

Алексей Гладкий

ОСОБЕННОСТИ ПДД РАЗНЫХ СТРАН МИРА

Шпаргалка для тех, кто путешествует за рулем

Что такое
Международная конвенция
о дорожном движении

О чем нужно знать,
въезжая в чужую страну

Как избежать неприятностей
при встрече
с дорожной полицией

Где внести
дорожный сбор

По какому графику работают АЗС
в разных странах

Какой скоростной режим
действует на зарубежных дорогах

За какие нарушения ПДД
можно попасть в тюрьму



АВТОКУРС

bhv®

Алексей Гладкий

ОСОБЕННОСТИ ПДД РАЗНЫХ СТРАН МИРА

**Шпаргалка для тех,
кто путешествует
за рулем**

Санкт-Петербург

«БХВ-Петербург»

2010

Гладкий А. А.

Г52 Особенности ПДД разных стран мира. Шпаргалка для тех, кто путешествует за рулем. — СПб.: БХВ-Петербург, 2010. — 224 с.: ил. — (Автокурс)

ISBN 978-5-9775-0554-3

Книга представляет собой полезную шпаргалку для тех, кто планирует отправиться за границу за рулем автомобиля, и особенно — кто намеревается проехать транзитом несколько стран. Рассказывается, какой скоростной режим действует в той или иной стране, какие санкции полагаются за нарушение ПДД, каковы правила парковки, проезда нерегулируемых перекрестков, перевозки детей, использования ремней безопасности, зимних покрышек и т. д. Вы узнаете, чем в разных странах мира должен быть укомплектован автомобиль, какие документы обязан иметь при себе водитель, в каких странах права международного образца являются недействительными, в каком режиме работают автозаправочные станции, где внести дорожный сбор, что делать в случае ДТП, что такое Международная конвенция о дорожном движении, а также о многом другом.

Для широкого круга читателей

УДК 656.1
ББК 39.33-08

Группа подготовки издания:

Главный редактор	<i>Екатерина Кондукова</i>
Зав. редакцией	<i>Григорий Добин</i>
Редактор	<i>Ольга Крумина</i>
Компьютерная верстка	<i>Натали Смирновой</i>
Корректор	<i>Наталья Першакова</i>
Дизайн серии, оформление обложки	<i>Елены Беляевой</i>
Зав. производством	<i>Николай Тверских</i>

Лицензия ИД № 02429 от 24.07.00. Подписано в печать 30.04.10.

Формат 60×90^{1/16}. Печать офсетная. Усл. печ. л. 14.

Тираж 2000 экз. Заказ №

"БХВ-Петербург", 194354, Санкт-Петербург, ул. Есенина, 5Б.

Санитарно-эпидемиологическое заключение на продукцию № 77.99.60.953.Д.005770.05.09 от 26.05.2009 г. выдано Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека.

Отпечатано с готовых диапозитивов
в ГУП "Типография "Наука"
199034, Санкт-Петербург, 9 линия, 12

Оглавление

Введение.....	1
---------------	---

Глава 1. Современное дорожное движение: мифы и реальность.....	3
---	----------

Что представляет собой дорожное движение?	3
Кто является участниками дорожного движения?	6
Технические средства организации дорожного движения.....	7
Правостороннее и левостороннее движение.....	11

Глава 2. Особенности ПДД европейских государств.....	15
---	-----------

Англия.....	15
Швейцария.....	19
Кипр	21
Нидерланды.....	22
Португалия	23
Люксембург	24
Болгария.....	26
Финляндия	28
Италия.....	32
Бельгия.....	34
Испания.....	36
Андорра.....	38
Австрия	39
Германия.....	41
Франция	43
Ирландия.....	44
Греция	45
Польша.....	46

Глава 3. Особенности ПДД в Африке, США, Австралии, Китае и Японии	49
США	49
Египет.....	55
Объединенные Арабские Эмираты.....	59
Австралия	62
Китай.....	69
Япония	71
Глава 4. Особенности ПДД некоторых стран бывшего СССР	75
Украина.....	75
Беларусь	84
Азербайджан	91
Узбекистан.....	99
Казахстан	100
Латвия	103
Литва	109
Заключение	117
 Приложение.	
Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г., с поправками от 1 мая 1971 г.)	119
Глава I. Общие положения.....	120
Статья 1. Определения.....	120
Статья 2. Приложения к Конвенции	125
Статья 3. Обязательства Договаривающихся сторон	126
Статья 4. Дорожные знаки и сигналы	129
Глава II. Правила дорожного движения	130
Статья 5. Значения дорожных знаков и сигналов.....	130
Статья 6. Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение	130

