КОНВЕНЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

(Вена, 8 ноября 1968 года)

Список изменяющих документов
(с изм., внесенными Европейским соглашением от 01.05.1971,
поправками от 28.09.2004)

(с поправками от 3 марта 1992 года)

Договаривающиеся Стороны,
желая облегчить международное дорожное движение и повысить безопасность на дорогах путем принятия единообразных правил движения,
согласились о нижеследующем:

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

Определения

При применении положений настоящей Конвенции нижеследующие термины имеют то значение, которое придается им в настоящей статье:
a) термин "национальное законодательство" Договаривающейся Стороны означает совокупность национальных или местных законов и правил, действующих на территории этой Договаривающейся Стороны;
b) транспортное средство считается находящимся в "международном движении" по территории какого-либо государства, если оно:
i) принадлежит физическому или юридическому лицу, имеющему обычное местожительство вне этого государства;
ii) не зарегистрировано в этом государстве;
iii) временно ввезено в него;
однако каждая Договаривающаяся Сторона вправе не считать находящимся в "международном движении" любое транспортное средство, которое оставалось на ее территории более одного года без значительного перерыва, продолжительность которого может устанавливаться этой Договаривающейся Стороной.
Состав транспортных средств считается находящимся в "международном движении", если по крайней мере одно из транспортных средств состава отвечает этому определению;

Европейским соглашением от 01.05.1971 подпункт "c" статьи 1 изложен в новой редакции.

---

c) термин "населенный пункт" означает застроенную территорию, въезды на которую и выезды с которой специально обозначены соответствующими знаками или которая каким-либо иным образом определена в национальном законодательстве;

Европейским соглашением от 01.05.1971 после пункта "c" статьи 1 включен дополнительный пункт.

---

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;

Поправками от 28.09.2004 статья 1 дополнена подпунктами g-бис), g-тер).

---

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 при помощи педалей или рукояток;
m) термин "велосипед с подвесным двигателем" означает любое двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим 50 куб. см, и максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/час (30 миль/час); однако Договаривающиеся Стороны могут не считать велосипедами с подвесным двигателем в соответствии со своим национальным законодательством те транспортные средства, которые не имеют характеристик велосипедов в отношении возможностей их использования, в частности возможности приведения их в движение с помощью педалей, или которые по своей максимальной конструктивной скорости, весу или некоторым характеристикам двигателя превышают установленные пределы. Ни одно положение настоящего определения не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам полностью приравнивать велосипеды с подвесным двигателем к велосипедам при применении предписаний своих национальных законодательств, касающихся дорожного движения;

В соответствии с Европейским соглашением от 01.05.1971 к мотоциклам приравниваются трехколесные транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг.

---

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. Термин "мотоцикл" не включает велосипеды с подвесным двигателем, однако Договаривающиеся Стороны могут при условии, что они сделают соответствующее заявление согласно пункту 2 статьи 54 настоящей Конвенции, приравнивать велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам при применении настоящей Конвенции;
o) термин "механическое транспортное средство" означает любое самоходное дорожное транспортное средство, за исключением велосипедов с подвесным двигателем, на территории Договаривающихся Сторон, которые не приравнивают их к мотоциклам, и за исключением рельсовых транспортных средств;
p) термин "автомобиль" означает механическое транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов. Этот термин охватывает троллейбусы, т.е. нерельсовые транспортные средства, соединенные с электрическим проводом; он не охватывает такие транспортные средства, как сельскохозяйственные тракторы, использование которых для перевозки людей или грузов по дорогам или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов, является лишь вспомогательной функцией;
q) термин "прицеп" означает любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки механическим транспортным средством; этот термин охватывает также полуприцепы;
r) термин "полуприцеп" означает любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что часть его опирается на автомобиль, и последний несет на себе значительную часть массы полуприцепа и его груза;
s) термин "легкий прицеп" означает всякий прицеп, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;
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 максимальную массу груженого транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;
x) термин "масса без нагрузки" означает массу транспортного средства без экипажа, пассажиров и груза, но с полным запасом топлива и необходимым комплектом инструмента;
y) термин "масса с нагрузкой" означает фактическую массу груженого транспортного средства, экипажа и

пассажиров;
z) термины "направление движения" и "соответствующий направлению движения" означают правую сторону, если в соответствии с национальным законодательством водитель транспортного средства должен при встрече с другим транспортным средством пропустить его слева; в противном случае эти термины означают левую сторону;
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.

Европейским соглашением от 01.05.1971 в статью 1 включены дополнительные подпункты "ab", "ac", "ad", "ae", "af".

Статья 2

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

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.

Европейским соглашением от 01.05.1971 в подпункт "a" пункта 2 статьи 3 внесены изменения.

---

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 Приложения 5 настоящей Конвенции;
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.

Европейским соглашением от 01.05.1971 в пункт 3 статьи 3 внесены изменения.

---

3. С учетом отступлений, предусмотренных в Приложении 1 к настоящей Конвенции, Договаривающиеся Стороны обязуются допускать к международному движению по своей территории автомобили и прицепы, которые отвечают требованиям, предусмотренным в главе III настоящей Конвенции, и водители которых отвечают требованиям главы IV; Договаривающиеся Стороны обязуются также признавать свидетельства о регистрации, выдаваемые в соответствии с положениями главы III, как удостоверяющие, если не будет доказано обратное, что транспортные средства, на которые они выданы, отвечают условиям, предусмотренным в указанной главе III.

В соответствии с Европейским соглашением от 01.05.1971 меры, о которых говорится в пункте 4 статьи 3, не могут ни изменить сферы применения статьи 39 Конвенции, ни сделать необязательным содержащееся в ней положение.

---

4. Меры, которые Договаривающиеся Стороны приняли или примут либо в одностороннем порядке, либо путем подписания двусторонних или многосторонних соглашений с целью допущения на их территории к международному движению автомобилей и прицепов, не удовлетворяющих всем условиям, указанным в главе III

настоящей Конвенции, и признания, помимо случаев, предусмотренных в главе IV, действительности на их территории водительских удостоверений, выданных какой-либо другой Договаривающейся Стороной, считаются соответствующими целям настоящей Конвенции.
5. Договаривающиеся Стороны обязуются допускать к международному движению по своей территории велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, которые отвечают техническим условиям, предусмотренным в главе V настоящей Конвенции, и водители которых имеют обычное местожительство на территории другой Договаривающейся Стороны. Ни одна Договаривающаяся Сторона не может требовать наличия водительского удостоверения у водителей велосипедов или велосипедов с подвесным двигателем, находящихся в международном движении; однако те Договаривающиеся Стороны, которые в соответствии с положениями пункта 2 статьи 54 настоящей Конвенции сделают заявление относительно приравнивания к мотоциклам велосипедов с подвесным двигателем, могут требовать наличия водительского удостоверения у водителей велосипедов с подвесным двигателем, находящихся в международном движении.
5-бис. Договаривающиеся Стороны принимают необходимые меры для обеспечения обучения правилам дорожного движения на регулярной и постоянной основе, особенно в школах на всех уровнях.
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.
6. Договаривающиеся Стороны обязуется 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.
7. Считаются соответствующими целям настоящей Конвенции меры, которые приняли или примут Договаривающиеся Стороны либо в одностороннем порядке, либо путем заключения двусторонних или многосторонних соглашений в целях облегчения международного движения путем упрощения таможенных, полицейских, санитарных или иных подобного рода формальностей, а также меры, направленные на то, чтобы привести в соответствие компетенцию и часы работы таможенных отделений и постов на одном и том же пограничном пункте.
8. Положения пунктов 3, 5 и 7 настоящей статьи не препятствуют использованию каждой Договаривающейся Стороной своего права подчинять допущение к международному движению по ее территории автомобилей, прицепов, велосипедов с подвесным двигателем и велосипедов, а также их водителей и пассажиров своим правилам коммерческих перевозок пассажиров и грузов, своим правилам в области страхования от гражданской ответственности водителей и своим таможенным правилам, а также вообще своим предписаниям в областях, не относящихся к дорожному движению.

Статья 4

Дорожные знаки и сигналы

Договаривающиеся Стороны настоящей Конвенции, не являющиеся Договаривающимися Сторонами Конвенции о дорожных знаках и сигналах, открытой для подписания в Вене одновременно с настоящей Конвенцией, обязуются принять меры к тому, чтобы:
a) все установленные на их территории дорожные знаки и сигналы, световые дорожные сигналы и разметка дорог составляли единую систему и изготавливались и устанавливались таким образом, чтобы их можно было легко распознать;
b) число типов сигналов было ограничено, и сигналы устанавливались лишь в тех местах, где их наличие считается полезным;
c) предупреждающие сигнальные знаки устанавливались на достаточном расстоянии от препятствий для своевременного предупреждения о них водителей;
d) было запрещено:
i) помещать на сигнальном знаке, на его опоре или на любом другом приспособлении, предназначенном для регулирования движения, что-либо, что не имеет отношения к назначению этого сигнального знака или приспособления; однако, если Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения разрешают какой-либо ассоциации, не имеющей целью получение материальной выгоды, устанавливать указательные знаки, они могут разрешать, чтобы эмблема этой ассоциации обозначалась на знаке или на его опоре при условии, что это не затруднит его понимания;
ii) помещать плакаты, афиши, производить разметку и устанавливать приспособления, которые либо могут быть приняты за сигнальные знаки или другие приспособления для регулирования движения, либо могут снизить их видимость или эффективность, либо ослеплять пользователей дороги или отвлекать их внимание и тем самым ставить под угрозу безопасность дорожного движения;
iii) устанавливать на тротуарах и обочинах устройства или оборудование, которое может необоснованно затруднять движение пешеходов, и в частности престарелых лиц и инвалидов.

Глава II. ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья 5

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

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.

В соответствии с Европейским соглашением от 01.05.1971 положения пункта 3 статьи 6, которые в Конвенции являются рекомендациями, будут обязательными.

---

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.
4. Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение, превалируют над предписаниями дорожных знаков и сигналов и световых дорожных сигналов или разметки дорог, а также правил дорожного движения.

Статья 7

Общие правила

1. Пользователи дороги должны вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности или препятствий для движения, не подвергать опасности людей и не причинять ущерба государственному, общественному или частному имуществу.

В соответствии с Европейским соглашением от 01.05.1971 положения пункта 2 статьи 7, которые в Конвенции являются рекомендациями, будут обязательными.

---

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.
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.
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.
5. Использование ремней безопасности является обязательным для водителей и пассажиров автомобилей, находящихся на местах, оборудованных такими ремнями, за исключением случаев, предусмотренных в национальном законодательстве.

