается находящимся в "международном движении" по территории какого-либо государства, если оно:

i) принадлежит физическому или юридическому лицу, имеющему обычное местожительство вне этого государства;

ii) не зарегистрировано в этом государстве;

iii) временно ввезено в него;

однако каждая Договаривающаяся сторона вправе не считать находящимся в "международном движении" любое транспортное средство, которое оставалось на ее территории более одного года без значительного перерыва, продолжительность которого может устанавливаться этой Договаривающейся стороной.

Состав транспортных средств считается находящимся в "международном движении", если по крайней мере одно из транспортных средств состава отвечает этому определению;

c) Термин "населенный пункт" означает застроенную территорию, въезды на которую и выезды с которой специально обозначены соответствующими знаками;

(Подпункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

Термин "жилая зона" означает специально обустроенную территорию, на которой применяются специальные правила дорожного движения и въезды на которую и выезды с которой обозначены соответствующими знаками;

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

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;

g-бис) термин "велосипедная полоса движения" означает полосу проезжей части, предназначенную для велосипедистов. Велосипедная полоса движения отделяется от остальной проезжей части с помощью продольной дорожной разметки (подпункт дополнительно включен с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года);

g-тер) термин "велосипедная дорожка" означает отдельную дорогу или часть дороги, предназначенную для велосипедистов и обозначенную соответствующим знаком. Велосипедная дорожка конструктивно отделяется от других дорог или от других элементов одной и той же дороги (подпункт дополнительно включен с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года);

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;

k) транспортное средство считается:

i) "остановленным", если оно приведено в неподвижное состояние на период времени, необходимый либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов;

ii) "находящимся на стоянке", если оно приведено в неподвижное состояние по причине иной, чем необходимость избежать столкновения с другим пользователем дороги или с каким-либо препятствием или выполнить предписания правил движения, и если его остановка не ограничивается временем, необходимым либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов;

однако Договаривающиеся стороны могут считать "остановленными" транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше в подпункте "ii", если длительность этого состояния не превышает предела времени, установленного национальным законодательством, и могут считать "находящимися на стоянке" транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше в подпункте "i", если длительность этого состояния превышает предел времени, установленный национальным законодательством;

l) термин "велосипед" означает любое транспортное средство, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение исключительно мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности с помощью педалей или рукояток;

m) термин "велосипед с подвесным двигателем" означает любое из двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим 50 куб.см (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 при помощи педалей, или которые по своей максимальной конструктивной скорости, массе 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, масса 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;

К мотоциклам приравниваются трехколесные транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг.

(Абзац дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

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 приводом; 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 массы полуприцепа и его груза;

s) термин "легкий прицеп" означает всякий прицеп, разрешенная максимальная масса 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;

w) термин "разрешенная максимальная масса" означает максимальная масса груженого транспортного средства, объявленная допустимой компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;

x) термин "масса без нагрузки" означает масса транспортного средства без экипажа, пассажиров и груза, но с полным запасом топлива и необходимым комплектом инструментов;

y) термин "масса с нагрузкой" означает фактическая масса груженого транспортного средства, экипажа и пассажиров;

z) термины "направление движений" 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;

aa) 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;

ab) К пешеходам приравниваются лица, везущие детскую коляску, коляску для больного, инвалидную коляску или любое другое транспортное средство, небольших размеров и без двигателя, лица, ведущие велосипед или велосипед с подвесным двигателем, а также инвалиды, передвигающиеся в инвалидных колясках, приводимых в движение ими самими или двигающиеся со скоростью пешехода;

(Подпункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

ac) "Женевское соглашение 1958 года" означает Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 20 марта 1958 года и включает поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года;

(Подпункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

ad) "Правила ЕЭК" означают Правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года;

(Подпункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

ae) "Венское соглашение 1997 года" означает Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, совершено в Вене 13 ноября 1997 года;

(Подпункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

af) "Предписание ЕЭК" означает Предписание, прилагаемое к Венскому соглашению 1997 года.

(Подпункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 2. Приложения к Конвенции

Приложения к Конвенции

Нижеследующие приложения к настоящей Конвенции являются ее неотъемлемой частью.

Приложение 1. Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобили 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. Опознавательные 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

Обязательства Договаривающихся сторон

1. a) 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.

b) положения настоящего пункта не обязывают Договаривающиеся стороны предусматривать санкции за любое нарушение положений главы II, которые они включили в свои правила дорожного движения.

2. a) 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 пункта 4, включенным в статью 39 Конвенции, и приложения 5 к настоящей Конвенции

(Подпункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

b) 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 с поправками, внесенными на основании настоящего Соглашения, и водители которых отвечают требованиям главы IV; Договаривающиеся Стороны обязуются также признавать свидетельства о регистрации и в соответствующих случаях международные сертификаты технического осмотра, выдаваемые согласно положениям главы III с поправками, внесенными на основании настоящего Соглашения, как удостоверяющие - если не будет доказано обратное, - что транспортные средства, на которые они выданы, отвечают условиям, предусмотренным в указанной главе III.

(Подпункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

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.

Меры, о которых говорится в этом пункте, не могут ни изменить сферы применения статьи 39 Конвенции, ни сделать необязательным содержащееся в ней положение.

(Абзац дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

5. Договаривающиеся стороны обязуются допускать к международному движению по своей территории велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, которые отвечают техническим условиям, предусмотренным в главе I 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.

5-бис. Договаривающиеся Стороны принимают необходимые меры для обеспечения обучения правилам дорожного движения на регулярной и постоянной основе, особенно в школах на всех уровнях (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

5-тер. Если обучение вождению проводится в учреждениях по подготовке профессиональных водителей, то в национальном законодательстве должны предусматриваться минимальные требования к учебному курсу и квалификации преподавателей, осуществляющих такое обучение (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

6. Договаривающиеся Стороны обязуются сообщать любой Договаривающейся Стороне по ее просьбе информацию, необходимую для установления лица, на имя которого механическое транспортное средство или сцепленный с таким транспортным средством прицеп зарегистрированы на их территориях, если в представленной просьбе указано, что это транспортное средство участвовало в дорожно-транспортном происшествии или водитель такого транспортного средства допустил серьезное нарушение правил дорожного движения и в этой связи подлежит серьезному наказанию или лишению права на управление транспортным средством на территории Договаривающейся Стороны, которая обратилась с такой просьбой (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

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

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 и изготавливались и устанавливались таким образом, чтобы их можно было легко распознать (подпункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года;

b) число типов сигналов было ограниченно, 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 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;

iii) устанавливать на тротуарах и обочинах устройства или оборудование, которое может необоснованно затруднять движение пешеходов, и в частности престарелых лиц и инвалидов (подпункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

Глава II. Правила дорожного движения

ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья 5. Значение дорожных знаков и сигналов

Значение дорожных знаков и сигналов

1. Пользователи дороги должны выполнять предписания дорожных знаков и сигналов, световых 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

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:

a) 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;

b) 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";

c) покачивание красным огнем; этот жест означает сигнал "стоп" для пользователей дороги, в сторону которых направлен этот огонь.

Положения этого пункта, которые в Конвенции являются рекомендациями, будут обязательными.

(Абзац дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

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

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 государственному, 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.

Положения этого пункта, которые в Конвенции являются рекомендациями, будут обязательными.

(Абзац дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

3. Водители должны проявлять повышенную осторожность в отношении таких наиболее уязвимых участников дорожного движения, как пешеходы и велосипедисты, и в частности дети, престарелые лица и инвалиды (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

4. 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 (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

5. Использование ремней безопасности является обязательным для водителей и пассажиров автомобилей, находящихся на местах, оборудованных такими ремнями, за исключением случаев, предусмотренных в национальном законодательстве (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

В национальном законодательстве должны быть установлены правила использования ремней безопасности или аналогичных устройств детьми и перевозки детей на передних сиденьях

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 8. Водители

Водители

1. Каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя.

2. В национальном законодательстве следует предусмотреть, что вьючные упряжные и верховые животные, а также скот и стада во всех случаях, за исключением соответствующим образом обозначенных зон, должен сопровождать погонщик, способный постоянно направлять животных.

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

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 должен контролировать свое транспортное средство таким образом, чтобы быть всегда в состоянии должным образом им управлять. Он должен быть знаком с правилами дорожного движения, предписаниями в области безопасности дорожного движения, а также с такими факторами, которые могут повлиять на его поведение, как усталость, прием лекарственных препаратов и управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и под воздействием наркотиков.

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

В национальном законодательстве должны быть предусмотрены специальные положения, касающиеся вождения под воздействием алкоголя, а также допустимый законом уровень содержания алкоголя в крови, а в соответствующих случаях - в выдыхаемом воздухе, превышение которого является несовместимым с управлением транспортным средством.

(Абзац дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Во всех случаях максимальный уровень содержания алкоголя в крови в соответствии с национальным законодательством не должен превышать 0,50 г чистого алкоголя на литр крови или 0,25 мг на литр выдыхаемого воздуха

(Абзац дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

5-бис. Считается, что системы транспортных средств, воздействующие на способ управления транспортным средством, соответствуют положениям пункта 5 настоящей статьи и пункта 1 статьи 13, если они отвечают условиям изготовления, установки и использования согласно международным правовым документам, касающимся колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах*.

_____

* Правила ООН, прилагаемые к "Соглашению о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний", совершенному в Женеве 20 марта 1958 года.

Глобальные технические правила ООН, разработанные в рамках "Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах", совершенного в Женеве 25 июня 1998 года.

Считается, что системы транспортных средств, воздействующие на способ управления транспортным средством и не отвечающие вышеупомянутым условиям изготовления, установления и использования, соответствуют положениям пункта 5 настоящей статьи и пункта 1 статьи 13, если водитель может в любой момент перевести их в ручной режим или отключить.

(Пункт дополнительно включен с 23 марта 2016 года Международным договором от 23 сентября 2014 года)

6. Водителю транспортного средства следует избегать любых действий, которые не связаны с вождением. В национальном законодательстве следует установить правила использования телефонов водителями транспортных средств. В любом случае законодательство должно запрещать использование водителем телефона, удерживаемого рукой, во время движения механического транспортного средства и велосипеда с подвесным двигателем (пункт дополнительно включен с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года).

Статья 9. Стада животных

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.

Положение этой статьи, которое в Конвенции является рекомендацией, будет обязательным.

(Абзац дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 10. Расположение на дороге

Статья 10

Расположение на дороге

(Заголовок в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

1. Направление движения должно быть одинаковым на всех дорогах данного государства, за исключением в соответствующих случаях дорог, используемых исключительно или главным образом для транзита между двумя другими государствами.

a) 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;

b) в случае отсутствия предназначенной для них полосы движения или дорожки водители велосипедов с подвесным двигателем, велосипедисты и водители других транспортных средств без двигателя могут, если это не создает неудобств для других пользователей дороги, использовать в направлении движения любую пригодную для проезда обочину

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

2. Двигающихся по дороге животных следует вести как можно ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения.

3. Не нарушая иного рода положений 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 с тремя проезжими частями водитель транспортного средства не должен выезжать на проезжую часть, противоположную стороне, соответствующей направлению движения.

5. a) 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;

b) 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.

6. Не нарушая положений статьи 11, и, если дополнительная полоса движения обозначена соответствующим знаком, водители тихоходных транспортных средств должны использовать эту полосу (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

Статья 11. Обгон и движение в рядах

Обгон и движение в рядах

1. a) Обгон должен производиться со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения;

b) 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.

c) В рамках национального законодательства велосипедистам и водителям велосипедов с подвесным двигателем может быть разрешено объезжать стоящие или медленно движущиеся транспортные средства со стороны, соответствующей направлению движения, при наличии достаточного места (подпункт дополнительно включен с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года).

2. Перед обгоном водитель должен, не нарушая положений пункта 1 статьи 7 и положений статьи 14 настоящей Конвенции, убедиться в том что:

a) ни один следующий позади водитель не начал обгона;

b) водитель транспортного средства, движущегося впереди него по той же полосе движения, не подал сигнала о своем намерении совершить обгон другого транспортного средства;

c) он может сделать это, не создавая опасности или помехи для встречных транспортных средств и убедившись, в частности, что полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном расстоянии и что относительная скорость двух транспортных средств позволяет совершить обгон за достаточно короткое время (подпункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года;

d) 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. a) 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;

b) подпункт не применяется - Международное соглашение от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

6. Когда применяются положения подпункта "a" 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:

a) без ущерба для положений пункта 9 настоящей статьи тот факт, что транспортные средства одного ряда двигаются с большей скоростью, чем транспортные средства другого ряда, не рассматривается как обгон в соответствии с настоящей статьей;

b) 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;

(Подпункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

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:

a) 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;

b) непосредственно перед железнодорожными переездами без шлагбаумов или полушлагбаумов и на этих переездах, за исключением тех случаев, когда дорожное движение регулируется в этих местах световыми дорожными сигналами, которые применяются на перекрестках.

(Подпункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

9. Транспортное средство может обгонять другое транспортное средство, которое приближается к пешеходному переходу, обозначенному либо разметкой на проезжей части дороги, либо знаком или сигналом, или которое остановилось непосредственно перед этим переходом, только на достаточно сниженной скорости, обеспечивающей своевременную остановку в том случае, если на переходе окажутся пешеходы. Ни одно положение настоящего пункта не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запрещать обгон, начиная с определенного расстояния до пешеходного перехода, или предъявлять более строгие требования к водителям транспортных средств, намеревающимся совершать обгон транспортного средства, остановившегося у пешеходного перехода.