Статья 7. Общие правила	131
Статья 8. Водители.....	132
Статья 9. Стада животных.....	133
Статья 10. Расположение на дороге	133
Статья 11. Обгон и движение в рядах	134
Статья 12. Встречный разъезд	139
Статья 13. Скорость и дистанция	140
Статья 14. Общие предписания, касающиеся маневров	141
Статья 15. Особые предписания, касающиеся транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта.....	142
Статья 16. Изменение направления движения	142
Статья 17. Замедление движения	143
Статья 18. Перекрестки и обязанность уступить дорогу.....	144
Статья 19. Железнодорожные переезды	145
Статья 20. Предписания, касающиеся пешеходов.....	146
Статья 21. Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам	148
Статья 22. Островки безопасности.....	150
Статья 23. Остановка и стоянка.....	150
Статья 24. Дверцы транспортных средств.....	154
Статья 25. Автомагистрали и дороги подобного рода	154
Статья 26. Особые правила, касающиеся шестивий и инвалидов	156
Статья 27. Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов	157
Статья 27-бис. Специальные правила, применяемые в жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками	158
Статья 27-тер. Пешеходные зоны.....	158
Статья 27-квтер. Особое правило, применяемое к лицам, выполняющим строительные или ремонтные работы на дорогах	159
Статья 28. Звуковые и световые сигналы	159
Статья 29. Рельсовые транспортные средства	160
Статья 30. Груз транспортных средств	160
Статья 31. Поведение водителя в случае	

дорожно-транспортного происшествия	163
Статья 32. Освещение: общие предписания	164
Статья 33. Освещение: условия использования огней, предусмотренных в приложении 5	167
Статья 34. Отступления	169
Глава III. Условия допущения к международному движению автомобилей и прицепов	170
Статья 35. Регистрация	170
Статья 36. Регистрационный номер	172
Статья 37. Отличительный знак государства регистрации	172
Статья 38. Оознавательные знаки	173
Статья 39. Технические предписания	173
Статья 40. Переходное положение	173
Глава IV. Водители автомобилей	173
Статья 41. Действительность водительских удостоверений	173
Статья 42. Приостановление действия водительских удостоверений	176
Статья 43. Переходное положение	177
Глава V. Условия допущения велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем к международному движению	177
Статья 44.	177
Глава VI. Заключительные положения	179
Статья 45	179
Статья 46	179
Статья 47	180
Статья 48	181
Статья 49	181
Статья 50	184
Статья 51	184
Статья 52	184
Статья 53	184
Статья 54	184
Статья 55	186
Статья 56	186
Приложения	187
Приложение 1 к Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.)	187

Приложение 2 к Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.)	190
Приложение 3 к Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.)	191
Приложение 4 к Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.)	192
Приложение 5 к Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.)	192
Глава I. Торможение.....	193
Глава II. Огни и светоотражающие приспособления.....	197
Глава III. Другие предписания	206
Глава IV. Отступления от правил	210
Глава V. Переходные положения	211
Приложение 6 к Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.)	212



Введение

Езда по заграничным дорогам за рулем автомобиля — давно уже не фантастика, а реальность. Кто-то любит путешествовать на своем или прокатном автомобиле, кто-то находится в служебной командировке, кто-то — в гостях и т. д. В любом случае возникает проблема адаптации к особенностям дорожного движения в конкретной стране.

Несмотря на то, что концептуально организация дорожного движения во всем мире базируется на одних и тех же принципах, свои специфические особенности имеются в каждой стране. Чаще всего они касаются таких аспектов, как скоростной режим, правила парковки, обгон и опережение транспортных средств, правила проезда перекрестков, правила движения в населенных пунктах и т. д. Незнание этих особенностей может стать причиной возникновения серьезных неприятностей (начиная от штрафов и заканчивая тюремным заключением).

Для тех, кто планирует водить машину в чужой стране (странах), и предназначена эта книга. В ней мы расскажем о том, какие характерные особенности и нюансы имеются в ПДД разных стран мира. Надеемся, что ее изучение поможет избежать малоприятных сюрпризов в незнакомой дорожной обстановке.

Однако вначале рассмотрим ключевые принципы организации дорожного движения, актуальные для большинства стран. Этому посвящена первая глава книги.

Глава 1



Современное дорожное движение: мифы и реальность

В данной главе мы расскажем об основных принципах дорожного движения: кто является его участниками, с помощью чего осуществляется регулирование дорожного движения, что такое правостороннее и левостороннее движение, а также о многом другом.

Что представляет собой дорожное движение?

Дорожное движение существует в каждом современном государстве независимо от уровня его развития и состоятельности местного населения: где-то народ разъезжает на шикарных сверкающих автомобилях, где-то — на «бэушных» машинах среднего возраста, граждане нищих государств считают удачей иметь какую-нибудь развалюху вроде старых «Жигулей» или «Москвича» (как на Кубе). Ну а помимо машин, на дорогах мира ездят гужевые повозки, рикши, телеги, сани и прочие подобные виды транспорта.

Очевидно, что дорожное движение в обязательном порядке должно быть организовано — иначе в постоянных авариях будут калечиться и гибнуть люди, а также биться машины. Поэтому в любой стране имеется официально принятый документ, который предназначен для организации и регулирования дорожного движения. Этот документ — Правила дорожного движения (сокращенно ПДД).



КСТАТИ

Первое в истории правило дорожного движения появилось еще в конце XIX столетия. Сегодня оно вызывает улыбку, поскольку звучало так: *каждый человек, увидевший на дороге автомобиль, обязан быстро идти вперед и предупредить об этом всех встречающихся по пути людей.*

ПДД представляет собой свод всех норм, требований и правил, имеющих отношение к организации дорожного движения. Они обязательны к исполнению каждым участником движения — будь то пешеход, водитель транспортного средства или кто-то еще. Нарушение ПДД везде считается грубым правонарушением, в наказание за которое человека могут оштрафовать, лишить прав и даже отправить в тюрьму.