Европейским соглашением от 01.05.1971 в статью 7 включен дополнительный пункт.

Статья 8

Водители

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

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 2 статьи 8 изложен в новой редакции.

2. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что вьючные, упряжные и верховые животные, а также скот и стада (за исключением соответствующим образом обозначенных зон) должны иметь погонщика.
3. Водитель должен обладать необходимыми физическими и психическими качествами, и его физическое и умственное состояние должно позволять ему управлять транспортным средством.
4. Водитель механического транспортного средства должен иметь знания и навыки, необходимые для управления транспортным средством; однако это положение не препятствует обучению вождению в соответствии с положениями национального законодательства.

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 5 статьи 8 изложен в новой редакции.

5. Водитель (погонщик) должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством (направлять своих животных).

Поправками от 28.09.2004 статья 8 дополнена пунктом 6.

Европейским соглашением от 01.05.1971 после пункта 5 статьи 8 включен дополнительный пункт.

В соответствии с Европейским соглашением от 01.05.1971 положение статьи 9, которое в Конвенции является рекомендацией, будет обязательным.

Статья 9

Стада животных

Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что, за исключением отступлений, имеющих целью облегчить перегон скота, стада должны разделяться на части умеренной длины, причем расстояние между этими частями должно быть достаточным для удобства движения.

Статья 10

Европейским соглашением от 01.05.1971 заголовок статьи 10 изложен в новой редакции.

Расположение на проезжей части

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

Европейским соглашением от 01.05.1971 после пункта 1 статьи 10 включен дополнительный пункт.

2. Двигающихся по дороге животных следует вести как можно ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения.
3. Не нарушая иного рода положения пункта 1 статьи 7, пункта 6 статьи 11 и других положений противоположного характера, содержащихся в настоящей Конвенции, водитель транспортного средства должен в той мере, в какой позволяют обстоятельства, находиться ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения. Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут регламентировать более конкретно правила расположения на проезжей части грузовых транспортных средств.
4. На дороге с двумя или тремя проезжими частями водитель транспортного средства не должен выезжать на проезжую часть, противоположную стороне, соответствующей направлению движения.
5. 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.

Статья 11

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.

Поправками от 28.09.2004 пункт 1 статьи 11 дополнен подпунктом c).

---

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 краткое время;
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;

В соответствии с Европейским соглашением от 01.05.1971 подпункт "b" пункта 5 статьи 11 не будет применяться.

---

b) однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут не применять положений настоящего пункта к водителям велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, мотоциклов и транспортных средств, не считающихся автомобилями согласно настоящей Конвенции, а также к водителям автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг или конструктивная скорость которых не превышает 40 км/час (25 миль/час).
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;

В соответствии с Европейским соглашением от 01.05.1971 в связи с неприменением подпункта "b" пункта 5 статьи 11 положение, содержащееся в последней части фразы подпункта "b" пункта 6 статьи 11, не будет применяться.

---

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; однако это требование не применяется, если водитель выезжает из одного ряда в другой согласно положениям национального законодательства при выполнении предписаний подпункта "b" пункта 5 настоящей статьи.
7. Если полосы разграничены на проезжей части продольной разметкой, водителям запрещается при движении в рядах, описанном в п. п. 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;

Европейским соглашением от 01.05.1971 подпункт "b" пункта 8 статьи 11 изложен в новой редакции.

---

b) непосредственно перед железнодорожными переездами без шлагбаумов или полушлагбаумов и на этих переездах, учитывая, однако, что Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут разрешать такой обгон на железнодорожных переездах, где дорожное движение регулируется световыми дорожными сигналами, имеющими огонь, разрешающий транспортным средствам проезд.
9. Транспортное средство может обгонять другое транспортное средство, которое приближается к пешеходному переходу, обозначенному либо разметкой на проезжей части дороги, либо знаком или сигналом, или которое остановилось непосредственно перед этим переходом, только на достаточно сниженной скорости, обеспечивающей своевременную остановку в том случае, если на переходе окажутся пешеходы. Ни одно положение настоящего пункта не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям запрещать обгон, начиная с определенного расстояния до пешеходного перехода, или предъявлять более строгие требования к водителям транспортных средств, намеревающимся совершать обгон транспортного средства, остановившегося у пешеходного перехода.
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.

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 11 статьи 11 изложен в новой редакции.

---

11. a) Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут на дорогах с односторонним движением и на дорогах с двусторонним движением в том случае, если по крайней мере две полосы движения в населенных пунктах и три полосы движения вне населенных пунктов предназначены для движения в одном и том же направлении и обозначены продольной разметкой:
i) разрешать транспортным средствам, двигающимся по одной полосе движения, обгонять со стороны, соответствующей направлению движения, транспортные средства, движущиеся по другой полосе движения;
ii) не применять положений пункта 3 статьи 10 настоящей Конвенции;
при наличии соответствующих предписаний, ограничивающих возможность выезда на другую полосу движения;
b) в случае, предусмотренном выше, в подпункте "a", и без ущерба для положений пункта 9 настоящей статьи, такое опережение не считается обгоном по смыслу настоящей Конвенции.

Статья 12

Встречный разъезд

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

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 2 статьи 12 изложен в новой редакции.

---

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, это обязан сделать водитель движущегося под уклон транспортного средства, за исключением случаев, когда совершенно очевидно, что такой маневр значительно легче выполнить водителю движущегося на подъем транспортного средства. Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут предписать в отношении некоторых транспортных средств или некоторых дорог или

участков дорог специальные правила, отличающиеся от правил настоящего пункта.

Статья 13

Скорость и дистанция

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 1 статьи 13 изложен в новой редакции.

1. Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством, с тем чтобы соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить. Он должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии предвидеть. Он должен снижать скорость и в случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно когда видимость неудовлетворительна.
2. 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.
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.
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.

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 6 статьи 13, включая его подпункты "a" и "b", изложен в новой редакции.

6. Вне населенных пунктов с целью облегчения обгона водители транспортных средств или составов транспортных средств, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг или габаритная длина которых превышает 10 м, должны, за исключением момента обгона или начала обгона, поддерживать между своими транспортными средствами и движущимися впереди них механическими транспортными средствами такую дистанцию, чтобы обгоняющие их транспортные средства могли в полной безопасности вновь занять соответствующее место в ряду впереди транспортного средства, которое они обогнали. Однако это положение не относится ни к очень интенсивному движению, ни к случаям запрещения обгона. Кроме того,
a) компетентные органы могут предусмотреть для некоторых составов транспортных средств отступления от этого положения или не применять его также на дорогах, на которых две полосы предназначены для движения в данном направлении;
b) Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут устанавливать для характеристик транспортных средств величины, которые отличаются от указанных в настоящем пункте и начиная с которых применяется это положение.

Статья 14

Общие предписания, касающиеся маневров

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 1 статьи 14 изложен в новой редакции.

1. Водитель, который намерен выполнить какой-либо маневр, например выехать из ряда транспортных средств, находящихся на стоянке, или въехать в него, принять вправо или влево на проезжей части дороги, выполнить поворот налево или направо для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение, должен начинать этот маневр только после того, как он убедится, что может это сделать, не подвергая опасности тех пользователей дороги, которые следуют позади него, впереди или навстречу, и с учетом их положения, направления движения и скорости.
2. Водитель, который намерен выполнить разворот или дать задний ход, должен убедиться в том, что он может выполнить этот маневр, не подвергая опасности других пользователей дороги и не мешая им.
3. Перед тем как повернуть или выполнить маневр, связанный с движением в сторону, водитель должен ясно и заблаговременно предупредить о своем намерении посредством включения указателя или указателей поворота своего транспортного средства или, при отсутствии таковых, если возможно, посредством соответствующего сигнала рукой. Сигнал, подаваемый при помощи указателя или указателей поворота, должен подаваться в

течение всего времени выполнения маневра и прекращаться немедленно после его завершения.

В соответствии с Европейским соглашением от 01.05.1971 положение статьи 15, которое в Конвенции является рекомендацией, будет обязательным.

Статья 15

Особые предписания, касающиеся транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта

Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что в населенных пунктах для облегчения движения транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта, водители других транспортных средств, при условии соблюдения предписаний пункта 1 статьи 17 настоящей Конвенции, должны замедлить движение и в случае необходимости остановиться, чтобы позволить этим транспортным средствам общего пользования выполнить маневр, необходимый для выезда с соответствующим образом обозначенной остановки. Такие положения, предписанные Договаривающимися Сторонами или их территориальными подразделениями, ни в коей мере не освобождают водителей транспортных средств общего пользования от обязанности принимать - после подачи при помощи указателей поворота сигнала о намерении возобновить движение - меры предосторожности, необходимые для того, чтобы избежать дорожно-транспортного происшествия.

Статья 16

Изменение направления движения

1. Перед поворотом направо или налево для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение водитель должен, не нарушая положений пункта 1 статьи 7 и статьи 14 настоящей Конвенции:
a) если он намерен выехать с дороги со стороны, соответствующей направлению движения, - приблизиться, насколько это возможно, к краю проезжей части дороги, соответствующему этому направлению, и затем выполнить возможно более короткий маневр;

Поправками от 28.09.2004 подпункт "b" пункта 1 статьи 16 изложен в новой редакции.

---

b) если он намерен выехать с дороги с другой стороны, при условии, что Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения будут иметь возможность предписать иные положения для велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем, - приблизиться, насколько это возможно, к оси проезжей части (на дорогах с двусторонним движением) или к краю, противоположному стороне, соответствующей направлению движения (на дорогах с односторонним движением), а если он намерен выехать на другую дорогу с двусторонним движением, - совершить поворот таким образом, чтобы выехать на проезжую часть этой другой дороги по стороне, соответствующей направлению движения.

Поправками от 28.09.2004 пункт 2 статьи 16 изложен в новой редакции.

---

2. При выполнении маневра, связанного с изменением направления движения, водитель должен, не нарушая положений статьи 21 настоящей Конвенции в отношении пешеходов, пропустить транспортные средства, движущиеся в противоположном направлении по проезжей части, с которой он собирается выехать, а также велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, движущиеся по велосипедным дорожкам, пересекающим проезжую часть, на которую он выезжает.

Статья 17

Замедление движения

1. Водитель транспортного средства не должен резко тормозить, если это не требуется в интересах безопасности.
2. Водитель, который намерен заметно снизить скорость, если только это снижение скорости не вызвано непосредственной опасностью, должен предварительно убедиться, что он может это сделать, не создавая опасности для других пользователей дороги и не затрудняя излишним образом их движение. Кроме того, водитель должен соответствующим знаком рукой ясно и заблаговременно указать о своем намерении замедлить движение, за исключением тех случаев, когда он убедился, что позади него нет транспортных средств и что они находятся на очень большом расстоянии; однако это положение не применяется, если сигнал о снижении скорости подается посредством имеющихся на транспортном средстве стоп-сигналов, упомянутых в пункте 31 Приложения 5 к настоящей Конвенции.