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. a) В населенных пунктах на дорогах, где по крайней мере две полосы движения предназначены для движения в одном и том же направлении и обозначены продольной разметкой, положения пункта 3 статьи 10 Конвенции не применяются. Водители автотранспортных средств могут использовать наиболее удобную для них полосу движения. Они должны перейти на другую полосу движения только перед поворотом направо или налево, обгоном, остановкой или стоянкой в соответствии с правилами, регулирующими эти маневры.

b) В случае, предусмотренном в пункте a) выше, транспортные средства, движущиеся по полосам движения, соответствующим направлению движения, быстрее, чем транспортные средства, движущиеся по полосам движения, находящимся ближе к краю дороги, не считаются обгоняющими по смыслу настоящей статьи; однако положения пункта 9 этой статьи продолжают применяться.

c) Подпункт a) выше не применяется на автомагистралях, а также на других соответствующим образом обозначенных дорогах, предназначенных для автомобильного движения и не использующихся для въезда на прилегающие участки или выезда из них, являющиеся частной собственностью, или на любых дорогах, на которых разрешена скорость движения более 80 км (50 миль) в час

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

Статья 12. Встречный разъезд

Встречный разъезд

1. При встречном разъезде водитель транспортного средства должен оставить сбоку достаточное 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 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.

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

Статья 13. Скорость и дистанция

Скорость и дистанция

1. Водитель транспортного средства 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.

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

2. В национальном законодательстве должны быть предусмотрены ограничения максимальной скорости для всех дорог. Кроме того, для некоторых категорий транспортных средств, представляющих особую опасность, в частности вследствие их массы или нагрузки, в национальном законодательстве должны быть установлены специальные ограничения скорости. Аналогичные положения могут быть в нем предусмотрены также для некоторых категорий водителей, в частности для начинающих водителей (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

3. Положения первого предложения пункта 2 могут не применяться к водителям транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда и упомянутых в пункте 2 статьи 34 или приравненных к ним национальным законодательством (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

Пункты 2, 3, 4 предыдущей редакции с 3 сентября 1993 года считаются соответственно пунктами 4, 5, 6 настоящей редакции - Международный договор от 3 марта 1992 года.

---

4. Водитель не должен без особого на то основания затруднять нормальное движение других транспортных средств, двигаясь на слишком малой скорости.

5. 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.

6. 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, 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

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

5. Пункт исключен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года..

Статья 14. Общие предписания, касающиеся маневров

Общие предписания, касающиеся маневров

1. Водитель, который намерен 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 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

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

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

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 для того, 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.

Положение этой статьи, которое в Конвенции является рекомендацией, будет обязательным.

(Абзац дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 16. Изменение направления движения

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, позволяющие им изменять направление движения, например путем пересечения перекрестка в два раздельных этапа, - 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 другой дороги по стороне, соответствующей направлению движения (подпункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

2. При выполнении маневра, связанного с изменением направления движения, водитель должен, не нарушая положений статьи 21 настоящей Конвенции в отношении пешеходов, пропустить участников дорожного движения, движущихся по проезжей части или по другим частям той же дороги, с которой он собирается выехать (пункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

Статья 17. Замедление движения

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

Перекрестки и обязанность уступить дорогу

1. При приближении к перекрестку водитель должен проявлять особую осторожность в зависимости от местных условий. Водитель должен, в частности, вести транспортное средство с такой скоростью, чтобы иметь возможность остановиться и пропустить транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда.

2. Водитель, выезжающий с проселочной или грунтовой дороги на дорогу, не являющуюся проселочной или грунтовой, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге. Для целей настоящей статьи смысл терминов "проселочная дорога" и "грунтовая дорога" может быть определен в национальном законодательстве.

3. Водитель, выезжающий на дорогу из придорожного владения, обязан уступить дорогу пользователям дороги, движущимся по ней.
(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

4. При условии соблюдения положений пункта 7 настоящей статьи:

a) 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 уступить дорогу транспортным средствам, движущимся справа от него;

b) В государствах с левосторонним движением преимущественное право проезда на перекрестках регулируется дорожными знаками и сигналами или дорожной разметкой.

(Подпункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

5. Даже если световые сигналы разрешают проезд, водитель не должен выезжать на перекресток, если образовался такой затор, что он, вероятно, будет вынужден остановиться на перекрестке, создавая тем самым помехи или препятствия для движения в поперечном направлении.

6. Водитель, въехавший на перекресток, где движение регулируется световыми дорожными сигналами, может выехать с перекрестка, не ожидая, когда будет открыто движение в нужном ему направлении, при условии, однако, что это не будет препятствовать движению других пользователей дороги в том направлении, в котором открыто движение.

7. Водители нерельсовых транспортных средств обязаны уступать дорогу рельсовым транспортным средствам (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям распространять правила очередности проезда, упомянутые в пункте 2 настоящей статьи, на всех участников дорожного движения

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 19. Железнодорожные переезды

Железнодорожные переезды

Каждый пользователь дороги должен проявлять особую осторожность при приближении к железнодорожному переезду и при проезде по нему. В частности:

a) водитель транспортного средства должен двигаться с умеренной скоростью;

b) 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;

c) 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 транспортное средство;

d) водители не должны въезжать на железнодорожный переезд, предварительно не убедившись, что они не будут вынуждены остановиться на нем (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года);

Пункт "d" предыдущей редакции с 3 сентября 1993 года считается пунктом "e" настоящей редакции - Международный договор от 3 марта 1992 года.

---

e) 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

Предписания, касающиеся пешеходов

1. Пешеходы должны по возможности не пользоваться проезжей частью, а если они ею пользуются, то они должны проявлять осторожность, не затруднять и не задерживать без необходимости движение.

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

2. Если у края проезжей части дороги имеется тротуар или обочина, пригодные для движения пешеходов, последние могут пользоваться ими. Однако, принимая необходимые меры предосторожности:

a) 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;

b) группы пешеходов, возглавляемые руководителями или представляющие собой шествие, могут идти по проезжей части.

Несмотря на положения пункта 2 этой статьи Конвенции, инвалиды, передвигающиеся в инвалидной коляске, могут во всех случаях двигаться по проезжей части дороги

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

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, движение водителей велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем.

4. 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 в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

5. a) 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 лица, ведущие велосипед, велосипед с подвесным двигателем или мотоцикл, инвалиды, передвигающиеся в инвалидных колясках, а также группы пешеходов, возглавляемые руководителем или представляющие собой шествие, должны придерживаться стороны проезжей части дороги, соответствующей направлению движения. За исключением шествий, 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.

b) Положениям подпункта a) настоящего пункта можно придать обязательный характер также и в населенных пунктах

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

6. a) Пешеходы не должны пересекать проезжую часть дороги, не приняв меры предосторожности; они должны пользоваться пешеходными переходами, если таковые имеются поблизости;

b) 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;

c) 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;
(Подпункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

d) 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

Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам

1. Водитель не должен допускать действий, способных подвергнуть опасности пешеходов (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

Пункт 1 предыдущей редакции с 3 сентября 1993 года считается пунктом 2 настоящей редакции - Международный договор от 3 марта 1992 года.

---

2. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 7, пункта 9 статьи 11 и пункта 1 статьи 13 настоящей Конвенции на пешеходных переходах, обозначенных разметкой или соответствующим знаком или сигналом, должны выполняться следующие предписания:

a) если движение транспортных средств на таком пешеходном переходе регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, водители должны при наличии сигнала, запрещающего движение, остановиться перед переходом или предшествующей ему поперечной разметкой, а когда они получают разрешение продолжать движение, не мешать и не препятствовать пешеходам, которые уже вступили на него; если водитель делает поворот для выезда на другую дорогу, при въезде на которую находится пешеходный переход, он должен делать это только на небольшой скорости и пропуская пешеходов (при необходимости остановившись), вступивших или вступающих на переход (подпункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года;

b) если движение транспортных средств на этом переходе не регулируется ни световыми дорожными сигналами, ни регулировщиком, водители должны при приближении к этому переходу надлежащим образом снизить скорость, чтобы не подвергать опасности пешеходов, вступивших или вступающих на переход; в случае необходимости надлежит остановиться и пропустить пешеходов.

3. 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, делающие поворот для выезда на другую дорогу, должны обязательно пропустить (в случае необходимости, остановившись) пешеходов, вступивших на проезжую часть этой другой дороги. Они также должны проявлять особое внимание по отношению к пешеходам, переходящим проезжую часть дороги для посадки в транспортное средство общего пользования или после высадки из него

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

Пункт 2 предыдущей редакции с 3 сентября 1993 года считается пунктом 4 настоящей редакции - Международный договор от 3 марта 1992 года.

---

4. Водители, намеревающиеся проехать со стороны, соответствующей направлению движения, мимо транспортного средства общего пользования, находящегося на надлежащим образом обозначенной остановке, должны снизить скорость и в случае необходимости остановиться, с тем чтобы обеспечить пассажирам общественного транспорта возможность посадки или высадки.

- В том случае, если в определенных условиях некоторым видам транспортных средств разрешается въезжать на дороги, предназначенные для движения пешеходов, внутренним законодательством могут быть установлены правила, регулирующие поведение участников дорожного движения, чтобы избежать возникновения каких-либо конфликтов между ними, а также установить ограничения максимальной скорости, чтобы водители могли вовремя остановиться и не подвергать опасности пешеходов.

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

- Водители не должны въезжать на пешеходный переход, предварительно не убедившись, что они не будут вынуждены остановиться на нем.

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

- Водители, выезжающие на дорогу с придорожной территории или съезжающие с дороги на такую территорию, должны пропустить пешеходов

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 22. Островки безопасности

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:

a) сигнальный знак предписывает, с какой стороны следует объезжать островок безопасности, тумбу или приспособление;

b) 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

Остановка и стоянка

1. Вне населенных пунктов останавливающиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства и животные должны, по мере возможности, находиться вне проезжей части. Как в населенных пунктах, так и вне их они не должны находиться на велосипедных дорожках, велосипедных полосах движения, полосах, предназначенных для движения автобусов, дорожках для всадников, дорожках для пешеходов, тротуарах или на обочинах, специально предназначенных для движения пешеходов, за исключением случаев, разрешенных национальным законодательством (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года; в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

2. a) Останавливающиеся или находящиеся на стоянке на проезжей части животные и транспортные средства должны находиться как можно ближе к краю проезжей части. Водитель может остановиться или поставить на стоянку транспортное средство на проезжей части только на стороне, соответствующей для него направлению движения; однако остановка или стоянка разрешается на другой стороне проезжей части, если ввиду наличия рельсовых путей невозможно остановиться на стороне, соответствующей направлению движения. Кроме того, Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут:

i) при определенных условиях, например, когда имеются дорожные знаки, запрещающие остановку на стороне, соответствующей направлению движения, разрешать остановку или стоянку на другой стороне проезжей части дороги;

ii) на проезжей части дороги с односторонним движением разрешать остановку и стоянку только на другой стороне или также одновременно на стороне, соответствующей направлению движения;

iii) разрешать остановку и стоянку посредине проезжей части в специально обозначенных местах.

b) 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.

(Подпункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

3. a) Всякая остановка и стоянка транспортного средства запрещается на проезжей части дороги:

i) на расстоянии менее 5 м перед пешеходными переходами и переездами для велосипедистов, 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;

(Подпункт "a" в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

На перекрестках и вблизи от них на расстоянии менее 5 м от ближайшего угла, за исключением случаев, когда дорожный знак или сигнал либо разметка дают иные указания.

(Абзац дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

b) 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" пункта 3 настоящего пункта;

iv) в местах, где транспортное средство закрывало бы от пользователей дороги дорожный знак или световой дорожный сигнал (подпункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года);

v) на дополнительной полосе движения для тихоходных транспортных средств, обозначенной знаком (подпункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

c) Всякая стоянка транспортного средства на проезжей части дороги запрещается:

i) Вблизи железнодорожных переездов - на расстоянии, установленном национальным законодательством, и на расстоянии менее 15 м по обе стороны от остановок автобусов, троллейбусов или рельсовых транспортных средств, если национальным законодательством не предусматривается меньшее расстояние;

(Подпункт "i" в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

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) подпункт исключен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

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. Рекомендуется 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 при помощи по крайней мере одного приспособления, установленного в наиболее подходящем месте, для своевременного предупреждения приближающихся водителей:

a) Каждое механическое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, а также каждый сцепленный или не сцепленный с тягачом прицеп, которые остановились на проезжей части дороги вне населенного пункта, должны быть обозначены таким образом, чтобы своевременно предупредить об этом приближающихся водителей:

i) если водитель был вынужден остановить свое транспортное средство в месте, где остановка запрещена в соответствии с положениями подпункта b) 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.

b) Положениям подпункта a) настоящего пункта можно придать обязательный характер также и в населенных пунктах.

c) При применении положений этого пункта рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве использование одного из приспособлений, указанных в пункте 56 приложения 5 к Конвенции.

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

6. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям вводить иные предписания о стоянке или остановке или предусматривать собственные предписания, касающиеся остановки и стоянки велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем (пункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

a) Внутреннее законодательство может разрешать инвалидам с ограниченной способностью к передвижению ставить на стоянку их транспортные средства на государственных автодорогах там, где стоянка запрещена, или держать их на стоянках с ограниченным временем стоянки дольше предписанного времени.