Стоит отметить, что Правила дорожного движения — хоть и главный, но не единственный документ по организации дорожного движения. Например, в России есть также Федеральный закон о безопасности дорожного движения, Наставление по работе ДПС ГИБДД МВД РФ (этот документ регламентирует работу дорожно-патрульной службы ГИБДД), Приказ Минздрава РФ «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» с прилагающейся к нему Инструкцией по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством. Среди других документов, регулирующих вопросы организации дорожного движения в РФ, отметим следующие:

- Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации;

- ❑ Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств;
- ❑ Положение об обязательном страховании автогражданской ответственности (ОСАГО);
- ❑ Правила перевозки опасных грузов.

Однако дорожное движение регулируется не только нормативными документами, но и специальными техническими средствами. К ним относятся, в первую очередь, знаки дорожного движения, дорожная разметка и светофоры (рис. 1.1). При отсутствии или неисправности светофора движение может регулироваться работником ГИБДД (регулирующим), сигналы и жесты которого должен знать каждый участник движения.



Рис. 1.1. Дорожные знаки, разметка и светофоры — технические средства регулирования дорожного движения

Поскольку не все водители строго соблюдают ПДД (особенно это касается России и стран бывшего СССР), для обеспечения порядка на дорогах и контроля исполнения требований ПДД в любом государстве имеются специальные службы. Например, в России эта служба называется ДПС ГИБДД (Дорожно-патрульная служба Государственной инспекции безопасности дорожного движения), в Беларуси — ГАИ (Государственная автомобильная инспекция) и т. д. Отметим, что эта служба всегда является силовой структурой и внутренним подразделением МВД (или другого аналогичного ведомства).



УЧТИТЕ

Каждый участник дорожного движения в любом государстве должен подчиняться требованиям работника дорожной полиции. В случае неподчинения к нарушителю могут применить силу, спецсредства либо огнестрельное оружие, причем часто местное законодательство разрешает стрелять на поражение.

Основные вопросы организации международного дорожного движения изложены в Конвенции о дорожном движении. Этот документ, полный текст которого вы найдете в Приложении 1, был разработан и принят с целью повышения безопасности дорожного движения путем унификации и стандартизации правил дорожного движения 8 ноября 1968 года в Вене на конференции ЮНЕСКО.

Кто является участниками дорожного движения?

Каждый из нас является участником дорожного движения. Учтите, что для этого вовсе не обязательно быть автомобилистом, поскольку к участникам дорожного движения относятся также пассажиры транспортных средств и пешеходы.

Все участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать те пункты и положения ПДД, которые имеют к ним непосредственное отношение. Например, пешеход не обязан знать правила

парковки либо маневрирования транспортных средств, но что касается сигналов светофора, обозначения пешеходных переходов и правил перехода проезжей части то это должен знать каждый пешеход. Участники дорожного движения должны неукоснительно соблюдать требования дорожных знаков, разметки, светофоров и иных технических средств организации дорожного движения, а также сигналов регулировщика.

Каждый участник движения должен вести себя так, чтобы своими действиями или бездействием не провоцировать возникновение чрезвычайных, сложных и опасных ситуаций на дороге, а также не наносить ущерб людям, транспортным средствам или техническим средствам организации дорожного движения. Это означает, что участникам дорожного движения запрещено самовольно устанавливать либо демонтировать дорожные знаки, светофоры и иные средства организации движения, загрязнять и портить поверхность проезжей части, уничтожать или наносить линии дорожной разметки. Участники дорожного движения не вправе оставлять на дороге посторонние предметы, препятствующие движению. Если же кто-то вольно или невольно создал такую помеху, он обязан как можно быстрее устранить ее. Если же это не представляется возможным, то необходимо доступными средствами обозначить ее, чтобы она была заметна другим участникам движения, после чего сигнализировать о случившемся в соответствующие службы.

Технические средства организации дорожного движения

Как мы уже отмечали ранее, дорожное движение в любом государстве регулируется не только ПДД, но и специальными средствами организации дорожного движения.

Дорожные знаки являются одним из таких средств (рис. 1.2). Обычно дорожный знак представляет собой табличку стандартных размеров треугольной, круглой, квадратной, прямоугольной

либо шестигранной формы. Вид и оформление дорожного знака напрямую зависят от его назначения.



Рис. 1.2. Пример дорожных знаков одной из зарубежных стран

Ниже перечислены основные задачи, для решения которых предназначены разные категории дорожных знаков.

- Информирование участников движения о текущей или предстоящей дорожной ситуации.
- Информирование участников движения о местонахождении придорожных объектов, населенных пунктов и пунктов сервиса.
- Запрещение участникам движения выполнять определенные действия.

- ❑ Предписание участникам движения выполнять определенные действия.
- ❑ Предоставление участникам движения необходимой информации (номер дороги, номер маршрута, расстояние до объекта, схема объезда и т. д.).