Статья 18

Перекрестки и обязанность уступить дорогу

1. При приближении к перекрестку водитель должен проявлять особую осторожность в зависимости от местных условий. Водитель должен, в частности, вести транспортное средство с такой скоростью, чтобы иметь возможность остановиться и пропустить транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда.
2. Водитель, выезжающий с проселочной или грунтовой дороги на дорогу, не являющуюся проселочной или грунтовой, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге. Для целей настоящей статьи смысл терминов "проселочная дорога" и "грунтовая дорога" может быть определен в национальном законодательстве.

В соответствии с Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 3 статьи 18 изложен в новой редакции.

---

3. Водитель, выезжающий на дорогу из придорожного владения, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.
4. При условии соблюдения положений пункта 7 настоящей статьи:
a) в государствах с правосторонним движением на перекрестках, иных, чем упомянутые в пункте 2 настоящей статьи и в п. п. 2 и 4 статьи 25 настоящей Конвенции, водитель транспортного средства обязан уступать дорогу транспортным средствам, движущимся справа от него;

Европейским соглашением от 01.05.1971 подпункт "b" пункта 4 статьи 18 изложен в новой редакции.

---

b) Договаривающиеся Стороны или их подразделения, на территории которых движение является левосторонним, вправе определять по своему усмотрению правила очередности проезда через перекрестки.
5. Даже если световые сигналы разрешают проезд, водитель не должен выезжать на перекресток, если образовался такой затор, что он, вероятно, будет вынужден остановиться на перекрестке, создавая тем самым помехи или препятствия для движения в поперечном направлении.
6. Водитель, въехавший на перекресток, где движение регулируется световыми дорожными сигналами, может выехать с перекрестка, не ожидая, когда будет открыто движение в нужном ему направлении, при условии, однако, что это не будет препятствовать движению других пользователей дороги в том направлении, в котором открыто движение.
7. Водители нерельсовых транспортных средств обязаны уступать дорогу рельсовым транспортным средствам.

Европейским соглашением от 01.05.1971 после пункта 7 статьи 18 включен дополнительный пункт.

Статья 19

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 рельсовое транспортное средство;
d) водители не должны въезжать на железнодорожный переезд, предварительно не убедившись, что они не будут вынуждены остановиться на нем;
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

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 1 статьи 20 изложен в новой редакции.

---

1. Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут предписать, что положения настоящей статьи применяются лишь в тех случаях, когда движение пешеходов по проезжей части дороги затрудняло бы или ставило под угрозу движения транспортных средств.
2. Если у края проезжей части дороги имеется тротуар или обочина, пригодные для движения пешеходов, последние должны пользоваться ими. Однако, принимая необходимые меры предосторожности:
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.

Европейским соглашением от 01.05.1971 после пункта 2 статьи 20 включен дополнительный пункт.

---

3. При отсутствии тротуаров или обочин или в случае невозможности их использования пешеходы могут передвигаться по проезжей части; если имеется велосипедная дорожка и если интенсивность движения позволяет это, они могут двигаться по этой велосипедной дорожке, не затрудняя, однако, движения водителей велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем.

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 4 статьи 20 изложен в новой редакции.

---

4. Когда пешеходы движутся по проезжей части дороги в соответствии с п. п. 2 и 3 настоящей статьи, они должны находиться возможно ближе к краю проезжей части.

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 5 статьи 20 изложен в новой редакции.

---

5. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что пешеходы, движущиеся по проезжей части дороги, должны придерживаться (если это не угрожает их безопасности) стороны, противоположной направлению движения; однако лица, ведущие велосипед, велосипед с подвесным двигателем или мотоцикл, должны всегда придерживаться стороны проезжей части дороги, соответствующей направлению движения; это положение относится также к группам пешеходов, возглавляемым руководителем или представляющим собой шествие. За исключением шествий, пешеходы, движущиеся по проезжей части ночью или в условиях плохой видимости, а также днем, если этого требует интенсивность движения транспортных средств, должны, по возможности, двигаться цепочкой один за другим.
6. a) Пешеходы не должны пересекать проезжую часть дороги, не приняв мер 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;

Европейским соглашением от 01.05.1971 подпункт "c" пункта 6 статьи 20 изложен в новой редакции.

---

c) при переходе проезжей части вне пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, не убедившись, что они могут сделать это, не затрудняя движение транспортных средств;
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

1. Водитель не должен допускать действий, способных подвергнуть опасности пешеходов.
2. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 7, пункта 9 статьи 11 и пункта 1 статьи 13 настоящей Конвенции на пешеходных переходах, обозначенных разметкой или соответствующим знаком или сигналом, должны выполняться следующие предписания:
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;
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.

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 3 статьи 21 изложен в новой редакции.

3. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям:
предписывать водителям транспортных средств останавливаться во всех случаях, когда пешеходы вступают или вступили на пешеходный переход, обозначенный разметкой или знаками и сигналами, в условиях, предусмотренных статьей 20 настоящей Конвенции, или
запрещать водителям мешать движению пешеходов, которые уже вступили на проезжую часть на перекрестке или вблизи него, даже если в этом месте не имеется пешеходных переходов, обозначенных разметкой или знаками и сигналами.
4. Водители, намеревающиеся проехать со стороны, соответствующей направлению движения, мимо транспортного средства общего пользования, находящегося на надлежащим образом обозначенной остановке, должны снизить скорость и в случае необходимости остановиться, с тем чтобы обеспечить пассажирам общественного транспорта возможность посадки или высадки.

Европейским соглашением от 01.05.1971 в конце статьи 21 включены дополнительные пункты.

Статья 22

Островки безопасности

Не нарушая положений статьи 10 настоящей Конвенции, водитель может объезжать справа или слева островки безопасности, тумбы и другие приспособления, установленные на проезжей части, по которой он движется, за исключением случаев, когда:
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

Поправками от 28.09.2004 последнее предложение пункта 1 статьи 23 изложено в новой редакции.

1. Вне населенных пунктов останавливающиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства и животные должны, по мере возможности, находиться вне проезжей части. В населенных пунктах и вне их они не должны находиться на велосипедных дорожках, на тротуарах или на обочинах, предназначенных для движения пешеходов, за исключение случаев, разрешенных национальным законодательством.
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 разрешать остановку и стоянку только на другой стороне или
iii) разрешать остановку и стоянку посредине проезжей части в специально обозначенных местах;

Европейским соглашением от 01.05.1971 подпункт "b" пункта 2 статьи 23 изложен в новой редакции.

b) при отсутствии в национальном законодательстве иных положений транспортные средства, исключая двухколесные велосипеды, двухколесные велосипеды с подвесным двигателем и двухколесные мотоциклы без коляски, не должны останавливаться или находиться на стоянке на проезжей части в два ряда. Остановившиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства должны располагаться параллельно краю проезжей части, за исключением тех мест, конфигурация которых допускает иное расположение транспортных средств.

Европейским соглашением от 01.05.1971 подпункт "a" пункта 3 статьи 23 изложен в новой редакции.

3. a) Всякая остановка и стоянка транспортных средств запрещается на проезжей части дороги:
i) на пешеходных переходах, переездах для велосипедистов и на железнодорожных переездах;

ii) на трамвайных и железнодорожных путях, проходящих по дороге или настолько близко от этих путей, что движение трамваев или поездов может быть затруднено, а также - при условии предоставления Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям возможности предусмотреть противоположные положения - на тротуарах и велосипедных дорожках;

Европейским соглашением от 01.05.1971 после подпункта "a"ii" пункта 3 статьи 23 включен дополнительный текст.

---

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" настоящего пункта;
iv) в местах, где транспортное средство закрывало бы от пользователей дороги дорожный знак или световой дорожный сигнал;
v) на дополнительной полосе движения для тихоходных транспортных средств, обозначенной знаком;
c) всякая стоянка транспортного средства на проезжей части дороги запрещается:

Европейским соглашением от 01.05.1971 подпункт "c"i" пункта 3 статьи 23 изложен в новой редакции.

---

i) вблизи железнодорожных переездов, перекрестков и остановок автобуса, троллейбуса или рельсовых транспортных средств на расстояниях, установленных национальным законодательством;
ii) напротив выезда из ворот;
iii) в любом месте, где находящееся на стоянке транспортное средство мешало бы подъезду другого транспортного средства к месту своей обычной стоянки или выезду оттуда;
iv) на центральной полосе проезжей части дороги, состоящей из трех полос движения, и - вне населенных пунктов - на проезжей части дорог, обозначенных соответствующими знаками или сигналами как главная дорога.
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.

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 5 статьи 23 изложен в новой редакции.

---

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 не сцепленный с тягачом прицеп, остановившиеся на проезжей части дороги вне населенного пункта, должны быть обозначены на некотором расстоянии с помощью по крайней мере одного приспособления, установленного в наиболее подходящем месте, для своевременного предупреждения приближающихся водителей:
a) если транспортное средство остановилось ночью на проезжей части в таких условиях, что приближающиеся водители не могут заметить препятствие, каким является остановившееся транспортное средство;
b) если в других случаях водитель вынужден остановить транспортное средство в месте, где остановка запрещена.

Поправками от 28.09.2004 пункт 6 статьи 23 изложен в новой редакции.

---

6. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям предусматривать иные запрещения стоянки и остановки.

Европейским соглашением от 01.05.1971 в конце статьи 23 включен дополнительный пункт.

Статья 24

Дверцы транспортных средств

Запрещается открывать дверцы транспортного средства, оставлять их открытыми или выходить из транспортного средства, не убедившись в том, что это не повлечет за собой опасности для других пользователей дороги.

Статья 25

Автомагистрали и дороги подобного рода

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 1 статьи 25 изложен в новой редакции.

---

1. На автомагистралях и, если это предусматривается национальным законодательством, на специальных выездах на автомагистрали и съездах с них:
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;
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;
ii) разворачиваться или двигаться задним ходом или въезжать на центральную разделительную полосу и на поперечные соединения обеих проезжих частей дороги.

Европейским соглашением от 01.05.1971 после пункта 1 статьи 25 включен дополнительный пункт.

---

2. При въезде на автомагистраль водители должны уступить дорогу движущимся по ней транспортным средствам. При наличии полосы ускорения они должны пользоваться такой полосой.
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.