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

b) Государства могут выдавать лицам с ограниченной способностью к передвижению документ, в котором проставлены, по крайней мере, международный символ для инвалидов и фамилия владельца. Этот документ должен предъявляться надлежащим образом, когда любое такое лицо пользуется льготами, указанными в подпункте a) выше. Договаривающиеся Стороны признают такие документы, выданные другими Договаривающимися Сторонами, и разрешают лицам, имеющим такие документы, пользоваться льготами, указанными в подпункте a) выше

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 24. Дверцы транспортных средств

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

Автомагистрали и дороги подобного рода

1. На автомагистралях, а также на специальных выездах на автомагистрали и съездах с них, обозначенных как автомагистрали:

a) 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;

b) водителям запрещается:

i) останавливать транспортное средство или ставить его на стоянку в иных местах, чем специально обозначенные для этого места стоянки. Водитель, вынужденный по не зависящим от него обстоятельствам остановиться, должен постараться вывести транспортное средство с проезжей части, а также с полосы вынужденной остановки или, если он не может этого сделать, немедленно обозначить транспортное средство на достаточном расстоянии, с тем чтобы своевременно предупредить приближающихся водителей; если речь идет об одном из транспортных средств, на которые не распространяется действие пункта 5 статьи 23 Конвенции, то рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве использование одного из приспособлений, указанных в пункте 56 приложения 5 к Конвенции;

ii) разворачиваться или двигаться задним ходом или въезжать на центральную разделительную полосу и на поперечные соединения обеих проезжих частей дороги;

c) кортежи, демонстрации, авторалли, рекламные автопробеги, состязания по автомобилизму и технические испытания транспортных средств и прототипов их шасси запрещаются в соответствии с предписаниями, которые могут быть установлены национальным законодательством.

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

Когда на автомагистрали для движения в одном направлении имеется три или более полос движения, водителям транспортных средств предназначенных для перевозок грузов, разрешенная максимальная масса которых превышает 3,5 т, или составов транспортных средств длиной более 7 м запрещается выезжать на другие полосы, кроме двух полос движения, расположенных у края проезжей части, соответствующего направлению движения.

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

2. При въезде на автомагистраль водители должны уступить дорогу движущимся по ней транспортным средствам. При наличии полосы ускорения они должны пользоваться такой полосой (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

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.

Транспортным средствам, буксируемым при помощи самодельного приспособления, запрещается выезжать на автомагистрали, за исключением случаев, предусмотренных в национальном законодательстве. Неисправные транспортные средства, вышедшие из строя на автомагистрали и буксируемые при помощи самодельного приспособления, должны покинуть автомагистраль на ближайшем съезде. При применении настоящего правила под самодельными приспособлениями подразумеваются веревка, проволока и т.п.

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

4. При применении предыдущих пунктов настоящей статьи к автомагистралям приравниваются другие надлежащим образом обозначенные дороги, предназначенные для автомобильного движения и не обслуживающие придорожных владений.

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

Статья 25-бис. Особые правила, касающиеся тоннелей, обозначенных специальными дорожными знаками

Статья 25-бис

Особые правила, касающиеся тоннелей, обозначенных специальными дорожными знаками

В тоннелях, обозначенных специальными дорожными знаками, действуют следующие правила:

1. Всем водителям запрещается:

a) двигаться задним ходом;

b) разворачиваться;

c) подпункт исключен с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

2. Даже в том случае, если тоннель освещен, водители должны включать фонари дальнего или ближнего света.

3. Водителям разрешается останавливаться или ставить на стоянку транспортное средство только в случае аварийной ситуации или опасности. При этом они при наличии возможности должны использовать специально обозначенные места (пункт дополнительно включен с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года).

Пункт 3 предыдущей редакции с 28 марта 2006 года считается пунктом 4 настоящей редакции - Международный договор от 28 сентября 2004 года.

---

4. В случае продолжительной остановки водитель должен выключить двигатель.

(Статья дополнительно включена с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года)

Статья 26. Особые правила, касающиеся шествий и инвалидов

Особые правила, касающиеся шествий и инвалидов

1. Пользователям дороги запрещается пересекать воинские колонны, группы школьников, идущих шеренгами во главе с руководителем, и другие шествия.

2. Инвалиды, передвигающиеся в колясках, приводимых в действие ими самими или имеющих скорость пешехода, могут пользоваться тротуарами и обочинами, пригодными для такого движения.

Статья 27. Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов

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 предписанный в соответствии с Конвенцией сигнал.

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

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 полос движения или велосипедных дорожек Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут запретить водителям велосипедов передвигаться по проезжей части вне велосипедной полосы движения или велосипедной дорожки. В этом случае они могут разрешить водителям велосипедов с подвесным двигателем передвигаться по велосипедной полосе движения или велосипедной дорожке и, если они сочтут это необходимым, запретить им передвигаться по проезжей части вне велосипедной полосы движения или велосипедной дорожки. Национальное законодательство должно определить, при каких условиях другие участники дорожного движения могут использовать велосипедные полосы движения или велосипедные дорожки либо пересекать их, обеспечивая при этом постоянную безопасность велосипедистов (пункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

Использование официально утвержденных защитных шлемов является обязательным для водителей и пассажиров мотоциклов и велосипедов с подвесным двигателем, с учетом исключений, предусмотренных в национальном законодательстве.

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 27-бис. Специальные правила, применяемые в жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками

Специальные правила, применяемые в жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками

В жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками:

a) пешеходы могут передвигаться по всей ширине дороги. Разрешены детские игры;

b) водители должны передвигаться с самой низкой скоростью в соответствии с предписаниями национального законодательства, в любом случае они не должны превышать 20 км (12 миль) в час;

c) водители не должны подвергать пешеходов опасности или ограничивать свободу их передвижения. В случае необходимости они должны останавливать транспортные средства;

d) пешеходы не должны создавать необоснованных помех автомобильному движению;

e) стоянка запрещена, за исключением мест, обозначенных соответствующими знаками;

f) на пересечениях участники дорожного движения, выезжающие из жилой зоны, должны уступить дорогу другим участникам дорожного движения, за исключением случаев, когда в предписаниях национального законодательства предусматривается иное.

(Статья дополнительно включена Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 27-тер. Пешеходные зоны

Пешеходные зоны

Внутреннее законодательство может предусмотреть положение для пешеходных зон, включающих одну или более дорог, предназначенных для пешеходов, и указывать исключительные условия доступа транспортных средств.

(Статья дополнительно включена Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 27-кватер. Особое правило, применяемое к лицам, выполняющим строительные или ремонтные работы на дорогах

Особое правило, применяемое к лицам, выполняющим строительные или ремонтные работы на дорогах

Лица, выполняющие строительные или ремонтные работы на дорогах, должны пользоваться флюоресцирующей и светоотражающей одеждой, заметной на большом расстоянии в дневное и ночное время

(Статья дополнительно включена Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 28. Звуковые и световые сигналы

Звуковые и световые сигналы

1. Звуковые и световые сигнальные приборы могут применяться только:

a) для своевременного предупреждения во избежание дорожно-транспортного происшествия;

b) вне населенных пунктов, когда следует предупредить водителя другого транспортного средства о намерении произвести обгон.

Звуковые сигналы не должны быть более продолжительными, чем это необходимо.

2. Вместо звуковых сигналов водители автомобилей могут с наступлением темноты и до рассвета подавать световые сигналы, предусмотренные в пункте 3 статьи 32 настоящей Конвенции. Они могут делать это также и днем в целях, указанных в подпункте "b" пункта 1 настоящей статьи, если это более соответствует обстоятельствам (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

3. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут разрешить подачу световых сигналов в целях, указанных в подпункте "b" пункта 1 настоящей статьи, также и в населенных пунктах.

Статья 29. Рельсовые транспортные средства

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 для того, чтобы пропустить рельсовое транспортное средство.

2. 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

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

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.

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 30. Груз транспортных средств

Груз транспортных средств

1. Если для транспортного средства установлена разрешенная максимальная масса, то масса транспортного средства с нагрузкой никогда не должна превышать разрешенную максимальную массу.

2. Любой груз должен быть размещен и в случае необходимости закреплен на транспортном средстве таким образом, чтобы он:

a) не подвергал опасности людей и не наносил ущерба государственному, общественному или личному имуществу, в частности, не волочился и не падал на дорогу;

b) не ограничивал видимости и обзорности, не нарушал устойчивости транспортного средства и не затруднял управления им;

c) не производил шума, не поднимал пыли и не вызывал других неудобств, которых можно избежать;

d) 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; 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 и их прицепах:

a) грузы, выступающие за габариты транспортного средства более чем на один метр сзади или спереди, должны быть всегда обозначены;

b) грузы, выступающие за габариты транспортных средств более чем на один метр сзади, должны быть обозначены квадратной или треугольной табличкой со сторонами не менее 0,40 м, установленной на внешней оконечности груза таким образом, чтобы она постоянно находилась в вертикальной плоскости, перпендикулярной средней продольной плоскости транспортного средства, или трехмерным устройством (пирамидальной, призматической или цилиндрической формы), подвешенным на оконечности груза и имеющим надлежащую отражающую поверхность. Табличка должна иметь красные и белые полосы, а трехмерное устройство - полосы красного и белого цвета или стороны светлого цвета. Части таблички, окрашенные в красный и белый цвет, должны быть снабжены светоотражателями или иметь светоотражающее покрытие. Наивысшая точка освещающей или светоотражающей поверхности вышеупомянутых устройств должна находиться на расстоянии не более 1,60 м над уровнем поверхности дороги. Наиболее низкая точка должна находиться на расстоянии не менее 0,40 м над уровнем поверхности дороги;

c) в случае нерегулярных перевозок на короткие расстояния внутреннее законодательство может предусмотреть более простые обозначения.

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

5. Ни одно положение пункта 4 настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запрещать, ограничивать или подчинять специальному разрешению перевозку выступающих за габарит транспортного средства грузов, упомянутых в указанном пункте 4.

Статья 30-бис. Перевозка пассажиров

Статья 30-бис

Перевозка пассажиров

Пассажиры не должны перевозиться в таком количестве или таким образом, чтобы это мешало управлению или ограничивало обзор водителю (статья дополнительно включена с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

Статья 31. Поведение водителя в случае дорожно-транспортного происшествия

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:

a) по возможности быстрее остановиться, не создавая дополнительной опасности для движения;

b) 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;

c) по требованию других лиц, причастных к дорожно-транспортному происшествию, назвать себя;

d) 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 остаться на месте до прибытия сотрудников службы дорожного движения;

Если в результате дорожно-транспортного происшествия причинен лишь материальный ущерб и если понесшая ущерб сторона не присутствует на месте происшествия, то лица, причастные к дорожно-транспортному происшествию, должны по мере возможности сообщить на месте свои фамилию и адрес и во всяком случае как можно скорее сообщить эти сведения потерпевшей стороне непосредственно или через полицию.

(Подпункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

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. Условия использования фонарей

Статья 32

Условия использования фонарей

1. В период между наступлением темноты и рассветом, а также в любых других условиях, когда видимость недостаточна, например вследствие тумана, снегопада или сильного дождя, на движущемся транспортном средстве должны быть включены следующие фонари:

a) на механических транспортных средствах и велосипедах с подвесным двигателем - фонарь (фонари) дальнего или ближнего света и задний габаритный фонарь (задние габаритные фонари) в зависимости от оборудования, предписываемого настоящей Конвенцией для транспортных средств каждой категории;

b) на прицепах - передние габаритные фонари, если такие фонари предусмотрены положениями пункта 30 приложения 5 к настоящей Конвенции, и не менее двух задних габаритных фонарей.

2. Фонари дальнего света должны быть выключены, и вместо них должны быть включены фонари ближнего света в следующих случаях:

a) в населенных пунктах, если дорога достаточно освещена, и вне населенных пунктов, если проезжая часть равномерно освещена и если это освещение достаточно для обеспечения водителю хорошей видимости на достаточное расстояние и для обеспечения того, чтобы другие участники дорожного движения видели данное транспортное средство на достаточном расстоянии;

b) при встречном разъезде на достаточном расстоянии, с тем чтобы не вызвать ослепления и дать водителю встречного транспортного средства возможность спокойно и безопасно продолжать движение;

c) в любых других условиях, когда следует избегать ослепления других участников дорожного движения или пользователей водного или железнодорожного пути, проходящего вдоль дороги.

3. Однако, если транспортное средство следует на небольшом расстоянии позади другого транспортного средства, фонари дальнего света могут быть использованы в соответствии с положениями пункта 2 статьи 28 для подачи светового сигнала о намерении произвести обгон.

4. Противотуманные фонари могут быть включены только во время густого тумана, снегопада, сильного дождя или в аналогичных условиях; что касается передних противотуманных фонарей, то они могут также использоваться вместо фонарей ближнего света. Национальное законодательство может разрешить одновременное включение передних противотуманных фонарей и фонарей ближнего света, а также включение передних противотуманных фонарей на узких извилистых дорогах.

5. На транспортных средствах, снабженных передними габаритными фонарями, такие фонари должны включаться вместе с фонарями дальнего света, фонарями ближнего света или передними противотуманными фонарями.

6. В дневное время на любом мотоцикле, движущемся по дороге, должен быть включен спереди по крайней мере один фонарь ближнего света, а сзади - фонарь красного цвета. Национальное законодательство может разрешать использование дневных ходовых фонарей вместо фонарей ближнего света.

7. Национальное законодательство может вменять в обязанность водителям автомобилей включение в дневное время либо фонарей ближнего света, либо дневных ходовых фонарей. В этом случае вместе с передними фонарями должны быть включены задние габаритные фонари.

8. В период между наступлением темноты и рассветом, а также в любых других условиях, когда видимость недостаточна, во время остановки или стоянки на дороге механические транспортные средства и их прицепы должны быть обозначены передними и задними габаритными фонарями. Во время густого тумана, снегопада, сильного дождя и в аналогичных условиях могут быть включены фонари ближнего света или передние противотуманные фонари. В этих условиях в дополнение к задним габаритным фонарям могут быть включены задние противотуманные фонари.