Все дорожные знаки делятся на две категории — постоянные и временные. Учтите, что в большинстве стран в ситуации, когда требования постоянных знаков противоречат требованиям временных, участники дорожного движения должны соблюдать требования временных знаков.

Стоит отметить, что временный дорожный знак зачастую имеет характерные особенности цветового оформления, исполнения и способа установки. Например, в России временные знаки устанавливаются на специальных переносных стойках, благодаря чему их можно сразу распознать. А вот в Беларуси временные знаки могут отличаться не только способом установки, но и цветом (временные предупреждающие и запрещающие знаки имеют не белый, а желтый фон).

Еще одним важным средством организации движения является дорожная разметка (рис. 1.3). Она представляет собой линии определенной формы, конфигурации и исполнения, которые в большинстве случаев имеют белый цвет. Требования линий дорожной разметки обязаны строго соблюдать все участники дорожного движения. Если разметка противоречит требованиям дорожных знаков, то во многих странах (как и в России) нужно соблюдать требования знаков. Если же противоречат друг другу линии постоянной и временной разметки, то, как и в аналогичной ситуации с дорожными знаками, участники движения должны соблюдать требования временной разметки.



КСТАТИ

Линии временной дорожной разметки обычно отличаются цветом — например, в России они имеют оранжевый цвет.



Рис. 1.3. Дорожная разметка на трассе с левосторонним движением

Дорожная разметка может наноситься не только на поверхность проезжей части, но и на придорожные объекты. В первом случае она называется горизонтальной, во втором — вертикальной. Горизонтальная дорожная разметка распространена намного шире и имеется практически на всех современных дорогах. Вертикальная же разметка используется для обозначения предметов и конструкций, находящихся вдоль или в непосредственной близости от проезжей части: бордюры, придорожные столбики, нижние пролеты мостов и путепроводов, столбы и т. п. При нанесении линий вертикальной разметки могут использоваться специальные светоотражающие элементы, роль которых трудно переоценить при движении в темное время суток либо в условиях недостаточной видимости.

Светофор также относится к средствам организации дорожного движения. Его сигналы могут быть красного, желтого и зеленого

цветов. Иногда допускается использование светофоров с сигналами бело-лунного цвета (в России такие светофоры применяются для регулирования движения трамваев), в некоторых странах используется также синий сигнал светофора. В настоящее время светофор по праву считается наиболее удобным и эффективным средством регулирования движения на перекрестках — в первую очередь потому, что его сигналы все участники движения трактуют однозначно и понятно для себя (водитель избавлен от необходимости искать «помеху справа» и т. п.).

Ранее мы уже говорили, что при отсутствии или неисправности светофора регулировать дорожное движение может регулировщик. Но проблема состоит в том, что многие водители (по крайней мере, в России и странах бывшего СССР) плохо помнят сигналы регулировщика. На практике это нередко приводит к тому, что регулировщик разрешает движение, но машины на перекрестке стоят, а их водители озадаченно смотрят друг на друга, не понимая — можно начинать движение или нет.

В последние годы стремительно набирает популярность еще одно средство организации дорожного движения — искусственная неровность на проезжей части, именуемая в народе «лежащий полицейский». Она вынуждает водителей транспортных средств замедлить движение перед нерегулируемым перекрестком, пешеходным переходом или в другом потенциально опасном месте.

Правостороннее и левостороннее движение

Движение автомобилей на проезжей части может быть организовано по левой или по правой стороне. В первом случае оно называется левосторонним (рис. 1.4), во втором — правосторонним.

В большинстве государств действует правостороннее движение (в частности это касается России и других стран бывшего СССР). При правостороннем движении автомобили должны ехать по

правой стороне проезжей части, в то время как левая сторона используется для движения транспортных средств во встречном направлении. Правостороннее движение характеризуется тем, что при нем наиболее сложными маневрами являются **левый поворот** и **разворот**, потому что они сопряжены с выездом на полосу встречного движения.



Рис. 1.4. Дорога с левосторонним движением

В транспортных средствах, которые сконструированы для езды в условиях правостороннего движения, рулевое колесо и прочие органы управления находятся слева, а сиденье переднего пассажира — справа. Это позволяет водителю иметь лучший обзор, а переднему пассажиру — быть в большей безопасности.

Однако в мире есть немало государств (Австралия, Англия, Япония и др.), где организовано левостороннее движение. В данном случае транспортные средства движутся по левой стороне проез-

жей части, а правая сторона используется для транспортных средств, движущихся во встречном направлении.

Левостороннее движение характеризуется тем, что при нем наиболее сложными маневрами являются **правый поворот** и **разворот** (рис. 1.5), потому что они сопряжены с выездом на полосу встречного движения.



Рис. 1.5. Дорожная разметка для поворотов

В транспортных средствах, которые сконструированы для езды в условиях левостороннего движения, рулевое колесо и прочие органы управления находятся справа, а сиденье переднего пассажира — слева. Иначе говоря, такой автомобиль представляет собой зеркальное отражение автомобиля, предназначенного для эксплуатации в условиях правостороннего движения (рис. 1.6).