Европейским соглашением от 01.05.1971 после пункта 3 статьи 25 включен дополнительный пункт.

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 4 статьи 25 изложен в новой редакции.

---

4. При применении положений пунктов 1, 2 и 3 настоящей статьи к автомагистралям приравниваются другие предназначенные для автомобильного движения и обозначенные как таковые дороги, не обслуживающие придорожных владений.

Статья 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;

Поправками от 28.09.2004 подпункт "c" пункта 1 статьи 25-бис исключен.

---

c) останавливаться или ставить на стоянку транспортные средства, за исключением мест, выделенных для этой цели.
2. Даже в том случае, если тоннель освещен, водители должны включать фонари дальнего или ближнего света.

Поправками от 28.09.2004 в статью 25-бис включен новый пункт 3, при этом существующий пункт 3 становится пунктом 4.

---

3. В случае продолжительной остановки водитель должен выключить двигатель.

Статья 26

Особые правила, касающиеся шествий и инвалидов

1. Пользователям дороги запрещается пересекать воинские колонны, группы школьников, идущих шеренгами во главе с руководителем, и другие шествия.
2. Инвалиды, передвигающиеся в колясках, приводимых в действие ими самими или имеющих скорость пешехода, могут пользоваться тротуарами и обочинами, пригодными для такого движения.

Статья 27

Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов

1. Несмотря на положения пункта 3 статьи 10 настоящей Конвенции, Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут не запрещать водителям велосипедов передвигаться по несколько

человек в ряд.

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 2 статьи 27 изложен в новой редакции.

2. Водителям велосипедов запрещается передвигаться, не держась за руль по крайней мере одной рукой, использовать другие транспортные средства в качестве буксира или перевозить, буксировать или толкать предметы, которые могут помешать управлению или представляют опасность для других пользователей дороги. Аналогичные положения применяются к водителям велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов, но, помимо этого, они должны держать руль обеими руками, за исключением тех случаев, когда необходимо подать сигнал о маневре, описанном в пункте 3 статьи 14 настоящей Конвенции.
3. Водителям велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем запрещается перевозить пассажиров; однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут разрешить отступления от этого положения и, в частности, разрешить перевозку пассажиров на дополнительном сиденье (сиденьях), оборудованном на велосипеде. Водителям мотоциклов разрешается перевозить пассажиров только в коляске (если таковая имеется) и на дополнительном сиденье, которое может быть оборудовано позади водителя.

Поправками от 28.09.2004 пункт 4 статьи 27 изложен в новой редакции.

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 4 статьи 27 изложен в новой редакции.

4. При наличии велосипедных дорожек Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут запретить водителям велосипедов передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки. В этом случае они могут разрешить водителям велосипедов с подвесным двигателем передвигаться по велосипедной дорожке и, если они сочтут это необходимым, запретить им передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки.

Европейским соглашением от 01.05.1971 в конце статьи 27 включен дополнительный пункт.

Европейским соглашением от 01.05.1971 после статьи 27 включены дополнительные статьи 27-бис, 27-тер, 27-кватер.

Статья 28

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 п. 3 ст. 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.
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

1. Если рельсовый путь проходит по проезжей части дороги, каждый пользователь дороги должен при приближении трамвая или другого рельсового транспортного средства возможно быстрее освободить путь, чтобы пропустить рельсовое транспортное средство.

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 2 статьи 29 изложен в новой редакции.

2. В отношении движения рельсовых транспортных средств по автомобильным дорогам, встречного разъезда с этими транспортными средствами или их обгона Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут принимать специальные правила, отличающиеся от предусмотренных настоящей главой. Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения не могут принимать положений, противоречащих положениям пункта 7 статьи 18 настоящей Конвенции.

Европейским соглашением от 01.05.1971 в конце статьи 29 включен дополнительный пункт.

Статья 30

Груз транспортных средств

1. Если для транспортного средства установлена разрешенная максимальная масса, то масса транспортного средства с нагрузкой никогда не должна превышать разрешенную максимальную массу.
2. Любой груз должен быть размещен и в случае необходимости закреплен на транспортном средстве таким образом, чтобы он:
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 транспортом 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.

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 4 статьи 30 изложен в новой редакции.

---

4. Груз, выступающий спереди, сзади или сбоку за габарит транспортного средства, должен быть заметным образом обозначен во всех случаях, когда он может не быть замечен водителями других транспортных средств; ночью эта сигнализация осуществляется спереди с помощью белого огня и белого светоотражающего приспособления, а сзади с помощью красного огня или красного светоотражающего приспособления. В частности, на механических транспортных средствах:
a) грузы, выступающие за пределы транспортного средства более чем на 1 м сзади или спереди, должны быть всегда обозначены;
b) грузы, выступающие сбоку за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,40 м от внешнего края подфарника транспортного средства, должны обозначаться ночью спереди; аналогичным образом ночью должны обозначаться сзади грузы, выступающие за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,40 м от внешнего края заднего красного габаритного фонаря транспортного средства.
5. Ни одно положение пункта 4 настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям запрещать, ограничивать или подчинять специальному разрешению перевозку выступающих за габарит транспортного средства грузов, упомянутых в указанном пункте 4.

Статья 30-бис

Перевозка пассажиров

Пассажиры не должны перевозиться в таком количестве или таким образом, чтобы это мешало управлению или ограничивало обзор водителю.

Статья 31

Поведение водителя в случае
дорожно-транспортного происшествия

1. Не нарушая предписаний национального законодательства относительно обязанности оказывать помощь пострадавшим, водитель или любой другой пользователь дороги, причастный к дорожно-транспортному происшествию, должен:
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 оставаться на месте до прибытия сотрудников службы дорожного движения.

Европейским соглашением от 01.05.1971 после пункта 1 статьи 31 включен дополнительный подпункт.

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

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 использовать только в тех случаях, когда транспортные средства по своей конструкции предназначены для выполнения особых задач, в связи с чем они были оснащены специальными предупреждающими фонарями, или когда присутствие таких транспортных средств на дороге представляет опасность или неудобство для других участников дорожного движения.
Национальное законодательство может разрешить использование предупреждающих фонарей других цветов.
15. Ни при каких условиях транспортное средство не должно иметь спереди красных огней и сзади белых огней, за исключением случаев, указанных в пункте 61 Приложения 5. Изменение конструкции транспортного средства или оснащение его дополнительными фонарями, которое может противоречить настоящему требованию, не допускается.

Статья 33

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

1. В период между наступлением темноты и рассветом любые находящиеся на дороге транспортные средства или составы транспортных средств, к которым не применяются положения статьи 32 настоящей Конвенции, должны иметь по крайней мере один передний белый или желтый селективный огонь и по крайней мере один задний красный огонь. Если имеется только один передний или один задний фонарь, этот фонарь должен помещаться по центру или на той стороне транспортного средства, которая противоположна стороне, соответствующей направлению движения.
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 34

Отступления

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

Европейским соглашением от 01.05.1971 пункт 2 статьи 34 изложен в новой редакции.

2. В национальном законодательстве может быть предусмотрено, что водители транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда, подавшие сигналы о своем приближении специальными сигнальными приборами транспортного средства, и при условии, что не будут поставлены под угрозу другие пользователи дороги, могут не соблюдать все или некоторые положения настоящей главы II, иные, чем положения пункта 2 статьи 6.
3. В национальном законодательстве может быть предусмотрено, в какой степени персонал, занятый на работах по строительству, ремонту или содержанию дорог, включая водителей механизмов, используемых на этих работах, может, при условии принятия необходимых мер предосторожности, не соблюдать во время работы положений настоящей главы II.
4. В целях обгона или встречного разъезда с механизмами, упомянутыми в пункте 3 настоящей статьи, когда они используются на дорожных работах, водители других транспортных средств могут, по мере необходимости и при условии соблюдения всех мер предосторожности, не соблюдать положений статей 11 и 12 настоящей Конвенции.

Глава III. УСЛОВИЯ ДОПУЩЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ

Статья 35

Регистрация

1. a) Положения настоящей Конвенции применяются к автомобилям, находящимся в международном движении, и к прицепам, иным, чем сцепленный с автомобилем легкий прицеп, которые зарегистрированы одной из Договаривающихся Сторон или одним из ее территориальных подразделений, причем водитель автомобиля должен иметь свидетельство о регистрации, выданное в подтверждение факта регистрации, либо соответствующим компетентным органом этой Договаривающейся Стороны или ее территориального подразделения, либо от имени Договаривающейся Стороны или ее территориального подразделения уполномоченным ею на то объединением. В свидетельстве о регистрации должны быть, по крайней мере, указаны:
порядковый номер, именуемый регистрационным номером, составные элементы которого указаны в Приложении 2 к настоящей Конвенции;
дата первой регистрации транспортного средства;
фамилия, имя и местожительство владельца свидетельства;
название или фабричная марка завода-изготовителя транспортного средства;
порядковый номер шасси (заводской или серийный номер завода-изготовителя);
разрешенная максимальная масса, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов;
масса без нагрузки, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов;
срок действия, если он ограничен.
Указанные в свидетельстве данные пишутся либо исключительно латинскими буквами или прописью, либо повторяются одним из этих способов.
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 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).
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.
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 зарегистрировать в национальном или региональном масштабе сдаваемые в эксплуатацию автомобили и вести централизованный учет по каждому транспортному средству сведений, содержащихся в свидетельстве о регистрации.

Статья 36

Регистрационный номер

1. На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться спереди и сзади регистрационный номер; однако на мотоциклах этот номер должен помещаться только сзади.
2. На каждом зарегистрированном прицепе, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади регистрационный номер. Если автомобиль буксирует один или несколько прицепов, то единственный прицеп или последний прицеп, если они не зарегистрированы, 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

Поправками от 28.09.2004 пункт 1 статьи 37 изложен в новой редакции.

---

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

Поправками от 28.09.2004 первое предложение пункта 2 статьи 37 изложено в новой редакции.

---

2. На каждом буксируемом автомобилем прицепе, на котором должен в соответствии со статьей 36 настоящей Конвенции помещаться сзади регистрационный номер, должен также помещаться сзади отличительный знак государства, выдавшего этот регистрационный номер. Предписания настоящего пункта применяются даже в том случае, если прицеп зарегистрирован в государстве, ином, чем государство регистрации транспортного средства, с которым он сцеплен; если прицеп не зарегистрирован, он должен иметь сзади отличительный знак государства регистрации транспортного средства - тягача, за исключением тех случаев, когда он передвигается по территории этого государства.

Поправками от 28.09.2004 пункт 3 статьи 37 изложен в новой редакции.