9. В отступление от положений пункта 8 настоящей статьи в населенных пунктах вместо передних и задних габаритных фонарей могут быть включены стояночные фонари при том условии, что:

a) длина транспортного средства не превышает 6 м, а ширина - 2 м;

b) транспортное средство не имеет прицепа;

c) стояночные фонари находятся на стороне транспортного средства, противоположной краю проезжей части, вдоль которого остановилось или находится на стоянке это транспортное средство.

10. В отступление от положений пунктов 8 и 9 настоящей статьи транспортное средство может останавливаться или находиться на стоянке без включения каких-либо фонарей:

a) на дороге, освещенной таким образом, что транспортное средство можно хорошо видеть на достаточном расстоянии;

b) вне проезжей части и обочины с твердым покрытием;

c) в случаях, касающихся велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов без коляски, не снабженных аккумуляторами, в населенном пункте у самого края проезжей части.

11. Национальное законодательство может допускать отступления от положений пунктов 8 и 9 настоящей статьи в отношении транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке в населенных пунктах на улицах с очень слабым движением.

12. Фонари заднего хода могут быть включены только в тех случаях, когда транспортное средство дает или намеревается дать задний ход.

13. Аварийный сигнал может быть включен только для предупреждения других пользователей дороги об особых видах опасности:

a) когда транспортное средство, которое вышло из строя или было причастно к дорожно-транспортному происшествию, не может быть отбуксировано немедленно и, следовательно, является препятствием для других участников дорожного движения;

b) для предупреждения других участников дорожного движения о серьезной опасности.

14. Специальные предупреждающие фонари:

a) синего цвета могут использоваться только на транспортных средствах, которые пользуются преимущественным правом проезда и которые выполняют срочные поездки, или в иных случаях, когда необходимо предупредить других участников дорожного движения о присутствии такого транспортного средства;

b) автожелтого цвета могут использоваться только в тех случаях, когда транспортные средства по своей конструкции предназначены для выполнения особых задач, в связи с чем они были оснащены специальными предупреждающими фонарями, или когда присутствие таких транспортных средств на дороге представляет опасность или неудобство для других участников дорожного движения.

Национальное законодательство может разрешить использование предупреждающих фонарей других цветов.

15. Ни при каких условиях транспортное средство не должно иметь спереди красных огней и сзади белых огней, за исключением случаев, указанных в пункте 61 приложения 5. Изменение конструкции транспортного средства или оснащение его дополнительными фонарями, которое может противоречить настоящему требованию, не допускается.

(Статья в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

Статья 33. Условия освещения транспортных средств, не указанных в статье 32, и некоторых участников

дорожного движения

Статья 33

Условия освещения транспортных средств, не указанных в статье 32, и некоторых участников дорожного движения

1. В период между наступлением темноты и рассветом любые находящиеся на дороге транспортные средства или составы транспортных средств, к которым не применяются положения статьи 32 настоящей Конвенции, должны иметь по крайней мере один передний белый или желтый селективный огонь и по крайней мере один задний красный огонь. Если имеется только один передний или один задний фонарь, этот фонарь должен помещаться по центру или на той стороне транспортного средства, которая противоположна стороне, соответствующей направлению движения.

a) Ручные тележки, т.е. тележки, передвигаемые вручную, должны иметь по крайней мере один передний белый или желтый селективный огонь и по крайней мере один задний красный огонь. Источником этих двух огней может быть один фонарь, который должен помещаться на той стороне транспортного средства, которая противоположна стороне, соответствующей направлению движения. Огни не являются обязательными для ручных тележек, ширина которых не превышает 1 м;

b) гужевые повозки должны иметь два передних белых или желтых селективных огня и два задних красных огня. Однако внутреннее законодательство может разрешить для таких транспортных средств наличие только одного переднего белого или желтого селективного огня и только одного заднего красного огня. В обоих случаях фонари должны помещаться на стороне, противоположной стороне, соответствующей направлению движения. Если вышеуказанные фонари не могут быть прикреплены к транспортному средству, то их может нести сопровождающее лицо, идущее непосредственно за транспортным средством. Кроме того, гужевые повозки должны быть оснащены сзади двумя красными светоотражающими приспособлениями, расположенными как можно ближе к внешним краям транспортного средства. Огни не являются обязательными для гужевых повозок, ширина которых не превышает 1 м. Однако в этом случае сзади, на стороне, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, или по центру должно быть установлено одно светоотражающее приспособление.

2. a) При движении по проезжей части в ночное время:

i) группы пешеходов, возглавляемые руководителем, или шествия должны иметь со стороны, противоположной стороне, соответствующей стороне движения, по крайней мере один белый или желтый селективный огонь спереди и красный огонь сзади или автожелтый огонь спереди и сзади;

ii)) погонщики упряжных, вьючных или верховых животных или скота должны иметь со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, по крайней мере один белый или желтый селективный огонь спереди и красный огонь сзади, или автожелтый огонь спереди и сзади. Источником этих огней может служить одно устройство.

b) Однако огни, упомянутые в подпункте a) настоящего пункта не являются обязательными в пределах надлежащим образом освещенных населенных пунктов.

(Статья в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

Статья 34. Отступления

Отступления

1. При приближении пользующегося преимущественным правом проезда транспортного средства, которое подает сигналы специальными световыми и звуковыми приборами, каждый пользователь дороги должен освободить для него место на проезжей части и в случае необходимости остановиться.

2. 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

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

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

УСЛОВИЯ ДОПУЩЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ

Статья 35. Регистрация

Регистрация

1. а) Положения настоящей Конвенции применяются к автомобилям, находящимся в международном движении, и к прицепам, иным, чем сцепленный с автомобилем легкий прицеп, которые зарегистрированы одной из Договаривающихся сторон или одним из ее территориальных подразделений, причем водитель автомобиля должен иметь свидетельство о регистрации, выданное в подтверждение факта регистрации либо соответствующим компетентным органом этой Договаривающейся стороны или ее территориальным подразделением, либо от имени Договаривающейся стороны или ее территориального подразделения уполномоченным ею на то объединением. В свидетельстве о регистрации должны быть по крайней мере указаны:

порядковый номер, именуемый регистрационным номером, составные элементы которого указаны в приложении 2 к настоящей Конвенции;

дата первой регистрации транспортного средства;

фамилия, имя и местожительство владельца свидетельства;

название или фабричная марка завода-изготовителя транспортного средства;

порядковый номер шасси (заводской или серийный номер завода-изготовителя);

разрешенная максимальная масса, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов;

масса без нагрузки, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов (подпункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года);

срок действия, если он ограничен.

Указанные в свидетельстве данные пишутся либо исключительно латинскими буквами или прописью, либо повторяются одним из этих способов;

b) однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут решить, что в свидетельствах, выдаваемых на их территории, вместо даты первой регистрации будет указываться год выпуска.

c) Для автомобилей категорий A и B, определенных в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, а также, если возможно, для других автомобилей:

i) на первой странице свидетельства должен помещаться отличительный знак государства регистрации, описанный в приложении 3 к настоящей Конвенции;

ii) до или после восьми указаний, которые в соответствии с положениями подпункта a) настоящего пункта должны быть включены в любое свидетельство о регистрации, должны быть проставлены соответственно A, B, C, D, E, F, G и H;

iii) до или после заголовка свидетельства, написанного на национальном языке (или национальных языках) страны регистрации, могут быть помещены следующие слова по-французски: "Certificat d'immatriculation" (свидетельство о регистрации).
(Пункт "1 c" дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года)

d) Для прицепов, включая полуприцепы, временно ввезенных в страну иным способом, чем по дороге, следует ограничиваться фотокопией свидетельства о регистрации, заверенной выдавшим его административным органом (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

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. Рекомендуется, 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

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, должны 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

Отличительный знак государства регистрации

1. a) На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади, помимо его регистрационного номера, отличительный знак государства, в котором он зарегистрирован.

b) Этот знак может помещаться либо отдельно от регистрационного знака, либо на регистрационном знаке.

c) В том случае, когда на регистрационный знак наносится отличительный знак, он должен также помещаться на переднем регистрационном знаке транспортного средства, если таковой является обязательным.
(Пункт 1 в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

2. На каждом буксируемом автомобилем прицепе, на котором должен в соответствии со статьей 36 настоящей Конвенции помещаться сзади регистрационный номер, должен также помещаться сзади - либо отдельно от регистрационного знака, либо на регистрационном знаке - 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 (пункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

3. Составные элементы и способ нанесения отличительного знака, а также его расположение на регистрационном знаке должны соответствовать условиям, предусмотренным в приложениях 2 и 3 к настоящей Конвенции (пункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

Статья 38. Опознавательные знаки

Опознавательные знаки

На каждом автомобиле и на каждом прицепе, находящихся в международном движении, должны быть опознавательные знаки, определенные в приложении 4 к настоящей Конвенции.

Статья 39. Технические требования и осмотр транспортных средств

Статья 39

Технические требования и осмотр транспортных средств

(название в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года, -

см. предыдущую редакцию)

1. Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии. Считается, что если эти транспортные средства оснащены системами, частями и оборудованием, отвечающими условиям изготовления, установки и использования согласно техническим положениям международных правовых документов, упомянутых в пункте 5-бис статьи 8 настоящей Конвенции, то они соответствуют положениям приложения 5.
(Пункт в редакции, введенной в действие с 23 марта 2016 года Международным договором от 23 сентября 2014 года.

2. В национальном законодательстве должно быть предписано проведение периодических технических осмотров:

a) автомобилей, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, более 8 мест для сидения;

b) автомобилей, используемых для перевозки грузов, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, а также прицепов к таким транспортным средствам.
(Пункт 2 дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года)

3. Национальное законодательство должно, по возможности, распространять положения пункта 2 на другие категории транспортных средств (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

4. a) Автомобили, которые находятся в международном движении и разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, за исключением автомобилей, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, не более восьми мест для сидения, должны отвечать конкретным требованиям в отношении шума и выбросов загрязняющих веществ. В этой связи:

i) такие автомобили должны как минимум соответствовать техническим требованиям и ограничениям, предусмотренным сериями поправок к надлежащим Правилам ЕЭК, применяемым в целях осуществления Женевского соглашения 1958 года и действующим на дату их первой регистрации после изготовления;

ii) такие автомобили должны отвечать минимальным требованиям в отношении контроля, указанным в соответствующем Предписании (Предписаниях) ЕЭК; соответствие указанным требованиям проверяется в ходе периодических технических осмотров, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи.

b) Для целей настоящего пункта считается, что технические требования и ограничения, предусмотренные сериями поправок к Правилам ЕЭК, остаются в силе до той даты, начиная с которой прекращается действие официальных утверждений типа, предоставленных на основании поправок этой серии.
(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

5. a) Водитель автомобиля, упомянутого в подпункте a) пункта 4 выше, в удостоверение прохождения периодического технического осмотра, указанного в вышеупомянутом подпункте, а также исправного состояния автомобиля должен иметь действительный, надлежащим образом заполненный международный сертификат технического осмотра.

b) Этот сертификат выдается либо компетентным органом Договаривающейся Стороны, на территории которой регистрируется транспортное средство, или ее территориального подразделения, либо от имени и с разрешения такой Договаривающейся Стороны или ее подразделения объединением, получившим надлежащие полномочия на то от данной Договаривающейся Стороны или ее подразделения.

c) В этом сертификате указывается дата первой регистрации после изготовления. Содержащаяся в этом сертификате удостоверяющая запись, касающаяся указанного периодического технического осмотра, должна быть не более чем однолетней давности. Он должен соответствовать положениям добавления 2 к Венской конвенции 1997 года.

d) В случае указанных в подпункте 4 a) выше транспортных средств, которые впервые после изготовления были зарегистрированы по прошествии двух или более лет после вступления в силу настоящих поправок, сертификат выдается или обновляется лишь при условии их соответствия требованиям подпункта 4 a) i) выше.

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Статья 40. Переходное положение

Переходное положение

1. В течение десяти лет с момента вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 на прицепы, находящиеся в международном движении, независимо от их разрешенной максимальной массы, распространяются положения настоящей Конвенции даже в том случае, если эти транспортные средства не будут зарегистрированы (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

2. Свидетельство о регистрации должно соответствовать положениям поправки к пункту 1 статьи 35 в течение пяти лет после ее вступления в силу. Свидетельства, выданные в течение этого периода, должны взаимно признаваться до истечения указанной в них даты окончания их действия (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

3. a) По истечении двух лет после вступления в силу настоящих поправок автомобили, используемые в международных перевозках и разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, за исключением автомобилей, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, не более восьми мест для сидения, и их водители должны соответствовать положениям дополнительного подпункта 4 a) Ii) и пункта 5, включенного в конце текста статьи 39 Конвенции.

b) На автомобилях, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг - за исключением автомобилей, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, не более восьми мест для сидения - и которые впервые были зарегистрированы после их изготовления до вступления в силу настоящих поправок или в течение двух лет после их вступления в силу, положения дополнительного подпункта 4 a) i), включенного в статью 39 Конвенции, не распространяются при условии, что они соответствуют положениям настоящего Соглашения.

(Пункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

Глава IV. Водители автомобилей

ВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ

Статья 41. Водительские удостоверения

Статья 41

Водительские удостоверения

(название в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года, -

см. предыдущую редакцию)

1. a) Каждый водитель автомобиля должен иметь водительское удостоверение;

b) Договаривающиеся Стороны принимают на себя обязательство обеспечить, чтобы водительские удостоверения выдавались только после проверки компетентными органами наличия у водителя необходимых знаний и навыков; лица, уполномоченные проводить эту проверку, должны иметь надлежащую квалификацию; содержание и порядок проведения как теоретических, так и практических экзаменов регламентируются национальным законодательством (подпункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года;

c) в национальном законодательстве должны быть предусмотрены требования для получения водительского удостоверения. В частности, в нем должны определяться минимальный возраст для получения водительского удостоверения, требующееся состояние здоровья и условия для успешной сдачи теоретического и практического экзаменов (подпункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года;

d) ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как запрещающее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям требовать наличия водительских удостоверений на право управления другими механическими транспортными средствами и велосипедами с подвесными двигателями.