Рис. 1.6. Автомобиль с правым рулем для езды в условиях левостороннего движения

Учтите, что водитель, привыкший управлять автомобилем в условиях правостороннего движения, на первых порах после приезда в страну с левосторонним движением испытывает трудности. Ему сложно выполнять маневры, соблюдать правила расположения транспортных средств на проезжей части, парковаться и начинать движение. Также он должен приспособиться к непривычному расположению органов управления. Но в большинстве случаев адаптация много времени не требует.

Глава 2



Особенности ПДД европейских государств

Изучение особенностей Правил дорожного движения разных стран мы начнем с европейских государств, поскольку страны именно этого региона пользуются особой популярностью у россиян.

Англия

Отличительная черта организации дорожного движения Англии состоит в том, что на дорогах этой страны транспортные средства движутся по левой стороне, то есть движение является левосторонним. В связи с этим многие россияне на первых порах испытывают серьезный дискомфорт — который, впрочем, быстро проходит: уже через несколько дней человек способен вести машину в новых условиях.

Если на английской дороге вы увидели белую полосу разметки, нанесенную поперек проезжей части, — значит, вы должны уступить дорогу автомобилям, которые едут по пересекаемой дороге.

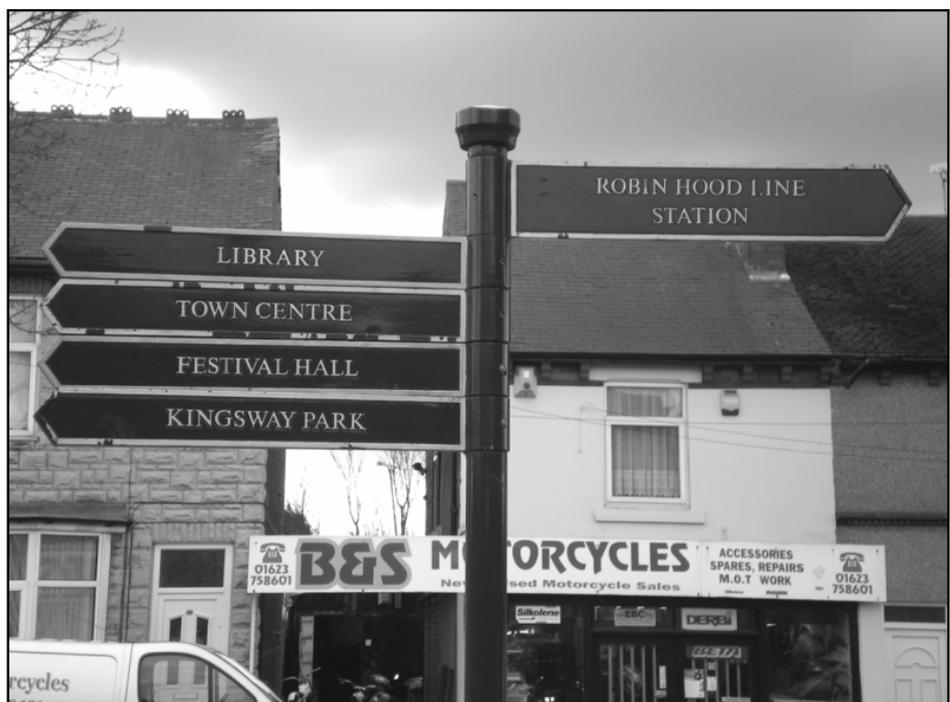


УЧТИТЕ

В Англии очень важную роль играют дорожные знаки и линии разметки. Поэтому прежде чем в этой стране вести автомобиль, удостоверьтесь в том, что вы их хорошо знаете и понимаете.



а



б

Рис. 2.1. Умей «читать» разметку (а) и указатели (б)!

Иначе вы можете спровоцировать возникновение опасной дорожной ситуации. Помните, что система дорожной разметки в Англии отличается высокой информативностью, поэтому каждый участник движения должен уметь «читать» дорогу (рис. 2.1, а и б).

В Англии каждый водитель должен пропускать пешеходов, пересекающих проезжую часть по пешеходному переходу. За неподчинение данному пункту местных ПДД придется заплатить немалый штраф.

Все водители и пассажиры автомобилей (в том числе и те, кто находится на заднем сиденье) обязаны пристегиваться ремнями безопасности.

Скорость в Англии измеряется в милях. В пределах населенного пункта разрешено двигаться со скоростью до 30 миль в час (рис. 2.2), на других дорогах — до 60 миль в час, а на автострадах и проезжих частях с двусторонним движением — до 70 миль в час.



Рис. 2.2. Дорожные знаки ограничения максимальной скорости



ПОМНИ ОБ ЭТОМ

Характерной особенностью организации дорожного движения в Англии является то, что скоростной режим может меняться довольно часто, поэтому старайтесь своевременно замечать соответствующие дорожные знаки.

Многие путешественники немало удивляются тому, что в Англии отсутствует дорожная полиция в привычном понимании этого термина. Если происходит ДТП, то на место выезжает наряд обычной полиции. Скоростной режим также контролируют обычные полицейские. Что касается прочих вопросов организации дорожного движения, то за них отвечает специальная служба — «инспекция дорожного движения» (она подчиняется местному муниципалитету).