---

3. Составные элементы и способ нанесения отличительного знака, указанного в настоящей статье, должны соответствовать предписаниям Приложения 3 к настоящей Конвенции.

Статья 38

Опознавательные знаки

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

Статья 39

Технические требования и осмотр транспортных средств

1. Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям Приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии.
2. В национальном законодательстве должно быть предписано проведение периодических технических осмотров:
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.
3. Национальное законодательство должно, по возможности, распространять положения пункта 2 на другие категории транспортных средств.

Европейским соглашением от 01.05.1971 в конце статьи 39 включены дополнительные пункты.

Статья 40

Переходное положение

1. В течение десяти лет с момента вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 на прицепы, находящиеся в международном движении, независимо от их разрешенной максимальной массы, распространяются положения настоящей Конвенции даже в том случае, если эти транспортные средства не будут зарегистрированы.
2. Свидетельство о регистрации должно соответствовать положениям поправки к пункту 1 статьи 35 в течение пяти лет после ее вступления в силу. Свидетельства, выданные в течение этого периода, должны взаимно признаваться до истечения указанной в них даты окончания их действия.

Европейским соглашением от 01.05.1971 после пункта 2 статьи 40 включен дополнительный пункт.

Глава IV. ВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ

Статья 41

Водительские удостоверения

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

Поправками от 28.09.2004 подпункт "b" пункта 1 статьи 41 изложен в новой редакции.

---

b) Договаривающиеся Стороны принимают на себя обязательство обеспечить, чтобы водительские удостоверения выдавались только после проверки компетентными органами наличия у водителя необходимых знаний и навыков;

Поправками от 28.09.2004 подпункт "c" пункта 1 статьи 41 изложен в новой редакции.

---

c) в национальном законодательстве должны быть предусмотрены требования для получения водительского удостоверения;
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.

Поправками от 28.09.2004 пункт 2 статьи 41 изменен.

---

2. Договаривающиеся Стороны будут признавать:
a) любое национальное водительское удостоверение, составленное на их национальном языке или на одном из их национальных языков, либо, если оно не составлено на таком языке, сопровождаемое заверенным переводом;
b) любое национальное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям Приложения 6 к настоящей Конвенции, и
c) любое международное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям Приложения 7 к настоящей Конвенции, действительными на своей территории для управления автомобилем, соответствующим категории или категориям транспортных средств, на управление которыми выдано удостоверение, при условии, что указанное удостоверение является действительным и что оно выдано другой Договаривающейся Стороной или одним из ее территориальных подразделений, либо объединением, уполномоченным на то этой Договаривающейся Стороной или одним из ее территориальных подразделений. Положения настоящего пункта не применяются к водительскому удостоверению ученика - водителя.

Поправками от 28.09.2004 пункт 3 статьи 41 изменен.

---

3. Независимо от положений, содержащихся в предыдущем пункте,
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, E, упомянутых в Приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, водительские удостоверения, владельцам которых не исполнилось двадцати одного года.

Поправками от 28.09.2004 пункт 4 статьи 41 изменен.

---

4. Договаривающиеся Стороны могут ввести в свое национальное законодательство подразделение категорий транспортных средств, указанное в Приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции. Если действие водительского удостоверения ограничено определенными транспортными средствами в пределах какой-либо категории, к букве,

обозначающей категорию, должна быть добавлена цифра, кроме того, в водительском удостоверении должен быть указан характер ограничения.

Поправками от 28.09.2004 пункт 5 статьи 41 изменен.

5. При применении пункта 2 и подпункта "c" пункта 3 настоящей статьи:
a) автомобиль категории B, указанной в Приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, может буксировать легкий прицеп; он может также буксировать прицеп, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, если общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 3500 кг;
b) автомобили категорий C и D, указанных в Приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, могут буксировать легкий прицеп, причем такой состав продолжает входить в категорию C или в категорию D.

Поправками от 28.09.2004 пункт 6 статьи 41 изменен.

6. Международное водительское удостоверение может выдаваться только на основании национального водительского удостоверения, выданного с учетом минимальных требований, предусмотренных в настоящей Конвенции. Международное водительское удостоверение теряет силу по истечении срока действия соответствующего национального водительского удостоверения, номер которого должен проставляться в международном водительском удостоверении.

Поправками от 28.09.2004 пункт 7 статьи 41 изменен.

7. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривающиеся Стороны:
a) признавать действительными национальные или международные водительские удостоверения, выданные на территории другой Договаривающейся Стороны лицам, которые имели на их территории обычное местожительство в момент выдачи этого водительского удостоверения или которые перенесли свое обычное местожительство на их территорию после выдачи этого удостоверения;
b) признавать действительность вышеуказанных водительских удостоверений, выданных водителям, обычное местожительство которых в момент выдачи удостоверений находилось не на территории, где были выданы удостоверения, или которые перенесли свое местожительство после выдачи удостоверений на другую территорию.

Статья 42

Приостановление действия водительских удостоверений

1. Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут лишить водителя права пользоваться на их территории национальным или международным водительским удостоверением в случае нарушения им на их территории правил, за которое согласно их законодательству предусматривается лишение права пользоваться водительским удостоверением. В этом случае компетентный орган Договаривающейся Стороны или ее территориального подразделения, который лишил водителя права пользоваться водительским удостоверением, может:
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 том 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 принятом в отношении него решении.
2. Договаривающиеся Стороны будут стремиться ставить заинтересованных лиц в известность о решениях, которые будут им сообщаться в соответствии с процедурой, предусмотренной в подпункте "d" пункта 1 настоящей статьи.
3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям запретить водителю, имеющему национальное или международное водительское удостоверение, управлять автомобилем, если очевидно и доказано, что его состояние таково, что он не может управлять транспортным средством, не создавая угрозы для движения, или если он был лишен права на вождение в государстве, где он имеет свое обычное местожительство.

Поправками от 28.09.2004 статья 43 изложена в новой редакции.

Статья 43

Переходное положение

1. Международные водительские удостоверения, соответствующие положениям Конвенции о дорожном движении, подписанной в Женеве 19 сентября 1949 г., и выданные в течение пяти лет после вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 настоящей Конвенции, будут при применении статей 41 и 42 настоящей Конвенции приравниваться к международным водительским удостоверениям, предусмотренным в настоящей Конвенции.
2. Национальные водительские удостоверения должны соответствовать положениям поправки к Приложению 6 в течение пяти лет после ее вступления в силу. Удостоверения, выданные в течение этого периода, должны взаимно признаваться до истечения указанной в них даты окончания их действия.

Глава V. УСЛОВИЯ ДОПУЩЕНИЯ ВЕЛОСИПЕДОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ С ПОДВЕСНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ

Статья 44

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

Европейским соглашением от 01.05.1971 в конце пункта 1 статьи 44 включен дополнительный подпункт.

---

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;

Европейским соглашением от 01.05.1971 подпункт "d" пункта 2 статьи 44 изложен в новой редакции.

---

d) приспособлениями, излучающими передний белый или желтый селективный свет и задний красный свет, а также задним красным светоотражающим приспособлением;
e) опознавательным знаком, определение которого содержится в Приложении 4 к настоящей Конвенции.

Европейским соглашением от 01.05.1971 в конце пункта 2 статьи 44 включен дополнительный подпункт.

---

3. На территории Договаривающихся Сторон, которые сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, условиями, которым должны отвечать велосипеды с подвесным двигателем, для того чтобы быть допущенными к международному движению, являются условия, определенные для мотоциклов в Приложении 5 к настоящей Конвенции.

Глава VI. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 45

1. Настоящая Конвенция открыта в центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 31 декабря 1969 года для подписания всеми государствами-членами Организации Объединенных Наций или членами любых специализированных учреждений, или членами Международного агентства по атомной энергии, или Сторонами Статута Международного Суда и любым другим государством, приглашенными Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций стать Стороной настоящей Конвенции.
2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Ратификационные грамоты передаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
3. Настоящая Конвенция остается открытой для присоединения к ней любого из государств, указанных в пункте 1 настоящей статьи. Документы о присоединении передаются на хранение Генеральному секретарю.
4. Каждое государство должно в момент подписания настоящей Конвенции или сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении уведомить Генерального секретаря о выбранном им отличительном знаке, который будет проставляться, в соответствии с Приложением 3 к настоящей Конвенции, на находящихся в международном движении зарегистрированных им транспортных средствах. Посредством последующей нотификации, адресованной Генеральному секретарю, каждое государство может изменить ранее выбранный им отличительный знак.

Статья 46

1. Каждое государство может при подписании, ратификации настоящей Конвенции или при присоединении к ней,

или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю, что Конвенция становится применимой ко всем территориям или части территорий, за внешние сношения которых оно ответственно. Конвенция начинает применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, по истечении тридцати дней со дня получения Генеральным секретарем упомянутой нотификации или в момент вступления Конвенции в силу в отношении государства, сделавшего нотификацию, если эта дата является более поздней.
2. Каждое государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю, что Конвенция перестанет применяться на территории, указанной в нотификации, и Конвенция перестанет применяться на территории, указанной в нотификации по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.
3. Каждое государство, сделавшее нотификацию в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, уведомляет Генерального секретаря о выбранном им отличительном знаке или знаках, которые будут проставляться на находящихся в международном движении транспортных средствах, которые зарегистрированы на соответствующей территории или территориях согласно Приложению 3 к настоящей Конвенции. Посредством последующей нотификации, адресованной Генеральному секретарю, каждое государство может изменить ранее выбранный им отличительный знак.

Статья 47

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи на хранение пятнадцатого документа о ратификации или присоединении.
2. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящую Конвенцию или присоединится к ней после сдачи на хранение пятнадцатого документа о ратификации или присоединении, Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи этим государством на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении.

Статья 48

С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяются и заменяются в отношениях между Договаривающимися Сторонами Международная конвенция об автомобильном движении и Международная конвенция о дорожном движении, подписанные в Париже 24 апреля 1926 года, Конвенция о правилах автомобильного движения между американскими странами, открытая для подписания в Вашингтоне 15 декабря 1943 года, и Конвенция о дорожном движении, открытая для подписания в Женеве 19 сентября 1949 года.

Статья 49

1. Через один год после вступления в силу настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся Сторона может предложить одну или несколько поправок к Конвенции. Текст любой предложенной поправки вместе с пояснительным меморандумом направляется Генеральному секретарю, который препровождает ее всем Договаривающимся Сторонам. Договаривающиеся Стороны имеют возможность уведомить его в двенадцатимесячный срок, начиная со дня препровождения этого текста, о том:
a) принимают ли они поправку;
b) отклоняют ли они поправку или
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 Договаривающейся Стороны, уведомившей о ее принятии, через шесть месяцев после получения уведомления Генеральным секретарем или по истечении вышеуказанного двенадцатимесячного срока, если этот срок истекает позднее.
6. Если предложенная поправка не считается принятой в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если не выполнены условия созыва конференции, предписанные в пункте 3 настоящей статьи, предложенная поправка считается отклоненной.