(Пункт 1 дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года)

Пункты 1 и 2 предыдущей редакции с 3 сентября 1993 года считаются соответственно пунктами 2 и 3 настоящей редакции - Международный договор от 3 марта 1992 года.

---

2. a) Договаривающиеся Стороны будут признавать:

i) любое национальное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 6 к настоящей Конвенции;

ii) любое международное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 7 к настоящей Конвенции, при условии, что оно предъявляется вместе с соответствующим национальным водительским удостоверением,

действительным на своей территории для управления транспортным средством, соответствующим категории или категориям транспортных средств, на управление которыми выданы удостоверения, при условии, что указанные удостоверения являются действительными и что они выданы другой Договаривающейся Стороной или одним из ее территориальных подразделений либо объединением, уполномоченным на то этой Договаривающейся Стороной;

b) водительские удостоверения, выданные одной Договаривающейся Стороной, должны признаваться на территории другой Договаривающейся Стороны до момента, с которого данная территория становится обычным местожительством владельца удостоверения;

c) положения настоящего пункта не применяются к водительскому удостоверению ученика-водителя.

(Пункт 2 в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

3. Национальным законодательством может ограничиваться срок действия национального водительского удостоверения. Срок действия международного водительского удостоверения ограничивается датой истечения срока действия национального водительского удостоверения или датой истечения срока, не превышающего три года с момента выдачи международного водительского удостоверения, в зависимости от того, какой срок наступит раньше (пункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

4. Независимо от положений, содержащихся в пунктах 1 и 2,

a) 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;

b) Договаривающиеся Стороны могут не признавать действительным на своей территории водительское удостоверение, владельцу которого не исполнилось восемнадцати лет;

c) каждая Договаривающаяся Сторона может не признавать действительными на своей территории для управления автомобилями или составами транспортных средств категорий C, D, CE и DE, упомянутых в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, водительские удостоверения, владельцам которых не исполнилось двадцати одного года.

(Пункт 4 в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

Пункт 4 предыдущей редакции с 3 сентября 1993 года считается пунктом 5 настоящей редакции - Международный договор от 3 марта 1992 года.

---

5. Международное водительское удостоверение может выдаваться только на основании национального водительского удостоверения, выданного с учетом минимальных требований, предусмотренных в настоящей Конвенции. Международное водительское удостоверение выдается только Договаривающейся Стороной, на территории которой владелец имеет обычное местожительство, выдавшей национальное водительское удостоверение или признающей национальное водительское удостоверение, выданное другой Договаривающейся Стороной; оно является недействительным на этой территории (пункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

Пункты 5 и 6 предыдущей редакции с 3 сентября 1993 года считаются соответственно пунктами 6 и 7 настоящей редакции - Международный договор от 3 марта 1992 года.

---

6. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривающиеся Стороны:

a) признавать действительными национальные 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;

b) признавать действительность национальных 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.

(Пункты 6 в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

7. Пункт исключен с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года..

Статья 42. Приостановление действия водительских

удостоверений

Приостановление действия водительских удостоверений

1. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут лишить водителя права пользоваться на их территории национальным или международным водительским удостоверением в случае нарушения им на их территории правил, за которое, согласно их законодательству, предусматривается лишение права пользоваться водительским удостоверением. В этом случае компетентный орган Договаривающейся стороны или ее территориального подразделения, который лишил водителя права пользоваться водительским удостоверением, может:

a) 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;

b) информировать орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, о лишении права пользования этим удостоверением;

c) 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;

d) в этом случае, когда он не применяет процедуру, упомянутую в подпункте "a" настоящего пункта, в дополнение к сообщению, упомянутому в подпункте "b", просить орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, информировать заинтересованное лицо о принятии в отношении него решении.

2. Договаривающиеся стороны будут стремиться ставить заинтересованных лиц в известность о решениях, которые будут им сообщаться в соответствии с процедурой, предусмотренной в подпункте "d" пункта 1 настоящей статьи.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запретить водителю, имеющему национальное или международное водительское удостоверение, управлять автомобилем, если очевидно и доказано, что его состояние таково, что он может управлять транспортным средством, не создавая угрозы для движения, или если он был лишен прав на вождение в государстве, где он имеет свое обычное местожительство.

Статья 43. Переходное положение

Переходное положение

1. Договаривающиеся Стороны должны выдавать национальные водительские удостоверения в соответствии с новой редакцией приложения 6 не позднее чем через пять лет после ее вступления в силу. Национальные водительские удостоверения, выданные в соответствии с прежними редакциями статей 41, 43 и приложения 6 настоящей Конвенции до истечения этого периода, признаются в течение срока их действия.

2. Договаривающиеся Стороны должны выдавать международные водительские удостоверения в соответствии с новой редакцией приложения 7 не позднее чем через пять лет после ее вступления в силу. Международные водительские удостоверения, выданные в соответствии с прежними редакциями статей 41, 43 и приложения 7 настоящей Конвенции до истечения этого периода, остаются действительными с учетом положений пункта 3 статьи 41.

(Статья в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

Глава V. Условия допущения велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем к международному движению

УСЛОВИЯ ДОПУЩЕНИЯ ВЕЛОСИПЕДОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ С ПОДВЕСНЫМ
ДВИГАТЕЛЕМ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ

Статья 44

1. Велосипеды без двигателя, находящиеся в международном движении, должны быть снабжены:

a) эффективным тормозом;

b) звонком, слышимым на достаточном расстоянии, причем всякие другие звуковые сигнальные приборы запрещаются;

c) задним красным светоотражающим приспособлением и приспособлениями, излучающими белый или желтый селективный свет спереди и красный свет сзади;

По бокам: они должны иметь боковую сигнализацию, состоящую из светоотражателей автожелтого цвета, укрепленных на спицах колес, или светоотражающих устройств в виде замкнутого круга

(Подпункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

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:

a) двумя независимыми тормозами;

b) звонком или другим звуковым сигнальным прибором, слышимым на достаточном расстоянии;

c) эффективным глушителем;

d) задним красным светоотражателем, фонарем белого или желтого селективного света спереди и огнем красного цвета сзади;
(Подпункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года).

e) опознавательным знаком, определение которого содержится в приложении 4 к настоящей Конвенции.
Они должны иметь боковую сигнализацию, состоящую из светоотражателей автожелтого цвета или светоотражающих устройств в виде замкнутого круга.
(Подпункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

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

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 45

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, 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: a) принимают ли они поправку; b) отклоняют ли они поправку; c) 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. a) 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;

b) 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. a) 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;

b) 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 Договаривающийся 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 совместные с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней и 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 "n" статьи 1).

В любое время впоследствии каждое государство может посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, взять обратно свое заявление.

3. Предусмотренные в пункте 2 настоящей статьи заявления вступают в силу через шесть месяцев после получения Генеральным Секретарем нотификации или в момент вступления в силу Конвенции в отношении государства, сделавшего заявление, если эта дата является более поздней.

4. Любое изменение ранее выбранного отличительного знака, о котором сделано уведомление в соответствии с пунктом 4 статьи 45 или пунктом 3 статьи 46 настоящей Конвенции, вступает в силу через три месяца со дня получения уведомления Генеральным Секретарем.

5. Оговорки к настоящей Конвенции и приложения к ней, иные, чем оговорка, предусмотренная в пункте 1 настоящей статьи, разрешаются при условии представления их в письменной форме и, если они сделаны до сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении, при условии подтверждения их в ратификационной грамоте или документе о присоединении. Генеральный Секретарь сообщает об указанных оговорках всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции.

6. Каждая Договаривающаяся сторона, которая делает оговорку или заявление в соответствии с пунктами 1 или 4 настоящей статьи, может в любой момент взять свою оговорку путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю.

7. Любая оговорка, сделанная в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи:

a) изменяет для Договаривающейся стороны, сделавшей вышеуказанную оговорку, в рамках этой оговорки положения Конвенции, к которым она относится;

b) 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:

a) о подписаниях, ратификациях и присоединениях к Конвенции в соответствии со статьей 45;

b) о нотификациях и заявлениях в соответствии с пунктом 4 статьи 45 и со статьей 46;

c) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 47;

d) о дате вступления в силу поправок к настоящей Конвенции в соответствии с пунктами 2 и 5 статьи 49;

e) о денонсациях в соответствии со статьей 50;

f) 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.

От имени СССР Конвенция подписана 8 ноября 1968 г. и ратифицирована Президиумом Верховного Совета СССР 29 апреля 1974 г. со следующими оговорками и заявлениями, сделанными при подписании:

"Союз Советских Социалистических Республик не считает себя связанным положениями статьи 52 Конвенции о дорожном движении относительно передачи споров о толковании при применении Конвенции для разрешения Международному Суду по просьбе любой из сторон".

"Союз Советских Социалистических Республик заявляет, что положения статьи 45 Конвенции о дорожном движении, согласно которым ряд государств не может стать участником этой Конвенции, носят дискриминационный характер, и считает, что Конвенция о дорожном движении должна быть открыта для участия всех заинтересованных государств, без какой-либо дискриминации и ограничений".

"Союз Советских Социалистических Республик, что положения статьи 46 Конвенции о дорожном движении являются устаревшими и противоречат Декларации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о предоставлении независимости колониальным странам и народам (резолюция 1514 (XY) от 14 декабря 1960 г.)".

Ратификационная грамота СССР сдана на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций 7 июня 1974 г.

В соответствии с пунктом 1 статьи 47 Конвенция вступила в силу 21 мая 1977 г.

Приложение 1. Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобили и прицепы

Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобили и прицепы

(с изменениями на 28 сентября 2004 года)

Международным договором от 3 марта 1992 года в тексте настоящего приложения с 3 сентября 1993 года слово "вес" заменено на слово "масса".

---

1. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, прицепы и составы транспортных средств, общая масса которых или нагрузка на ось, или габаритные размеры превышают пределы, установленные их национальным законодательством для транспортных средств, зарегистрированных на их территории. Договаривающиеся стороны, на территории которых имеет место международное движение тяжелых транспортных средств, должны стараться заключать региональные соглашения, допускающие к международному движению по дорогам данного района, за исключением дорог с низкими характеристиками, транспортные средства и составы транспортных средств, масса и размеры которых не превышают величин, установленных этими соглашениями.

2. При применении предписаний пункта 1 настоящего приложения не будут считаться превышением разрешенной максимальной ширины выходящие за габаритные размеры по ширине транспортного средства:

a) шины вблизи от точек их соприкосновения с землей и соединительные детали индикаторов давления в шинах;

b) приспособления противоскольжения, надетые на колеса;

c) зеркала заднего вида, сконструированные таким образом, что при легком нажиме они могут поворачиваться в обоих направлениях, не выступая при этом за разрешенную максимальную ширину;

d) боковые указатели поворота и габаритные огни при условии, что они выступают за габарит не более, чем на несколько сантиметров;

e) 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:

a) мотоциклы с прицепом;

b) составы, включающие автомобиль и несколько прицепов;

c) транспортные средства с полуприцепом, предназначенные для перевозки пассажиров.

4. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили и прицепы, на которые распространяются отступления согласно пункту 60 приложения 5 настоящей Конвенции.

5. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории велосипеды с подвесным двигателем и мотоциклы, водители и в соответствующих случаях пассажиры которых не имеют защитных шлемов.

6. Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории любого автомобиля, иного чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем и двухколесный мотоцикл без коляски, наличием на автомобиле устройства, указанного в пункте 56 приложения 5 к настоящей Конвенции и предназначенного, в случае остановки на проезжей части, для предупреждения об опасности, которую представляет собой остановившееся на ней транспортное средство.

7. Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории по некоторым трудным дорогам или в некоторых районах со сложным рельефом автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг (7700 фунтов), соблюдением предписаний их национального законодательства, касающихся допуска к движению по этим дорогам или в этих районах зарегистрированных ими транспортных средств, имеющих такую же разрешенную максимальную массу.

7-бис. Договаривающиеся Стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории любых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, с использованием цепей противоскольжения или других равно эффективных приспособлений, устанавливаемых на автомобиле, в зимних погодных условиях.

(Подпункт дополнительно включен Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года))

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 один из предусмотренных статьей 37 настоящей Конвенции. Договаривающиеся Стороны не должны запрещать движение транспортного средства, у которого отличительный знак помещен отдельно от регистрационного знака в соответствии с положениями настоящей Конвенции и заменяет собой отличительный знак, не соответствующий положениям настоящей Конвенции, который помещен на регистрационном знаке (пункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

Приложение 2. Регистрационный номер и регистрационный знак автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении

Приложение 2

(с изменениями на 28 сентября 2004 года)

_____

* Название в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

1. Указанный в статьях 35 и 36 настоящей Конвенции регистрационный номер должен состоять из цифр, либо из цифр и букв. Цифры должны быть арабскими, а буквы заглавными 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 на расстоянии 40 м (130 футов).

3. Если регистрационный номер обозначен на табличке, то эта табличка должна быть плоской и закреплена 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 (пункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

4. Без ущерба для положений пункта 61 g) приложения 5 к настоящей Конвенции фон регистрационного знака, на котором помещен регистрационный номер, а также, где это применимо, отличительный знак государства, в котором зарегистрировано транспортное средство, и, возможно, дополнительно изображены флаг или герб в соответствии с условиями, определенными в приложении 3, может быть из светоотражающего материала (пункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

5. Фон той части регистрационного знака, где изображен отличительный знак, должен быть из того же материала, что и материал, используемый для фона той части, где помещен регистрационный номер (пункт дополнительно включен с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года).