Необходимо помнить и особенности правил парковки. Места, где круглосуточно запрещена парковка, обозначены двойной сплошной линией, нанесенной у края проезжей части. Также места запрещения парковки обозначаются одинарной желтой линией, но в данном случае парковка может и разрешаться — в соответствии со специальными уведомлениями.

Плата за парковку взимается, как правило, с помощью паркоматов, выдающих квитанк с отметкой о времени. Большинство паркоматов работает с монетами достоинством 20 и 50 пенсов, а также 1 фунт стерлингов.

Учтите, что даже платные парковки в Англии не обязательно будут охраняться. Ну а бесплатные парковки обычно находятся далеко от центра населенного пункта, и пользоваться ими можно не более 2-х часов.

Часто в Англии можно увидеть знак с надписью «Residents parking». Этот знак разрешает парковаться в данном месте только гражданам, постоянно проживающим поблизости. Больше никто парковаться здесь не вправе, причем это ограничение распространяется и на временно прибывших гостей.



УЧТИТЕ

В Англии за нарушение правил парковки машину могут увезти на эвакуаторе или поставить блокиратор на ее колеса. Кроме этого, работники инспекции дорожного движения за нарушение правил парковки вправе на законном основании проколоть колесо. Плюс ко всему нарушителю будет выписан немалый штраф.

Правила дорожного движения в Англии отличаются небольшим количеством дорожных знаков. Например, столь популярный в России знак «Главная дорога» вообще отсутствует, а знак «Уступите дорогу» используется редко, поскольку вместо него чаще наносится соответствующая дорожная разметка (в виде треугольника). А вот светофоры встречаются сплошь и рядом — это тоже одна из местных особенностей организации дорожного движения. Причем обычно на регулируемых пешеходных переходах сигнал светофора меняется только после нажатия пешеходом соответствующей кнопки, благодаря чему красный свет автомобилям при отсутствии пешеходов не загорается, соответственно — нет лишнего повода для возникновения пробок.

Пользоваться мобильником во время управления можно лишь с использованием системы «свободные руки». За нарушение этого правила положен штраф — 30 фунтов стерлингов. Но если дело о таком нарушении дойдет до суда, то санкции могут заметно «потяжелеть»: штраф до 1000 фунтов стерлингов — для водителей легковых автомобилей, и до 2500 фунтов стерлингов — для водителей грузовых автомобилей и автобусов.

Швейцария

Если вы намерены управлять автомобилем в Швейцарии, то первое, что нужно сделать — это снять антирадар, если он, конечно, у вас есть. Помните, что в этой стране закон строго запрещает применение таких приборов, а нарушителю могут не только выписать внушительный штраф, но и заключить его под стражу. Сам же запрещенный прибор будет конфискован и уничтожен в соответствии с действующим законодательством.



КСТАТИ

В Швейцарии большой популярностью пользуется самый экологичный вид транспорта — велосипед. При этом к велосипедистам другие участники движения относятся с почтением.

Использование ремней безопасности в Швейцарии является обязательным. Разрешается не пристегиваться только тем, кто не может этого делать по медицинским противопоказаниям (при этом обязательно наличие соответствующей справки). Кроме этого, водителям и пассажирам автомобилей можно не использовать ремни безопасности при движении по проселочным, лесным и полевым дорогам, если транспортное средство движется со скоростью не более 25 км/ч. Еще разрешено не пристегиваться при парковке и при движении задним ходом.

В Швейцарии предъявляются строгие требования к перевозке детей. Маленьких детей, возраст которых не превышает 7 лет, разрешается перевозить только с использованием детских автокресел. Детей постарше (от 7 до 12 лет) разрешено перевозить как в детских автокреслах, так и без них — с использованием штатных ремней безопасности. Но при этом необходимо, чтобы рост и телосложение ребенка позволяли это делать (в частности категорически запрещено прохождение ремня через шею ребенка).

Пользоваться мобильником во время управления автомобилем можно лишь при наличии громкой связи.

В Швейцарии вы можете садиться за руль автомобиля, если содержание алкоголя в крови не превышает 0,5 промилле.

При проезде перекрестков с круговым движением помните, что преимущество на них имеют автомобили, движущиеся на кругу. А при встречном разъезде на горной дороге транспортных средств, имеющих разные «весовые категории» (например, грузового и легкового автомобилей) преимущество имеет более тяжелый автомобиль.

Характерной особенностью Швейцарии является наличие так называемых горных почтовых улиц. На таких дорогах безоговороч-

ным преимуществом владеет почтовый транспорт, а также автобусы, которые движутся по определенному маршруту. Такие дороги обозначаются соответствующим дорожным знаком, на котором изображен символ дорожного рожек.

В период с 1 ноября по 30 апреля водителям транспортных средств общей массой до 3,5 т разрешается пользоваться шипованными покрышками. Но в данном случае им запрещается развивать скорость более 50 км/ч — в населенных пунктах, и более 80 км/ч — за их пределами.

В Швейцарии никто не обязывает водителей пользоваться зимними покрышками в холодное время года. Но учтите: если вы зимой будете ехать на летней резине и попадете в ДТП, то наказание за это будет более строгим. Наряду с этим, в Швейцарии имеются дороги (они обозначаются соответствующими знаками), ехать по которым можно только при использовании цепей противоскольжения.