Статья 50

Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящую Конвенцию посредством письменной нотификации, адресованной Генеральному секретарю. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

Статья 51

Настоящая Конвенция теряет силу, если число Договаривающихся Сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее пяти.

Статья 52

Всякий спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами относительно толкования или применения настоящей Конвенции, который Стороны не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, может быть по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся Сторон передан для разрешения Международному Суду.

Статья 53

Никакое положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся Сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

Статья 54

1. Каждое государство может при подписании настоящей Конвенции или при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 52 настоящей Конвенции. Другие Договаривающиеся Стороны не являются связанными статьей 52 в отношении любой Договаривающейся Стороны, сделавшей такое заявление.
2. В момент сдачи на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении каждое государство может заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю, что в целях применения настоящей Конвенции оно приравнивает велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам (подпункт "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 п. п. 1 или 4 настоящей статьи, может в любой момент взять свою оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю.
7. Любая оговорка, сделанная в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи,
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 п. п. 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.

(Подписи)

Приложение 1

ОТСТУПЛЕНИЯ
ОТ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ДОПУСКАТЬ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ
АВТОМОБИЛИ И ПРИЦЕПЫ

1. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, прицепы и составы транспортных средств, общая масса которых или нагрузка на ось, или габаритные размеры превышают пределы, установленные их национальным законодательством для транспортных средств, зарегистрированных на их территории. Договаривающиеся Стороны, на территории которых имеет место международное движение тяжелых транспортных средств, должны стараться заключать региональные соглашения, допускающие к международному движению по дорогам данного района, за исключением дорог с низкими характеристиками, транспортные средства и составы транспортных средств, масса и размеры которых не превышают величин, установленных этими соглашениями.
2. При применении предписаний пункта 1 настоящего Приложения не будут считаться превышением разрешенной максимальной ширины выходящие за габаритные размеры по ширине транспортного средства:
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, соблюдением специальных предписаний их национального законодательства, касающихся допуска к движению по этим дорогам или в этих районах зарегистрированных ими транспортных средств, имеющих такую же разрешенную максимальную массу.

Европейским соглашением от 01.05.1971 после пункта 7 приложения 1 включен дополнительный пункт 7-бис.

---

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.

Поправками от 28.09.2004 пункт 9 приложения 1 изложен в новой редакции.

---

9. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили или буксируемые автомобилем прицепы, имеющие отличительный знак, иной, чем предусмотренный для этого транспортного средства статьей 37 настоящей Конвенции.

Приложение 2

Поправками от 28.09.2004 название приложения 2 изложено в новой редакции.

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В МЕЖДУНАРОДНОМ ДВИЖЕНИИ

1. Указанный в статьях 35 и 36 настоящей Конвенции регистрационный номер должен состоять либо из цифр, либо из цифр и букв. Цифры должны быть арабскими, а буквы - заглавными буквами латинского алфавита. Однако допускается употребление других цифр или букв, но в таких случаях регистрационный номер должен быть повторен арабскими цифрами и заглавными латинскими буквами.
2. Регистрационный номер должен быть составлен и обозначен таким образом, чтобы находящийся на оси неподвижного транспортного средства наблюдатель мог его различать днем в ясную погоду с расстояния не менее 40 м; однако Договаривающиеся Стороны могут уменьшить это минимальное расстояние для зарегистрированных на их территории мотоциклов и особых категорий автомобилей, регистрационным номерам которых трудно придать такие размеры, чтобы их можно было различать с расстояния 40 м.

Поправками от 28.09.2004 пункт 3 приложения 2 изложен в новой редакции.

---

3. Если регистрационный номер обозначен на специальной табличке, эта табличка должна быть плоской и закрепленной в вертикальном или почти вертикальном положении перпендикулярно среднему продольному сечению транспортного средства. Если номер обозначается или наносится краской на самом транспортном средстве, поверхность, на которой он обозначается или наносится краской, должна быть плоской и вертикальной или почти плоской и вертикальной и перпендикулярной среднему продольному сечению транспортного средства.

Поправками от 28.09.2004 пункт 4 приложения 2 изложен в новой редакции.

Поправками от 28.09.2004 приложение 2 дополнено пунктом 5.

---

4. С учетом положений пункта 5 статьи 32 табличка или поверхность, на которой обозначен или нанесен краской

регистрационный номер, может быть из светоотражающего материала.

Приложение 3

Поправками от 28.09.2004 текст приложения 3 изложен в новой редакции.

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЙ ЗНАК АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В МЕЖДУНАРОДНОМ ДВИЖЕНИИ

1. Упомянутый в статье 37 настоящей Конвенции отличительный знак должен состоять из одной - трех заглавных букв латинского алфавита. Буквы должны быть высотой не менее 0,08 м и обозначены штрихами шириной не менее 0,01 м. Буквы должны быть нанесены черной краской на белом фоне, имеющем форму эллипса, главная ось которого горизонтальна.
2. В тех случаях, когда отличительный знак содержит только одну букву, главная ось эллипса может быть вертикальной.
3. Отличительный знак не должен включаться в регистрационный номер или обозначаться таким образом, что он может быть принят за этот последний и может ухудшить его удобочитаемость.
4. На мотоциклах и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее 0,175 м и 0,115 м. На других автомобилях и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее:
a) 0,24 м и 0,145 м, если отличительный знак состоит из трех букв;
b) 0,175 м и 0,115 м, если отличительный знак состоит менее чем из трех букв.
5. Положения пункта 3 Приложения 2 применяются к обозначению отличительного знака на транспортных средствах.

Приложение 4

ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В МЕЖДУНАРОДНОМ ДВИЖЕНИИ

1. 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

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.

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, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг, должны распространить на эти последние содержащиеся в настоящем Приложении предписания, касающиеся либо мотоциклов, либо других автомобилей.

Глава I. ТОРМОЖЕНИЕ

4. В настоящей главе:
a) термин "колеса одной оси" означает колеса, расположенные симметрично или почти симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, даже в том случае, если они не находятся на одной и той же оси (ось - тандем рассматривается как две оси);
b) термин "рабочий тормоз" означает устройство, используемое для замедления движения и остановки транспортного средства;
c) термин "стояночный тормоз" означает устройство, используемое для удержания транспортного средства в неподвижном состоянии в отсутствие водителя, или для удержания отцепленного прицепа в неподвижном состоянии;
d) термин "аварийный тормоз" означает устройство, предназначенное для замедления движения и остановки транспортного средства в случае выхода из строя рабочего тормоза.

A. Торможение автомобилей иных, чем мотоциклы

5. Каждый автомобиль, иной, чем мотоцикл, должен иметь тормоза, которые могут легко приводиться в действие находящимся за рулем водителем. Эти тормозные устройства должны выполнять следующие три функции торможения:
a) рабочий тормоз - замедлять движение транспортного средства и останавливать его надежно, быстро и эффективно, независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъем или под уклон;
b) стояночный тормоз - удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки, на подъеме или на спуске с заметным уклоном, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического типа;
c) аварийный тормоз - замедлять движение транспортного средства и останавливать его, независимо от его условий загрузки, на достаточно коротком расстоянии даже в случае выхода из строя рабочего тормоза.
6. При условии соблюдения положений пункта 5 настоящего Приложения приспособления, обеспечивающие выполнение трех функций торможения (рабочее, аварийное и стояночное), могут иметь общие части; совмещение приводов допускается только при условии, что при этом остаются по крайней мере два отдельных привода.
7. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса транспортного средства.
8. Аварийный тормоз должен действовать по крайней мере на одно колесо с каждой стороны среднего продольного сечения транспортного средства: аналогичное положение относится к стояночному тормозу.
9. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.
10. Никакая тормозящая поверхность не должна быть устроена таким образом, чтобы она могла отделяться от колес. Однако такое разъединение допускается для некоторых тормозящих поверхностей при условии, что:
a) оно является кратковременным, например при изменении передаточного числа;
b) в отношении стояночного тормоза оно может произойти лишь в результате действия водителя;
c) в отношении рабочего или аварийного тормозов торможение продолжается с предписанной эффективностью в соответствии с пунктом 5 настоящего Приложения.
10-бис. Все оборудование транспортного средства, способствующее торможению, должно быть разработано и сконструировано таким образом, чтобы обеспечить эффективность рабочего тормоза после продолжительного и неоднократного использования.
10-тер. Действие рабочего тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по различным осям транспортного средства.
10-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.

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.
12. Устройства, обеспечивающие выполнение этих двух функций торможения (рабочее и стояночное), могут иметь общие части.
13. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса прицепа. Действие тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по различным осям прицепа.
14. Рабочий тормоз должен приводиться в действие приводом рабочего тормоза транспортного средства - тягача; однако, если разрешенная максимальная масса прицепа не превышает 3500 кг, рабочий тормоз может быть сконструирован таким образом, чтобы во время движения он приводился в действие лишь путем сближения прицепа с тягачом (торможение силой инерции).
15. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.
16. Тормозящие устройства должны автоматически обеспечивать остановку прицепа в случае разрыва сцепного устройства во время движения. Однако это предписание не распространяется ни на одноосные, ни на двухосные прицепы, расстояние между осями которых составляет менее 1 м (40 дюймов), при условии, что их разрешенная максимальная масса не превышает 1500 кг и что, за исключением полуприцепов, у них наряду со сцепным устройством имеется дополнительное сцепное приспособление.

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;
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

Поправками от 28.09.2004 пункт 19 главы II приложения 5 изменен.