Приложение 3. Отличительный знак автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении

Приложение 3
(в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года
Международным договором от 28 сентября 2004 года, -
см. предыдущую редакцию)

Отличительный знак автомобилей и прицепов,
находящихся в международном движении

1. Упомянутый в статье 37 настоящей Конвенции отличительный знак должен состоять из одной - трех заглавных букв латинского алфавита.

2. В тех случаях, когда отличительный знак помещается отдельно от регистрационного знака, он должен отвечать следующим требованиям:

a) Буквы должны быть высотой не менее 0,08 м и обозначены штрихами шириной не менее 0,01 м. Буквы должны быть черными на белом фоне, имеющем форму эллипса, главная ось которого горизонтальна. Белый фон может быть из светоотражающего материала.

b) В тех случаях, когда отличительный знак содержит только одну букву, главная ось эллипса может быть вертикальной.

c) Отличительный знак должен наноситься таким образом, чтобы его нельзя было спутать с регистрационным номером или чтобы не могла ухудшиться его удобочитаемость.

d) На мотоциклах и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее 0,175 м и 0,115 м. На других автомобилях и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее:

i) 0,24 м и 0,145 м, если отличительный знак состоит из трех букв;

ii) 0,175 м и 0,115 м, если отличительный знак состоит менее чем из трех букв.

3. В тех случаях, когда отличительный знак нанесен на регистрационном знаке, применяются следующие требования:

a) Буквы должны быть высотой не менее 0,02 м с учетом того, что высота регистрационного знака составляет 0,11 м.

b) i) Отличительный знак государства регистрации, дополненный, где это применимо, флагом или эмблемой этого государства либо эмблемой региональной организации экономической интеграции, в которую входит данное государство, должен быть помещен с левого или правого края заднего регистрационного знака, предпочтительнее слева или с левого верхнего края на регистрационных знаках с надписями в два ряда.

ii) Если на регистрационном знаке, помимо отличительного знака, помещается также нецифровой символ и/или флаг и/или эмблема района или местности, то отличительный знак государства регистрации должен в обязательном порядке помещаться с левого края регистрационного знака.

c) Флаг или эмблема, дополняющие, где это применимо, отличительный знак государства регистрации, должны помещаться таким образом, чтобы не могла ухудшиться удобочитаемость отличительного знака и чтобы они находились предпочтительнее над ним.

d) Отличительный знак государства регистрации должен помещаться таким образом, чтобы его можно было легко идентифицировать и нельзя было спутать с регистрационным номером и чтобы не могла ухудшиться его удобочитаемость. Поэтому по крайней мере либо цвет отличительного знака должен отличаться от цвета регистрационного номера, либо цвет фона отличительного знака должен отличаться от цвета фона регистрационного номера, либо отличительный знак должен быть четко отделен от регистрационного номера предпочтительнее соответствующей линией.

e) На регистрационных знаках мотоциклов и их прицепов, а также на регистрационных знаках с надписями в два ряда размеры букв отличительного знака, а также, где это применимо, размеры изображения национального флага либо эмблемы государства регистрации или эмблемы региональной организации экономической интеграции, в которую входит эта страна, могут быть соответствующим образом изменены.

f) Положения настоящего пункта применяются в соответствии с теми же принципами к переднему регистрационному знаку транспортного средства, если таковой является обязательным.

4. В отношении отличительного знака применяются соответствующие положения пункта 3 приложения 2.

Приложение 4. Опознавательные знаки автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении

Приложение 4

1. Опознавательные знаки включают:

a) для автомобилей:

i) название или марку завода - изготовителя транспортного средства;

ii) на шасси или (при отсутствии его) на кузове автомобиля заводской номер или серийный номер завода-изготовителя;

iii) на двигателе - заводской номер двигателя, если такой номер обозначается заводом-изготовителем;

b) для прицепов - обозначения, указанные выше в подпунктах "i" и "ii";

c) для велосипедов с подвесным двигателем - указание рабочего объема двигателя и марку "CM".

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

Приложение 5

(с изменениями на 28 сентября 2004 года)

Международным договором от 3 марта 1992 года в тексте настоящего приложения с 3 сентября 1993 года слово "вес" заменено на слово "масса".

---

1. Без ущерба для положений пункта 2 "a" статьи 3 и пункта 1 статьи 39 настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся Сторона может определять для автомобилей, которые она регистрирует, и для прицепов, которые она допускает к движению в соответствии со своим национальным законодательством, предписания, дополняющие положения настоящего приложения или являющиеся более строгими, чем положения настоящего приложения. Все транспортные средства, находящиеся в международном движении, должны отвечать техническим требованиям, действовавшим в стране регистрации в момент их первого ввода в эксплуатацию (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

2. В настоящем приложении термин "прицеп" применяется только к прицепам, предназначенным для буксировки автомобилем.

3. Договаривающиеся стороны, которые в соответствии с подпунктом "n" статьи 1 настоящей Конвенции заявили о своем намерении приравнять к мотоциклам трехколесные транспортные средства, масса 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 (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

Глава I. Торможение

ТОРМОЖЕНИЕ

4. В настоящей главе:

a) термин "колеса одной оси" означают колеса, расположенные симметрично или почти симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, даже в том случая, если они не находятся на одной и той же оси (ось-тандем рассматривается как две оси);

b) термин "рабочий тормоз" означает устройство, используемое для замедления движения и остановки транспортного средства;

c) термин "стояночный тормоз" означает устройство, используемое для удержания транспортного средства в неподвижном состоянии в отсутствие водителя или для удержания отцепленного прицепа в неподвижном состоянии;

d) термин "аварийный тормоз" означает устройство, предназначенное для замедления движения и остановки транспортного средства в случае выхода из строя рабочего тормоза.

A. Торможение автомобилей, иных, чем мотоциклы

5. Каждый автомобиль, иной, чем мотоцикл, должен иметь тормоза, которые могут легко приводиться в действие находящимся за рулем водителем. Эти тормозные устройства должны выполнять следующие три функции торможения:

a) рабочий тормоз - замедлять движение транспортного средства и останавливать его надежно, быстро и эффективно независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъем или под уклон;

b) стояночный тормоз - удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки, на подъеме или на спуске с заметным уклоном, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического типа (подпункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года;

c) аварийный тормоз - замедлять движение транспортного средства и останавливать его независимо от его условий загрузки, на достаточно коротком расстоянии даже в случае выхода из строя рабочего тормоза.

6. При условии соблюдения положений пункта 5 настоящего приложения приспособления, обеспечивающие выполнение трех функций торможения (рабочее, аварийное и стояночное), могут иметь общие части; совмещение приводов допускается только при условии, что при этом остаются по крайней мере два отдельных привода.

7. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса транспортного средства (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

8. Аварийный тормоз должен действовать по крайней мере на одно колесо с каждой стороны среднего продольного сечения транспортного средства; аналогичное положение относится к стояночному тормозу.

9. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.

10. Никакая тормозящая поверхность не должна быть устроена таким образом, чтобы она могла отделяться от колес. Однако такое разъединение допускается для некоторых тормозящих поверхностей при условии, что:

a) оно является кратковременным, например, при изменении передаточного числа;

b) в отношении стояночного тормоза оно может произойти лишь в результате действия водителя;

c) в отношении рабочего или аварийного тормоза торможение продолжается с предписанной эффективностью в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения.

10-бис. Все оборудование транспортного средства, способствующее торможению, должно быть разработано и сконструировано таким образом, чтобы обеспечить эффективность рабочего тормоза после продолжительного и неоднократного использования (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

10-тер. Действие рабочего тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по различным осям транспортного средства (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

10-кватер. Если управление рабочим тормозом частично или полностью осуществляется при помощи источника энергии, иного чем физическая энергия водителя, должна быть обеспечена возможность остановить транспортное средство в пределах достаточного расстояния даже в случае выхода из строя данного источника энергии (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

B. Торможение прицепов

11. При условии соблюдения положений подпункта "c" пункта 17 настоящего приложения каждый прицеп, за исключением легких прицепов, должен иметь, в частности:

a) 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;

b) стояночный тормоз, позволяющий удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки, на подъеме или спуске с заметным уклоном, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического действия. Настоящее положение не распространяется на прицепы, которые не могут быть отцеплены от транспортного средства-тягача без помощи инструментов, при том условии, что требования, предъявляемые к стояночному торможению, будут соблюдаться в отношении состава транспортных средств (подпункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

12. Устройства, обеспечивающие выполнение этих двух функций торможения (рабочее и стояночное), могут иметь общие части.

13. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса прицепа. Действие тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по различным осям прицепа (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

14. Рабочий тормоз должен приводиться в действие приводом рабочего тормоза транспортного средства-тягача: однако, если разрешенная максимальная масса прицепа не превышает 3500кг (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 разрешенная максимальная масса не превышает 1500кг (3300 фунтов) и что, за исключением полуприцепов, у них на ряду со сцепным устройством имеется дополнительное сцепное приспособление (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

C. Торможение составов транспортных средств

17. В дополнение к содержащимся в разделах A и B настоящей главы положениям, касающимся несцепленных транспортных средств (автомобилей и прицепов), к составам сцепленных транспортных средств относятся следующие положения:

a) тормозные устройства каждого транспортного средства, являющегося частью состава, должны быть совместимыми;

b) действие рабочего тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по различным осям состава (подпункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года;

c) разрешенная максимальная масса прицепа, не оборудованного рабочим тормозом, не должна превышать половины суммы массы транспортного средства-тягача без нагрузки и массы водителя.

D. Торможение мотоциклов

18. a) 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;

b) в дополнение к положениям, содержащимся в подпункте "a" настоящего пункта, мотоциклы с тремя колесами, расположенными симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, должны быть оборудованы стояночным тормозом, соответствующим положениям подпункта "b" пункта 5 настоящего приложения.

Глава II. Устройства освещения и световой сигнализации транспортного средства

Глава II

УСТРОЙСТВА ОСВЕЩЕНИЯ И СВЕТОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

(название в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года, -

см. предыдущую редакцию)

19. При применении положений настоящей главы термин:

"фонарь дальнего света" означает фонарь, предназначенный для освещения дороги на дальнее расстояние впереди транспортного средства;

"фонарь ближнего света" означает фонарь, предназначенный для освещения дороги впереди транспортного средства таким образом, чтобы не ослеплять чрезмерно и не причинять неудобств водителям встречных транспортных средств и другим участникам дорожного движения;

"передний габаритный фонарь" означает фонарь, предназначенный для сигнализации спереди транспортного средства и его габаритной ширины;

"задний габаритный фонарь" означает фонарь, предназначенный для сигнализации сзади транспортного средства и его габаритной ширины;

"стоп-сигнал" означает фонарь, предназначенный для сигнализации другим пользователям дороги, находящимся сзади транспортного средства, что водитель привел в действие рабочий тормоз;

"передний противотуманный фонарь" означает фонарь, предназначенный для улучшения освещенности дороги в случае густого тумана, снегопада, сильного дождя или в аналогичных условиях;

"задний противотуманный фонарь" означает фонарь, предназначенный для улучшения видимости транспортного средства сзади в случае густого тумана, снегопада, сильного дождя или в аналогичных условиях;

"фонарь заднего хода" означает фонарь, предназначенный для освещения дороги сзади транспортного средства и подачи предупреждающего сигнала другим пользователям дороги, когда транспортное средство дает или намеревается дать задний ход;

"фонарь указателя поворота" означает фонарь, предназначенный для сигнализации другим участникам дорожного движения, что водитель намеревается изменить направление движения вправо или влево;

"стояночный фонарь" означает фонарь, предназначенный для сигнализации транспортного средства, находящегося на стоянке; он может заменять передние и задние габаритные фонари;

"контурные габаритные фонари" означают фонари, смонтированные как можно выше у крайней точки габаритной ширины транспортного средства и предназначенные для четкого обозначения его габаритной ширины. Для некоторых автомобилей и прицепов этот сигнал дополняет габаритные фонари и привлекает особое внимание к его габаритам;

"аварийный сигнал" означает сигнал, обеспечиваемый одновременным включением всех фонарей указателей поворота;

"боковой фонарь" означает фонарь, установленный на боку транспортного средства и предназначенный для обозначения наличия транспортного средства сбоку;

"специальный предупреждающий фонарь" означает фонарь, предназначенный для обозначения транспортных средств, пользующихся преимущественным правом проезда, или транспортного средства или нескольких транспортных средств, присутствие которых на дороге требует принятия со стороны других участников дорожного движения мер особой предосторожности, в частности для обозначения автоколонн, транспортных средств исключительно больших размеров, а также транспортных средств и машин, используемых при строительстве и обслуживании автодорог;

"устройство освещения заднего регистрационного знака" означает устройство, служащее для освещения заднего регистрационного знака; оно может состоять из нескольких оптических элементов (абзац в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года;

"дневной ходовой фонарь" означает фонарь, предназначенный для улучшения видимости движущегося транспортного средства спереди в дневное время;

"светоотражающее приспособление" означает приспособление, предназначенное для сигнализации наличия транспортного средства посредством отражения света, излучаемого источником света, не связанным с этим транспортным средством;

"освещающая поверхность" означает ортогональную проекцию в вертикальной поперечной плоскости эффективной светоизлучающей поверхности. В случае светоотражающего приспособления эффективная поверхность представляет собой видимую поверхность светоотражающего оптического устройства.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

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/ч (25 миль/ч) должен иметь спереди четное число белых или желтых селективных фонарей дальнего света, способных надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью. Внешние края освещающих поверхностей фонарей дальнего света ни в коем случае не должны быть расположены ближе к краю габаритной ширины транспортного средства, чем внешние края освещающей поверхности фонарей ближнего света (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

22. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого на ровной дороге может превышать 10 км (6 миль) в час, должен быть снабжен спереди четным числом белых или желтых селективных фонарей ближнего света, способных надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью. Автомобиль должен быть оборудован таким образом, чтобы одновременно можно было включить не более двух фонарей ближнего света. Фонари ближнего света должны быть отрегулированы таким образом, чтобы они соответствовали определению, содержащемуся в пункте 19 настоящего приложения (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

23. Каждый автомобиль, иной чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь спереди два передних габаритных фонаря белого цвета; однако селективный желтый цвет допускается для передних габаритных фонарей, совмещенных с фонарями дальнего или ближнего света, излучающими селективный желтый свет. Если эти передние габаритные фонари являются единственными фонарями, включенными спереди транспортного средства, они должны быть видимыми ночью в ясную погоду, не ослеплять и не причинять излишних неудобств другим участникам дорожного движения (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

24. a) Каждый автомобиль, иной чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь сзади четное число задних габаритных фонарей красного цвета, видимых в ясную погоду ночью, не ослепляющих и не причиняющих излишних неудобств другим участникам дорожного движения;

b) каждый прицеп должен иметь сзади четное число задних габаритных фонарей красного цвета, видимых в ясную погоду ночью и не ослепляющих и не причиняющих излишних неудобств другим участникам дорожного движения. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,80 м, могут иметь лишь один из этих фонарей, если такой прицеп буксируется двухколесным мотоциклом без коляски.