Кипр

На Кипре установлено левостороннее движение («наследство» английской колонизации). Соответственно, обгонять транспортные средства нужно с правой стороны. Также на Кипре действует правило «помехи слева» (зеркальное отражение российского правила «помехи справа»).

Оформление, вид и назначение большинства знаков дорожного движения соответствуют действующим международным образцам. А местные ПДД во многом напоминают Правила дорожного движения, действующие в Англии.

В городах и иных населенных пунктах Кипра автомобилям можно развивать скорость не более 50 км/ч, на загородных дорогах не более 60 км/ч, на скоростных автострадах и автомагистралях не более 100 км/ч. Но регулирование скоростного режима на Кипре отличается гибкостью, поэтому дорожные знаки в конкретном месте могут устанавливать и другие скоростные ограничения.

Если вы намереваетесь выполнить обгон, то предупредите об этом водителя обгоняемого транспортного средства коротким звуковым сигналом. При этом учтите, что подача звукового сигнала разрешена только в промежуток времени с 6-00 до 21-00.

При парковке возле дороги местного значения следует включить габаритные огни.

В соответствии с ПДД, в каждом автомобиле необходимо наличие двух знаков аварийной остановки. При аварии, поломке или возникновении иной нештатной ситуации один знак выставляется спереди, а другой — сзади автомобиля.

ПДД на Кипре содержат ряд специфических пунктов. В частности запрещено курить в автомобиле, в котором находятся дети до 16 лет — за это могут оштрафовать на 120 долларов. С такой же суммой расстанется водитель, если номерной знак его машины имеет ненадлежащий вид (царапины, погнутости, прочие механические повреждения и т. п.). Это обусловлено тем, что на многих дорогах Кипра нарушения Правил дорожного движения фиксируются с помощью видео- или фотокамер, и многие водители преднамеренно царапали, гнули или иными способами портили номер автомобиля, чтобы на видео или фото надпись на нем разобрать было невозможно.

Нидерланды

Если вы намерены путешествовать за рулем по Нидерландам, то знайте, что большая часть дорог в этой стране является бесплатной — в отличие от некоторых других государств. Правда, за проезд по мостам или тоннелям заплатить все же придется — от 1,5 до 3 евро.

Садиться за руль можно только в том случае, если количество алкоголя в крови не превышает 0,5 промилле. За езду в нетрезвом состоянии полагается штраф в сумме от 220 до 5800 евро и лишение водительского удостоверения на долгое время. При малейшем подозрении на состояние опьянения водитель отправля-

ется на соответствующее медицинское освидетельствование, а за отказ от его прохождения у водителя могут не только забрать права, но и заключить его под стражу.

Каждый водитель обязан иметь при себе и по требованию дорожной полиции предъявлять для проверки следующие документы: права, техпаспорт на автомобиль, «зеленую карту» и личный паспорт. В каждой машине обязательно наличие знака аварийной остановки и комплекта запасных ламп. Зимой ездить на автомобиле можно лишь при наличии зимней резины.

В населенных пунктах Нидерландов разрешено ездить со скоростью не более 50 км/ч, на загородных дорогах не более 80 км/ч, а на скоростных автотрассах — от 110 до 120 км/ч. За нарушение скоростного режима водители наказываются строже, чем во многих других государствах. Например, за превышение разрешенной скорости не более чем на 20 км/ч вас могут оштрафовать на сумму от 70 евро. При этом штраф можно заплатить на месте.

И еще один важный нюанс: в Нидерландах нельзя парковаться ближе 30 м от светофоров.

Португалия

На территории Португалии каждый водитель обязан иметь при себе и по требованию дорожной полиции предъявлять для проверки следующие документы: права, техпаспорт на автомобиль, «зеленую карту» и личный паспорт.

В населенных пунктах Португалии можно развивать скорость не более 50 км/ч, на загородных дорогах — от 90 до 100 км/ч, на скоростных автострадах и автомагистралях — до 120 км/ч. За превышение скорости не более чем на 20 км/ч следуют санкции в виде штрафа от 60 евро.



ЗНАЙТЕ

Если у водителя стаж составляет не более 1 года, то ему разрешено развивать скорость не более 90 км/ч. Кроме этого,

машину нужно обозначить опознавательным знаком, который представляет собой круг желтого цвета с цифрой 90 посередине.

В Португалии большинство дорог — платные. В среднем цена проезда составляет от 0,1 до 1,5 евро, но сумма оплаты может зависеть от расстояния, которое вы намерены проехать по данной дороге. Оплата производится при въезде на трассу.



КСТАТИ

В крупных городах и на автомагистралях имеются круглосуточные заправки. Цена 1 литра 95-го бензина на момент написания книги составляла 0,9 евро.

В Португалии очень строго следят за трезвостью водителей: уровень алкоголя в крови водителя не должен превышать 0,2 промилле (это один из самых низких показателей в мире). При превышении этой нормы водителя оштрафуют на сумму от 120 до 1800 евро. А если проверка покажет наличие более 1,2 промилле алкоголя в крови водителя, то его могут посадить в тюрьму.

Одной из особенностей португальских ПДД является то, что парковать автомобиль можно лишь по направлению движения.