---

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 номерного знака" означает устройство, служащее для освещения заднего номерного знака; оно может состоять из нескольких оптических элементов;
"дневной ходовой фонарь" означает фонарь, предназначенный для улучшения видимости движущегося транспортного средства спереди в дневное время;
"светоотражающее приспособление" означает приспособление, предназначенное для сигнализации наличия транспортного средства посредством отражения света, излучаемого источником света, не связанным с этим транспортным средством;
"освещающая поверхность" означает ортогональную проекцию в вертикальной поперечной плоскости эффективной светоизлучающей поверхности. В случае светоотражающего приспособления эффективная поверхность представляет собой видимую поверхность светоотражающего оптического устройства.
20. Цвета указанных в настоящей главе огней должны по мере возможности соответствовать определениям, содержащимся в Добавлении к настоящему Приложению.
21. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого по ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь спереди четное число белых или желтых селективных фонарей дальнего света, способных надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью. Внешние края освещающих поверхностей фонарей дальнего света ни в коем случае не должны быть расположены ближе к краю габаритной ширины транспортного средства, чем внешние края освещающей поверхности фонарей ближнего света.
22. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого на ровной дороге может превышать 10 км (6 миль) в час, должен быть снабжен спереди четным числом белых или желтых селективных фонарей ближнего света, способных надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью. Автомобиль должен быть оборудован таким образом, чтобы одновременно можно было включить не более двух фонарей ближнего света. Фонари ближнего света должны быть отрегулированы таким образом, чтобы они соответствовали определению, содержащемуся в пункте 19 настоящего Приложения.
23. Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь спереди два передних габаритных фонаря белого цвета; однако селективный желтый цвет допускается для передних габаритных фонарей, совмещенных с фонарями дальнего или ближнего света, излучающими селективный желтый свет. Если эти передние габаритные фонари являются единственными фонарями, включенными спереди транспортного средства, они должны быть видимыми ночью в ясную погоду, не ослеплять и не причинять излишних неудобств другим участникам дорожного движения.
24. 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, 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.

Поправками от 28.09.2004 пункт 25 главы II приложения 5 изменен.

---

25. Каждый автомобиль или прицеп, имеющий сзади номерной знак, должен быть снабжен приспособлением для освещения, устроенным таким образом, чтобы этот номерной знак был удобочитаем в ясную погоду.
26. На всех автомобилях (включая мотоциклы) и на всех составах транспортных средств, состоящих из автомобиля и одного или несколько 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 п. 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 применяться к фонарям дальнего или ближнего света, если они используются для подачи световых сигналов, указанных в пункте 3 статьи 32 настоящей Конвенции. Кроме того, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы передние габаритные фонари автомобилей всегда включались при включении фонарей ближнего света, фонарей дальнего света или противотуманных фонарей.
27. Каждый автомобиль, кроме двухколесного мотоцикла без коляски, должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления нетреугольной формы. При освещении фонарями дальнего света, фонарями ближнего света или противотуманными фонарями другого транспортного средства эти светоотражающие приспособления должны быть видны водителю этого транспортного средства в ясную погоду ночью.
28. Каждый прицеп должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления. Эти светоотражающие приспособления должны иметь форму равностороннего треугольника с вершиной, обращенной кверху, и одной горизонтальной стороной. Никакой сигнальный фонарь не должен помещаться внутри этого треугольника. Указанные светоотражающие приспособления должны отвечать в отношении видимости требованиям, изложенным выше в пункте 27. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,80 м, могут иметь только одно светоотражающее приспособление, если они буксируются двухколесным мотоциклом без коляски.
29. Каждый прицеп должен иметь спереди два белых светоотражающих приспособления нетреугольной формы. Эти светоотражающие приспособления должны удовлетворять условиям видимости, изложенным выше в пункте 27.
30. Прицеп должен иметь спереди два белых габаритных фонаря, если его ширина превышает 1,60 м. Предписанные таким образом передние габаритные огни должны быть расположены возможно ближе к краю габаритной ширины прицепа.
31. Каждый автомобиль, кроме двухколесных мотоциклов с коляской или без нее, скорость которого по ровной дороге может превышать 25 км (15 миль) в час, должен иметь сзади по крайней мере два красных стоп-сигнала, светосила которых явно превосходит светосилу задних габаритных фонарей. Это же положение относится к каждому прицепу, находящемуся в конце состава транспортных средств.
32. С оговоркой о том, что Договаривающиеся Стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут освобождать велосипеды с подвесным двигателем от соблюдения всех нижеследующих положений или их части:
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;
b) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее, скорость которого на ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь, помимо фонаря ближнего света, по крайней мере один фонарь дальнего света, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 21 настоящего Приложения. Если такой мотоцикл имеет более одного фонаря дальнего света, эти фонари должны располагаться возможно ближе друг к другу.
33. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски может быть снабжен спереди одним или двумя передними габаритными фонарями, отвечающими в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего Приложения. Если такой мотоцикл имеет два передних габаритных фонаря, эти фонари должны располагаться возможно ближе друг к другу.
34. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в подпункте "a" пункта 24 настоящего Приложения.
35. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь сзади одно светоотражающее приспособление нетреугольной формы, удовлетворяющее в отношении цвета и видимости предписаниям, указанным выше в пункте 27.
36. Каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен иметь стоп-сигнал, удовлетворяющий положениям пункта 31 настоящего Приложения, с оговоркой о том, что Договаривающиеся Стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут не распространять это предписание на двухколесные велосипеды с подвесным двигателем с коляской или без нее.
37. Без ущерба для положений, касающихся огней и приспособлений, предписанных для мотоциклов без коляски, каждая коляска, соединенная с двухколесным мотоциклом, должна иметь один передний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего Приложения, один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в подпункте "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 подфарник и задний габаритный фонарь коляски включались одновременно с задним габаритным фонарем мотоцикла. Во всяком случае коляска не должна иметь фонаря дальнего или ближнего света.
38. Автомобили с тремя колесами, симметричными по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, приравненные к мотоциклам в соответствии с подпунктом "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.
39. Каждый автомобиль, за исключением велосипедов с подвесным двигателем, и каждый прицеп должны иметь неподвижные фонари указателей поворота с мигающими огнями автожелтого света, расположенные попарно на транспортном средстве и видимые в дневное и ночное время для участников дорожного движения, которые

учитывают движение данного транспортного средства.
40. Если на автомобиле имеются передние противотуманные фонари, они должны быть белого или желтого селективного света в количестве двух, а на мотоциклах - одного, и устанавливаться таким образом, чтобы ни одна точка их освещающей поверхности не находилась выше самой высокой точки освещающей поверхности фонарей ближнего света.
41. Никакой фонарь заднего хода не должен приводить к ослеплению или создавать неудобства для других участников дорожного движения. Если автомобиль оборудован фонарями заднего хода, то эти фонари должны излучать белый или желтый селективный свет. Эти фонари должны включаться только тогда, когда включена передача заднего хода.
42. Никакие фонари, иные, чем фонари указателей поворота и специальные предупреждающие фонари, не должен быть мигающими или проблесковыми. Боковые фонари могут работать в мигающем режиме одновременно с фонарями указателей поворота.
42-бис. Специальные предупреждающие фонари должны быть мигающими или проблесковыми. Цвет этих фонарей должен соответствовать положениям пункта 14 статьи 32.
42-тер. Каждый автомобиль, за исключением мотоциклов, и каждый прицеп должны быть оснащены таким образом, чтобы они могли подавать аварийный сигнал.
42-кватер. Если на автомобиле или прицепе установлены задние противотуманные фонари, то они должны быть красного цвета.
42-квинквиес. Каждый автомобиль и каждый прицеп длиной более 6 м должны быть оснащены боковыми светоотражающими приспособлениями автожелтого цвета.
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.
42-септиес. Каждый автомобиль и прицеп могут иметь боковые габаритные фонари. В случае установки таких фонарей они должны излучать автожелтый свет.
43. При применении положений настоящего Приложения следует рассматривать:
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.
44. На одном и том же транспортном средстве фонари, имеющие одинаковое назначение и направленные в одну и ту же сторону, должны быть одинакового цвета. Фонари и светоотражающие приспособления, число которых является четным, должны быть расположены симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, за исключением транспортных средств, внешняя форма которых не является симметричной. Каждая пара фонарей должна иметь явно одинаковую светосилу.
45. Различные по своему назначению фонари и - при условии соблюдения положений других пунктов настоящей главы - фонари и светоотражающие приспособления могут быть 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.

Глава III. ДРУГИЕ ПРЕДПИСАНИЯ

Рулевое управление

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

Зеркало заднего вида

47. Каждый автомобиль должен иметь одно или несколько зеркал заднего вида; количество, размер и расположение зеркал должны быть таковы, чтобы водитель мог видеть дорожное движение позади своего транспортного средства.

Звуковой сигнальный прибор

48. Каждый автомобиль должен иметь по крайней мере один звуковой сигнальный прибор достаточной мощности. Звук, издаваемый сигнальным прибором, должен быть продолжительным, однотонным и нерезким. Транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда, и пассажирские транспортные средства общего пользования могут иметь дополнительные звуковые сигнальные приборы, не отвечающие этим требованиям.

Стеклоочиститель

49. Каждый автомобиль, снабженный ветровым стеклом, размеры и форма которого таковы, что водитель может свободно видеть со своего места дорогу впереди лишь через прозрачные элементы этого ветрового стекла, должен иметь по крайней мере один эффективный и прочный стеклоочиститель, который, находясь в

соответствующем положении, действует, не требуя постоянного вмешательства водителя.

Стеклоомыватель

50. Каждый автомобиль, который в обязательном порядке должен иметь по крайней мере один стеклоочиститель, должен иметь и стеклоомыватель.

Ветровое стекло и стекла

51. На каждом автомобиле и на каждом прицепе:
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 разрешенный максимальный вес превышает 400 кг (900 фунтов).

Глушитель

53. Каждый двигатель внутреннего сгорания, установленный на автомобиле, должен быть снабжен эффективным глушителем.

Шины

54. Колеса автомобилей и их прицепов должны снабжены пневматическими шинами, которые должны быть обеспечивать хорошее сцепление даже на мокрой дороге. Однако настоящее положение не препятствует Договаривающимся Сторонам разрешать использование приспособлений, которые могут дать результаты, по крайней мере эквивалентные результатам, получаемым при использовании пневматических шин.

Спидометр

55. Каждый автомобиль, скорость которого по ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь спидометр; однако каждая Договаривающая 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;
b) либо другим столь же эффективным приспособлением, предписанным законодательством страны, в которой зарегистрировано транспортное средство.

Противоугонное устройство

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

Удерживающие устройства

58. В тех случаях, когда технически целесообразно, все обращенные вперед сиденья транспортных средств категории 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.

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 или производить шум.
b) Система зажигания высокого напряжения двигателей автомобилей по возможности не должна являться источником чрезмерных радиоэлектрических помех.
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.

Глава IV. 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/ч;
b) инвалидных колясок, т.е. маленьких автомобилей, которые специально сконструированы и предназначены - а не только приспособлены - для использования лицом, имеющим увечье или физический недостаток, и которые обычно используются только этим лицом;
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.
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;

Поправками от 28.09.2004 подпункт g) пункта 61 главы IV приложения 5 изменен.