(Пункт 24 в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

25. Каждый автомобиль или прицеп, имеющий сзади регистрационный номер, должен быть снабжен приспособлением для освещения, устроенным таким образом, чтобы этот номер был удобочитаем в ясную погоду (пункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

26. На всех автомобилях (включая мотоциклы) и на всех составах транспортных средств, состоящих из автомобиля и одного или нескольких прицепов, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы фонари дальнего света, фонари ближнего света, передние противотуманные фонари, передние габаритные фонари автомобилей и упомянутое выше в пункте 25 приспособление для освещения могли включаться лишь при одновременном включении задних габаритных фонарей автомобиля или последнего транспортного средства, включенного в состав.

Необходимо, чтобы задние противотуманные фонари могли включаться лишь при одновременном включении фонарей дальнего света, фонарей ближнего света или передних противотуманных фонарей.

Однако это положение не применяется к фонарям дальнего или ближнего света, если они используются для подачи световых сигналов, указанных в пункте 3 статьи 32 настоящей Конвенции. Кроме того, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы передние габаритные фонари автомобилей всегда включались при включении фонарей ближнего света, фонарей дальнего света или противотуманных фонарей.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

27. Каждый автомобиль, кроме двухколесного мотоцикла без коляски, должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления нетреугольной формы. При освещении фонарями дальнего света, фонарями ближнего света или противотуманными фонарями другого транспортного средства эти светоотражающие приспособления должны быть видны водителю этого транспортного средства в ясную погоду ночью (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

28. Каждый прицеп должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления. Эти светоотражающие приспособления должны иметь форму равностороннего треугольника с вершиной, обращенной кверху, и одной горизонтальной стороной. Никакой сигнальный фонарь не должен помещаться внутри этого треугольника. Указанные светоотражающие приспособления должны отвечать в отношении видимости требованиям, изложенным выше в пункте 27. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,80 м, могут иметь только одно светоотражающее приспособление, если они буксируются двухколесным мотоциклом без коляски (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

29. Каждый прицеп должен иметь спереди два белых светоотражательных приспособления не треугольной формы. Эти светоотражающие приспособления должны удовлетворять условиям видимости, изложенным выше в пункте 27 (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

30. Прицеп должен иметь спереди два белых габаритных фонаря, если его ширина превышает 1,60 м. Предписанные таким образом передние габаритные фонари должны быть расположены возможно ближе к краю габаритной ширины прицепа (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

31. Каждый автомобиль, кроме двухколесных мотоциклов с коляской или без нее, скорость которого по ровной дороге может превышать 25 км (15 миль) в час, должен иметь сзади по крайней мере два красных стоп-сигнала, светосила которых явно превосходит светосилу задних габаритных фонарей. Это же положение относится к каждому прицепу, находящемуся в конце состава транспортных средств (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

32. С оговоркой о том, что Договаривающиеся стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут освобождать велосипеды с подвесным двигателем от соблюдения всех нижеследующих положений или их части:

a) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен быть снабжен одним или двумя фонарями ближнего света, отвечающими в отношении цвета и видимости предписаниям, указанным выше в пункте 22 (подпункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года;

b) каждый двухколесный мотоцикл с коляской и без нее, скорость которого на ровной дороге может превышать 40 км/ч (25 миль/ч), должен иметь, помимо фонаря ближнего света, по крайней мере один фонарь дальнего света, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в пункте 21. Если такой мотоцикл имеет более одного фонаря дальнего света, эти фонари должны располагаться возможно ближе друг к другу (подпункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года;

c) подпункт исключен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

33. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски может быть снабжен спереди одним или двумя передними габаритными фонарями, отвечающими в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего приложения. Если такой мотоцикл имеет два передних габаритных фонаря, эти передние габаритные фонари должны располагаться возможно ближе друг к другу (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

34. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в подпункте "a" пункта 24.

35. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь сзади одно светоотражающее приспособление нетреугольной формы, удовлетворяющее в отношении цвета и видимости предписаниям, указанным выше в пункте 27 (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

36. Каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен иметь стоп-сигнал, удовлетворяющий положениям пункта 31 настоящего приложения, с оговоркой о том, что Договаривающиеся стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут не распространять это предписание на двухколесные велосипеды с подвесным двигателем с коляской или без нее.

37. Без ущерба для положений, касающихся фонарей и приспособлений, предписанных для мотоциклов без коляски, каждая коляска, соединенная с двухколесным мотоциклом, должна иметь один передний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего приложения, один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в подпункте "a" 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 передний габаритный фонарь и задний габаритный фонарь коляски включались одновременно с задним габаритным фонарем мотоцикла (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

38. Автомобили с тремя колесами, симметричными по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, приравненные к мотоциклам в соответствии с подпунктом "n" статьи 1 Конвенции, должны быть снабжены приспособлениями, предписываемыми в пунктах 21, 22, 23, 24 "a", 27 и 31 настоящего приложения. Однако на электрическом транспортном средстве, ширина которого не превышает 1,30 м и скорость которого не превышает 40 км (25 миль) в час, установка одного фонаря дальнего света и одного фонаря ближнего света является достаточной (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

39. Каждый автомобиль, за исключением велосипедов с подвесным двигателем, и каждый прицеп должны иметь неподвижные фонари указателей поворота с мигающими огнями автожелтого света, расположенные попарно на транспортном средстве и видимые в дневное и ночное время для участников дорожного движения, которые учитывают движение данного транспортного средства (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

40. Если на автомобиле имеются передние противотуманные фонари, они должны быть белого или желтого селективного света в количестве двух, а на мотоциклах - одного, и устанавливаться таким образом, чтобы ни одна точка их освещающей поверхности не находилась выше самой высокой точки освещающей поверхности фонарей ближнего света (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

41. Никакой фонарь заднего хода не должен приводить к ослеплению или создавать неудобства для других участников дорожного движения. Если автомобиль оборудован фонарями заднего хода, то эти фонари должны излучать белый или желтый селективный свет. Эти фонари должны включаться только тогда, когда включена передача заднего хода (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

42. Никакие фонари, иные чем фонари указателей поворота и специальные предупреждающие фонари, не должны быть мигающими или проблесковыми. Боковые фонари могут работать в мигающем режиме одновременно с фонарями указателей поворота (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

42-бис. Специальные предупреждающие фонари должны быть мигающими или проблесковыми. Цвет этих фонарей должен соответствовать положениям пункта 14 статьи 32 (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

42-тер. Каждый автомобиль, за исключением мотоциклов, и каждый прицеп должны быть оснащены таким образом, чтобы они могли подавать аварийный сигнал (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

42-кватер. Если на автомобиле или прицепе установлены задние противотуманные фонари, то они должны быть красного цвета (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

42-квинквиес. Каждый автомобиль и каждый прицеп длиной более 6 м должны быть оснащены боковыми светоотражающими приспособлениями автожелтого цвета (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

42-секстиес. Каждый автомобиль и прицеп шириной более 1,80 м должны быть оснащены контурными габаритными фонарями. Такие фонари являются обязательными, если ширина автомобиля или прицепа превышает 2,10 м. Количество этих фонарей, в случае их установки, должно быть не менее двух и они должны излучать спереди белый или автожелтый и сзади красный свет (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

42-септиес. Каждый автомобиль и прицеп могут иметь боковые габаритные фонари. В случае установки таких фонарей они должны излучать автожелтый свет (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

43. При применении положений настоящего приложения следует рассматривать:

a) как один фонарь любое сочетание двух и более фонарей, тождественных или нет, но имеющих одинаковое назначение и одинаковый цвет;

b) как два фонаря или парное число фонарей единую освещающую поверхность в форме полосы при условии, что она расположена симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства. Освещение этой поверхности должно осуществляться по крайней мере двумя источниками света, находящимися возможно ближе к ее краям.

(Пункт 43 в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

44. На одном и том же транспортном средстве фонари, имеющие одинаковое назначение и направленные в одну и ту же сторону, должны быть одинакового цвета. Фонари и светоотражающие приспособления, число которых является четным, должны быть расположены симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, за исключением транспортных средств, внешняя форма которых не является симметричной. Каждая пара фонарей должна иметь явно одинаковую светосилу (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

45. Различные по своему назначению фонари и при условии соблюдения положений других пунктов настоящей главы - фонари и светоотражающие приспособления могут быть вмонтированы в один световой прибор или соединены в нем при условии, что каждый из этих фонарей и светоотражающих приспособлений соответствует относящимся к нему положениям настоящего приложения (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

Глава III. Другие предписания

ДРУГИЕ ПРЕДПИСАНИЯ

Рулевое управление

46. Каждый автомобиль должен иметь прочное рулевое устройство, позволяющее водителю легко, быстро и уверенно менять направление движения транспортного средства.

Зеркало заднего вида

47. Каждый автомобиль должен иметь одно или несколько зеркал заднего вида; количество, размер и расположение этих зеркал должны быть таковы, чтобы водитель мог видеть дорожное движение позади своего транспортного средства (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

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:

a) 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;

b) 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 разрешенная максимальная масса превышает 400 кг (900 фунтов).

Глушитель

53. Каждый двигатель внутреннего сгорания, установленный на автомобиле, должен быть снабжен эффективным глушителем (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

Шины

54. Колеса автомобилей и их прицепов должны быть снабжены пневматическими шинами, которые должны обеспечивать хорошее сцепление даже на мокрой дороге. Однако настоящее положение не препятствует Договаривающимся сторонам разрешать использование приспособлений, которые могут дать результаты, по крайней мере эквивалентные результатам, получаемым при использовании пневматических шин (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

Спидометр

55. Каждый автомобиль, скорость которого по равной дороге может превышать 40 км/ч (25 миль/ч), должен иметь спидометр; однако каждая Договаривающаяся сторона может не распространить этого предписания на некоторые категории мотоциклов и других легких транспортных средств.

Приспособление для сигнализации на автомобилях

56. Приспособление, упомянутое в пункте 5 статьи 23 и в пункте 6 приложения 1 к настоящей Конвенции, должно быть:

a) либо щитком, имеющим форму равностороннего треугольника с красными краями, середина этого треугольника может быть полой или окрашенной в светлый цвет; красные края должны иметь светоотражающую полосу. Кроме того, они могут иметь красное флюоресцирующее покрытие и/или освещаться изнутри; щиток должен быть приспособлен для того, чтобы его можно было ставить в устойчивое вертикальное положение (подпункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года;

b) либо другим столь же эффективным приспособлением.

Противоугонное устройство

57. Каждый автомобиль должен быть снабжен противоугонным устройством, позволяющим с момента оставления транспортного средства на стоянке вывести из строя или заблокировать какой-либо основной агрегат транспортного средства.

Удерживающие устройства

(название в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года, -

см. предыдущую редакцию)

58. В тех случаях когда технически целесообразно, все обращенные вперед сиденья транспортных средств категории B, указанных в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, за исключением транспортных средств, сконструированных или используемых для специальных целей на основании положений национального законодательства, должны быть оснащены официально утвержденными ремнями безопасности или официально утвержденными приспособлениями равной эффективности (пункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

Общие положения

59. a) 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 и производить шум;

b) система зажигания высокого напряжения двигателей автомобилей по возможности не должна являться источником чрезмерных радиоэлектрических помех (подпункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года;

c) конструкция каждого автомобиля должна обеспечивать водителю спереди, справа и слева достаточную обзорность, позволяющую ему безопасно управлять автомобилем;

d) 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;

e) транспортные средства, максимальная допустимая масса которых превышает 3,5 т, должны иметь по мере возможности боковые и задние противоподкатные защитные устройства (подпункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

Глава IV. Отступления от правил

ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ ПРАВИЛ

60. При применении настоящей Конвенции на своей территории Договаривающиеся стороны могут допускать отступления от положений настоящего приложения в отношении:

a) автомобилей и прицепов, конструктивная скорость которых на ровной дороге не может превышать 30 км (19 миль) в час или скорость которых согласно национальному законодательству не должна превышать 30 км в час (подпункт в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года;

b) 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;

c) транспортных средств, предназначенных для экспериментов в целях применения достижений техники и повышения безопасности;

d) транспортных средств особой формы или особого типа или транспортных средств, используемых для специальных целей в особых условиях;

e) транспортных средств, приспособленных для использования инвалидами (подпункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

61. Договаривающиеся Стороны могут также допускать отступления от положений настоящего приложения в отношении регистрируемых ими транспортных средств, которые могут находиться в международном движении:

a) разрешая автожелтый цвет для передних габаритных фонарей автомобилей и прицепов;

b) в отношении расположения фонарей на специализированных транспортных средствах, внешняя форма которых не позволяет соблюдать эти положения, не прибегая к монтажным приспособлениям, которые могут быть легко повреждены или сорваны;

c) 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;

d) разрешая установку сзади белых светоиспускающих приспособлений и спереди красных светоиспускающих приспособлений в случае:
- вращающихся и проблесковых фонарей на транспортных средствах, имеющих преимущественное право проезда;

- стационарных фонарей для грузов исключительного характера;
- боковых фонарей и светоотражающих приспособлений;
- световых устройств, устанавливаемых на крыше для указания назначения транспортного средства;

e) разрешая вращающиеся или проблесковые фонари, испускающие спереди и сзади синий свет;

f) разрешая применение с любой стороны транспортного средства особой формы или вида или используемой для специальных целей в особых условиях ленты со светоотражающими или флюоресцирующими красными и светоотражающими белыми полосами;

g) разрешая применение сзади регистрационных знаков с белыми или цветными светоотражающими цифровыми или буквенными обозначениями или со светоотражающим фоном, а также светоотражающих отличительных знаков или другой предписываемой национальным законодательством отличительной маркировки (подпункт в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года;

h) разрешая красный цвет для расположенных сзади боковых светоотражающих приспособлений и боковых фонарей.
(Пункт 61 в редакции, введенной в действие с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года.