---

g) разрешая применение сзади номерных знаков с белыми или цветными светоотражающими цифровыми или буквенными обозначениями или со светоотражающим фоном, а также светоотражающих отличительных знаков или другой предписываемой национальным законодательством отличительной маркировки;
h) разрешая красный цвет для расположенных сзади боковых светоотражающих приспособлений и боковых фонарей.

Глава V. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

вступления в силу поправок к настоящей Конвенции или два года спустя после их вступления в силу, при условии, что эти автомобили и прицепы отвечают требованиям положений приложения 5 к Конвенции 1968 года о дорожном движении в том виде, в каком они существовали до внесения этих поправок, и других положений, содержащихся в главе V указанного приложения.

ДОБАВЛЕНИЕ

Определения цветных фильтров для получения цветов, указанных в настоящем Приложении (в коэффициентах цветности)

Красный ...	предел в сторону желтого	y <= 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 <= 1,29x - 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

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

Поправками от 28.09.2004 текст приложения 6 изменен.

НАЦИОНАЛЬНОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

1. Национальное водительское удостоверение должно представлять собой документ.
2. Удостоверение печатается на языке или языках, определяемых компетентным органом, который выдает или которому поручено выдавать этот документ; однако на нем указывается на французском языке название "permis de conduire", которое может сопровождаться или не сопровождаться названием "Водительское удостоверение" на других языках, а также название и/или отличительный знак страны, в которой это удостоверение выдано.
3. Вносимые в удостоверение записи делаются либо только буквами латинского алфавита или прописью, либо повторяются таким же образом.
4. В удостоверении в обязательном порядке указываются перечисленные ниже сведения; эти сведения нумеруются цифрами от 1 до 11:

1. фамилия
2. имя и отчество <1>
3. дата и место рождения <2>
4. местожительство <3>
5. орган, выдавший удостоверение
6. дата и место выдачи удостоверения
7. дата окончания действия удостоверения <4>
8. номер удостоверения
9. подпись и/или штамп или печать органа, выдавшего удостоверение
10. подпись владельца <5>
11. категория или категории, либо подкатегории транспортных средств, на которые распространяется это удостоверение, с указанием даты выдачи удостоверения и дат окончания действия для каждой из этих категорий.

Примечания. <1> В этом подпункте может указываться фамилия отца или мужа.
<2> Если дата рождения неизвестна, то указывается приблизительный возраст на дату выдачи удостоверения. Если место рождения неизвестно, то оно не указывается. Вместо места рождения могут указываться другие сведения, определяемые национальным законодательством.
<3> Указание местожительства необязательно.
<4> Это указание необязательно, если срок действия удостоверения не ограничен.
<5> В противном случае, отпечаток большого пальца.

Кроме того, к водительскому удостоверению должна прилагаться фотография владельца. Национальное законодательство определяет дополнительные сведения, которые вносятся в водительское удостоверение, а также размер и тип переплета удостоверения.
5. Категориями транспортных средств, на право управления которыми может быть выдано удостоверение, являются следующие:
A. мотоциклы;
B. автомобили, за исключением относящихся к категории A, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих место которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми;
C. автомобили, за исключением относящихся к категории D, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг;
D. автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя;
E. составы транспортных средств с тягачом, относящимся к категориям B, C или D, которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или в эти категории.
6. В соответствии с национальными законодательствами могут указываться дополнительные категории транспортных средств, не принадлежащие к вышеупомянутым категориям A - E, подкатегории в рамках категорий и сочетание категорий, которые должны быть точно указаны в водительском удостоверении.

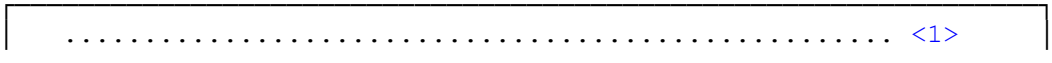
Приложение 7

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

1. Международное водительское удостоверение представляет собой книжку формата A6 (148 x 105 мм). Она имеет серую обложку и белые внутренние страницы.
2. Лицевая и внутренняя стороны первого листа обложки идентичны соответственно прилагаемым образцам страниц 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, из которых обязательными являются английский, испанский и русский языки, первая из этих двух страниц.
3. Вносимые в удостоверение от руки или отпечатанные на машинке записи делаются буквами латинского алфавита или прописью.
4. Договаривающиеся Стороны, выдающие или разрешающие выдавать международные водительские удостоверения, обложка которых печатается на ином языке, чем английский, испанский, русский и французский, должны направить Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций перевод текста прилагаемого образца N 3 на этот язык.

ОБРАЗЕЦ СТРАНИЦЫ N 1

(Лицевая сторона первой страницы обложки)



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

<3>

<4>

<1> Название государства, в котором выдано удостоверение, и отличительный знак этого государства, определенный в Приложении 3.

Поправками от 28.09.2004 сноска 2 к образцу страницы N 1 приложения 7 изложена в новой редакции.

<2> Не более трех лет с момента выдачи или даты истечения срока действия национального водительского удостоверения, в зависимости от того, какой срок наступит скорее.
<3> Подпись органа власти или объединения, выдавшего удостоверение.
<4> Печать или штемпель органа власти или объединения, выдавшего удостоверение.

Поправками от 28.09.2004 образец страницы N 2 приложения 7 изложен в новой редакции.

ОБРАЗЕЦ СТРАНИЦЫ N 2

(Внутренняя сторона первой страницы обложки)

Настоящее удостоверение недействительно для движения на территории ..... <1>

Оно действительно на территории всех других Договаривающихся Сторон. Категории транспортных средств, на управление которыми оно дает право, указаны в конце книжки.

<2>

Настоящее удостоверение не освобождает его владельца от неукоснительного соблюдения на территории любого государства, по которой он ездит, законов и правил, касающихся права на обоснование или занятие какой-либо профессией. В частности, оно теряет свою силу в государстве, которое становится обычным местожительством его владельца.

<1> Здесь указывается название государства, являющегося Договаривающейся Стороной, в котором его владелец имеет обычное местожительство.
<2> Место, предназначенное для необязательного включения списка государств, являющихся Договаривающимися Сторонами.

ОБРАЗЕЦ N 3

Поправками от 28.09.2004 левая страница образца N 3 приложения 7 изложена в новой редакции.

Левая страница

Записи, относящиеся к водителю	
Фамилия ..... 1. Имя <1> ..... 2. Место рождения <2> ..... 3. Дата рождения <3> ..... 4. Местожительство ..... 5.	
Категории транспортных средств, на управление которыми выдано удостоверение	
Мотоциклы	A
Автомобили, за исключением упомянутых в категории A, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми	B
Автомобили, предназначенные для перевозки грузов, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг	C
Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя	D
Составы транспортных средств с тягачом, относящимся к категориям B, C или D, которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или в эти категории	E
Условия, ограничивающие использование <5>	

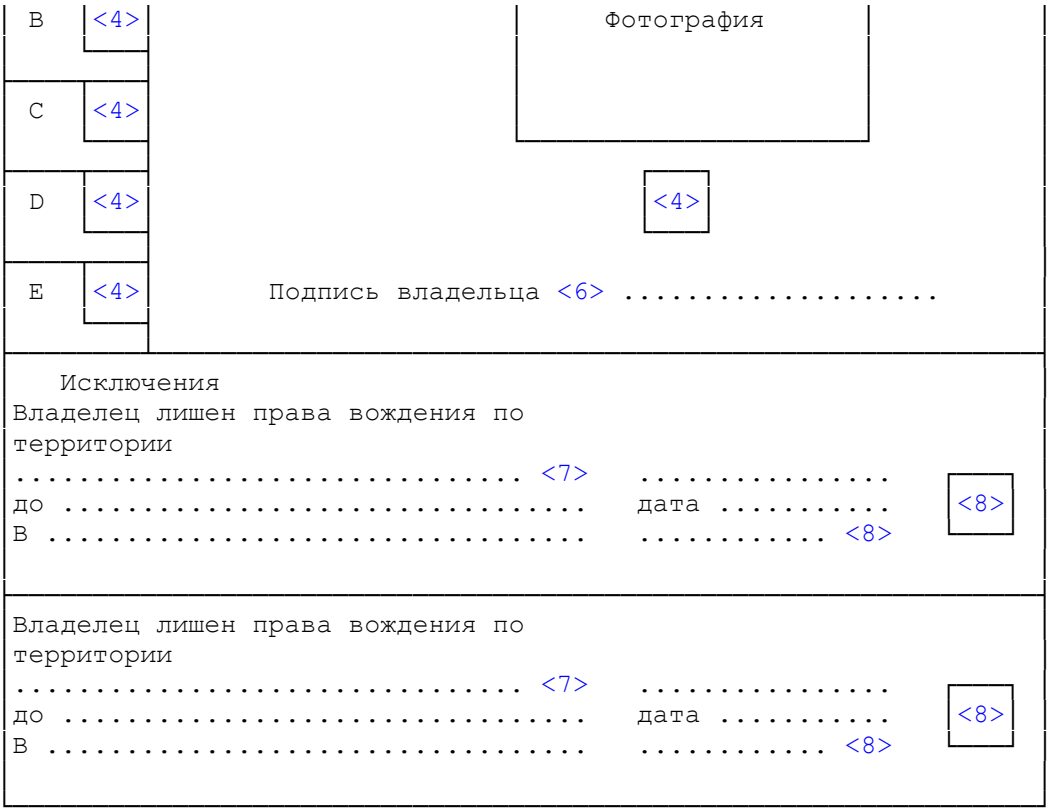
<1> Здесь можно указать имя отца или мужа.
<2> Не заполнять, если место рождения неизвестно.
<3> Если дата рождения неизвестна, следует указать приблизительный возраст в момент выдачи удостоверения.
<4> Печать или штемпель органа власти или объединения, выдавшего удостоверение. Эта печать или штемпель ставится рядом с категориями A, B, C, D и E только в том случае, если владелец имеет право управлять транспортными средствами указанной категории.
<5> Например, "Управление только в очках", "Действительно только для управления транспортным средством N...", "При условии переоборудования транспортного средства для управления лицом, лишенным одной ноги".

ОБРАЗЕЦ N 3

Поправками от 28.09.2004 правая страница образца N 3 приложения 7 изложена в новой редакции.

Правая страница

1.	
2.	
3.	
4.	
5.	
A <4>	



<6> Или отпечаток большого пальца руки.

<7> Название государства.

<8> Подпись и печать или штемпель органа власти, аннулировавшего действительность водительского удостоверения на его территории. Если предназначенные для исключений места на настоящей странице уже полностью использованы, другие исключения следует заносить на обратную сторону этой страницы.