Глава V. Переходные положения

ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

62. Положения настоящего приложения не распространяются на автомобили, которые впервые зарегистрированы, и на прицепы, которые сданы в эксплуатацию на территории Договаривающейся стороны до вступления в силу настоящей Конвенции или два года спустя после ее вступления в силу, при условии, что эти автомобили и прицепы отвечают предписаниям частей I, II и III приложения 6 Конвенции 1949 года о дорожном движении.

62-бис. Положения настоящего приложения не распространяются на автомобили, которые впервые зарегистрированы, и на прицепы, которые сданы в эксплуатацию на территории Договаривающейся Стороны до вступления в силу поправок к настоящей Конвенции или два года спустя после их вступления в силу, при условии, что эти автомобили и прицепы отвечают требованиям положений приложения 5 к Конвенции 1968 года о дорожном движении в том виде, в каком они существовали до внесения этих поправок, и других положений, содержащихся в главе V указанного приложения (пункт дополнительно включен с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года).

Добавление

Определение цветных фильтров для получения цветов, указанных в настоящем приложении (в коэффициентах цветности)

Красный	предел в сторону желтого	y <= 0,335
	предел в сторону пурпурного_1	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 + 0,640x
	предел в сторону зеленого	y <= 0,440
	предел в сторону пурпурного	y >= 0,050 + 0,750x
	предел в сторону красного	y >= 0,382
Автожелтый_2	предел в сторону желтого_1	y <= 0,429
	предел в сторону красного_1	y >= 0,398
	предел в сторону белого_1	z <= 0,007
Желтый селективный_3	предел в сторону красного_1	y >= 0,138 + 0,580x
	предел в сторону зеленого_1	y <= 1,29 x - 0,100
	предел в сторону белого_1	y >= -x + 0,966
	предел в сторону спектральной величины_1	y <= -x + 0,992

Синий	предел в сторону зеленого	y = 0,065 + 0,805x
	предел в сторону белого	y = 0,400 - x
	предел в сторону пурпурного	x = 0,133 + 0,600y

(позиция дополнительно включена с 3 сентября 1993 года Международным договором от 3 марта 1992 года)

Для проверки колориметрических характеристик данных фильтров будет использоваться источник света с цветовой температурой в 2854 град.К (в соответствии со стандартным источником А Международной комиссии по освещению [МКО]).

_____

_1 В этих случаях приняты пределы, иные, чем рекомендованные МКО, ввиду того, что напряжение питания у зажимов ламп, которыми оборудованы огни, колеблется весьма значительно.

_2 Применяется к цвету автомобильных огней, который до настоящего времени назывался "оранжевым" или "желто-оранжевым". Соответствует вполне определенной части "желтой" зоны цветного треугольника МКО.

_3 Применяется исключительно к фарам дальнего и ближнего света. Что касается противотуманных фар, то селективность цвета будет считаться удовлетворительной, если показатель частоты будет равен не менее 0,820, а предел в сторону белого y>= -x+0,966, составив в этом случае y >= -x+0,940 и y=0,440.

Приложение 6. Национальное водительское удостоверение

Приложение 6
(в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года, - см. предыдущую редакцию)

Национальное водительское удостоверение

1. Национальное водительское удостоверение должно представлять собой документ.

2. Удостоверение может изготавливаться из пластика или бумаги. Предпочтительно, чтобы размеры удостоверения из пластика составляли 54 x 86 мм. Цвет удостоверения - предпочтительно розовый, шрифт и места, отведенные для внесения записей, должны определяться национальным законодательством при условии соблюдения положений пунктов 6 и 7.

3. На передней стороне удостоверения наносятся слова "Водительское удостоверение" на национальном языке (национальных языках) страны, в которой выдано удостоверение, а также название и/или отличительный знак страны, выдавшей удостоверение.

4. В удостоверении в обязательном порядке указываются перечисленные ниже сведения; эти сведения нумеруются следующим образом:

1. фамилия;

2. имя, другие имена;

3. дата и место рождения[1];

_____

[1] Место рождения может быть заменено другими точными сведениями, определенными национальным законодательством.

4a) дата выдачи удостоверения;

4b) дата истечения срока действия удостоверения;

4c) наименование или печать органа, выдавшего удостоверение;

5. номер удостоверения;

6. фотография владельца;

7. подпись владельца;

9. категории (подкатегории) транспортных средств, на которые распространяется действие удостоверения;

12. дополнительная информация или ограничения в кодированном виде, касающиеся каждой категории (подкатегории) транспортных средств.

5. В удостоверении могут указываться дополнительные сведения, если это требуется национальным законодательством; эти сведения нумеруются следующим образом:

4d) идентификационный номер для целей регистрации, не являющийся номером, указанным в подпункте 5 пункта 4;

8. обычное местожительство;

10. дата выдачи удостоверения для каждой категории (подкатегории) транспортных средств;

11. дата окончания действия удостоверения для каждой категории (подкатегории) транспортных средств;

13. информация для целей регистрации в случае изменения страны обычного местожительства;

14. информация для целей регистрации либо другая информация, касающаяся безопасности дорожного движения.

6. Все записи, вносимые в удостоверение, должны выполняться буквами латинского алфавита. В случае использования других букв эти записи должны также транслитерироваться буквами латинского алфавита.

7. Предпочтительно, чтобы информация, упомянутая в подпунктах 1-7 пунктов 4 и 5, указывалась на одной и той же стороне удостоверения. Места, отведенные для внесения других данных в подпунктах 8-14 пунктов 4 и 5, должны предусматриваться национальным законодательством. Национальным законодательством на удостоверении может предусматриваться также место для хранения информации, вводимой электронным образом.

8. Водительское удостоверение может выдаваться для управления транспортными средствами следующих категорий:

A	мотоциклы;
B	автомобили (за исключением транспортных средств, относящихся к категории A), разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми; автомобиль категории B, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг; автомобиль категории B, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, а общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 3500 кг;
C	автомобили, за исключением относящихся к категории D, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг; автомобиль категории C, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;
D	автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобиль категории D, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;
BE	автомобиль категории B, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг и превышает массу автомобиля без нагрузки; автомобиль категории B, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, а общая разрешенная максимальная масса такого состава превышает 3500 кг;
CE	автомобиль категории C, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг;
DE	автомобиль категории D, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг.

9. На основании национального законодательства в рамках категорий A, B, C, CE, D и DE могут вводиться следующие подкатегории транспортных средств, на управление которыми может выдаваться водительское удостоверение:

A1 мотоциклы с рабочим объемом двигателя, не превышающим 125 $см^3$, и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт (легкие мотоциклы);

B1 моторизованные трициклы и квадрициклы;

C1 автомобили, за исключением относящихся к категории D, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, но не превышает 7500 кг; автомобиль подкатегории C1, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;

D1 автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя, но не более 16 сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобиль подкатегории D1, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;

C1E автомобиль подкатегории C1, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массу автомобиля без нагрузки, а общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 12000 кг;

D1E автомобиль подкатегории D1, сцепленный с прицепом, не предназначенным для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массу автомобиля без нагрузки, а общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 12000 кг.

10. Помимо перечисленных выше категорий и подкатегорий, национальным законодательством могут предусматриваться и другие категории и подкатегории транспортных средств. Обозначения таких категорий и подкатегорий транспортных средств должны отличаться от используемых в Конвенции обозначений категорий и подкатегорий транспортных средств, при этом должен применяться другой шрифт.

11. Категории (подкатегории) транспортных средств, на управление которыми действительно удостоверение, должны быть представлены пиктограммами, указанными в приведенной ниже таблице.

Код категории/ Пиктограмма	Код категории/ Пиктограмма
A	A1
B	B1
C	C1
D	D1
BE	
CE	C1E
DE	D1E

Приложение 7. Международное водительское удостоверение

Приложение 7

(с изменениями на 28 сентября 2004 года)

Международным договором от 3 марта 1992 года в тексте настоящего приложения с 3 сентября 1993 года слово "вес" заменено на слово "масса".

---

1. Международное водительское удостоверение представляет собой книжку формата A6 (148x105 мм - 5,82x4,13 дюйма). Она имеет серую обложку и белые внутренние страницы.

2. Лицевая и внутренняя стороны первого листа обложки идентичны, соответственно, прилагаемым образцам страниц N 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 N 3 и печатаются на французском языке. На предшествующих им внутренних страницах повторяется на нескольких языках, их 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 N 3 на этот язык.

Образец страницы N 1

. 1

МЕЖДУНАРОДНОЕ АВТОМОБИЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

N . . . . . .

Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года _____

Действительно до _____ 2

Выдано _____

в _____

дата _____

Номер национального водительского удостоверения _____

4

_____ 3

---

[1] Название государства, в котором выдано удостоверение, и отличительный знак этого государства, определенный в приложении 3.

[2] Дата истечения срока действия национального водительского удостоверения или дата истечения срока, не превышающего три года с момента выдачи международного водительского удостоверения, в зависимости от того, какой срок наступит раньше (сноска в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

[3] Подпись органа власти или объединения, выдавшего удостоверение.

[4] Печать или штемпель органа власти или объединения, выдавшего удостоверение.

Образец страницы N 2

Настоящее удостоверение недействительно для движения на территории

_____ [1].

Оно действительно на территории всех других Договаривающихся Сторон при предъявлении соответствующего национального водительского удостоверения. Категории транспортных средств, на управление которыми оно дает право, указаны в конце книжки.

[2]

Настоящее удостоверение теряет свою силу на территории другой Договаривающейся Стороны, которая становится обычным местожительством его владельца.

---

[1] Здесь указывается название государства, являющегося Договаривающейся Стороной, в котором его владелец имеет обычное местожительство.

[2] Место, предназначенное для необязательного включения списка государств, являющихся Договаривающимися Сторонами.

(Образец в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

Образец N 3. Левая страница

(Левая страница)

ЗАПИСИ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ВОДИТЕЛЮ	
Фамилия: _____	1.
Имя, другие имена: _____	2.
Место рождения[1]: _____	3.
Дата рождения: _____	4.
Обычное местожительство[2]: _____	5.

КАТЕГОРИИ И ПОДКАТЕГОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С УКАЗАНИЕМ СООТВЕТСТВУЮЩИХ КОДОВ, НА УПРАВЛЕНИЕ КОТОРЫМИ ВЫДАНО УДОСТОВЕРЕНИЕ

Код категории/ Пиктограмма	Кол подкатегории/ Пиктограмма
рис	рис
рис	рис
рис	рис
рис	рис
рис	рис

рис	рис
рис	рис
УСЛОВИЯ, ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ[3]	

---

[1] Место рождения может быть заменено другими точными сведениями, определенными национальным законодательством.

[2] Указывается, если это требуется национальным законодательством.

[3] Например, "Управление только в очках", "Действительно только для управления транспортным средством N ...", "При условии переоборудования транспортного средства для управления лицом, лишенным одной ноги".

(Образец в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

Образец N 3. Правая страница

(Правая страница)

1. _____

2. _____

3. _____

4. _____

5. _____

ПЕЧАТЬ[4]	ПЕЧАТЬ[4]	
A	A1	Фотография
B	B1	
C	C1	
D	D1	
BE		
CE	C1E	рис
DE	D1E	Подпись владельца _____

ИСКЛЮЧЕНИЯ:	рис
Владелец лишен права вождения по	

территории [5] _____ В _____	до _____ дата _____ [6] _____
Владелец лишен права вождения по территории [5] _____ В _____	рис до _____ дата _____ [6] _____

_____

[4] Печать или штемпель органа власти или объединения, выдавшего удостоверение. Эта печать или штемпель ставится рядом с обозначением категорий или подкатегорий только в том случае, если владелец имеет право управлять соответствующими транспортными средствами.

[5] Название государства.

[6] Подпись и печать или штемпель органа власти, аннулировавшего действительность водительского удостоверения на его территории. Если предназначенные для исключения места на настоящей странице уже полностью использованы, другие исключения следует заносить на обратную сторону этой страницы.

(Образец в редакции, введенной в действие с 28 марта 2006 года Международным договором от 28 сентября 2004 года.

Редакция документа с учетом
изменений и дополнений подготовлена
АО "Кодекс"