Люксембург

Отличительной чертой дорожного движения Люксембурга является высокая степень ответственности и дисциплинированности водителей.

Водители обязаны иметь при себе и предъявлять по требованию дорожной полиции права, «зеленую карту» и технический паспорт на транспортное средство (а если имеется прицеп, то необходим и техпаспорт на прицеп). В каждой машине обязательно наличие знака аварийной остановки.



ВАЖНО

Эксплуатировать автомобиль в период с 1 декабря по 31 марта можно только при наличии зимних покрышек.

Во время движения разговаривать по мобильному телефону можно лишь при наличии устройства «свободные руки».

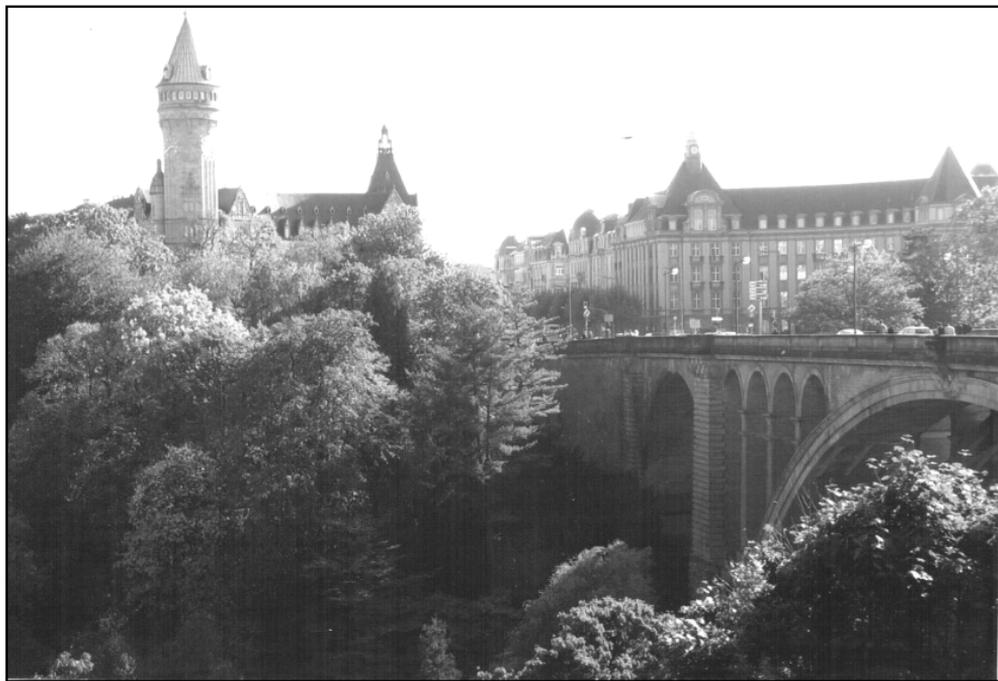


Рис. 2.3. Вид на центральный мост — важной дорожной артерии города Люксембурга

Контроль соблюдения скорости в Люксембурге может осуществляться не только дорожными полицейскими, но и фоторадарами. В населенных пунктах можно развивать скорость до 50 км/ч, за городом — до 90 км/ч, на скоростных автострадах и автомагистралях — до 120 км/ч.



КСТАТИ

Сотрудники дорожной полиции Люксембурга свободно говорят на английском, немецком и французском языках.

Максимально допустимый уровень алкоголя в крови водителя довольно высок и составляет 0,8 промилле. При превышении этого показателя водитель штрафуется на сумму до 1250 евро, что

является одним из наиболее мягких наказаний в Европе за данное нарушение.

Дороги Люксембурга (рис. 2.3) отличаются не только хорошим качеством дорожного покрытия, но и большим количеством содержательных, понятных и наглядных указателей.

Относительно небольшие штрафы (от 10 до 60 евро) нарушители могут уплачивать на месте. Оплата более крупных сумм производится строго через банк.

Болгария

На территории Болгарии каждый водитель обязан иметь при себе и предъявлять для проверки уполномоченным лицам следующие документы: водительские права международного образца; свидетельство о регистрации автомобиля; «зеленую карту» (международное страховое свидетельство); страховой полис страхования гражданской ответственности (его можно оформить и на границе).



ЗНАЙТЕ

Водители, не имеющие водительских прав международного образца, нередко подвергаются необоснованным штрафам со стороны дорожной полиции (тот же государственный рэкет).

Вообще в Болгарии организация дорожного движения значительно проигрывает развитым европейским странам. Начинается все с того, что в этой стране с 1 января 1997 года введен специальный дорожный налог, взимаемый с иностранцев. Но вот механизм расчета суммы этого налога абсолютно не продуман и совершенно не отрегулирован. Поэтому процесс его взимания больше напоминает государственный рэкет, который базируется на принципе «сколько потребуем, столько и дашь».



УЧТИТЕ

Часто дорожный налог требуют заплатить долларами или евро. Поэтому настоятельно рекомендуется иметь в кармане некоторую свободную сумму наличной валюты.

Дороги Болгарии отличаются плохим качеством — примерно таким же, как в большинстве стран бывшего СССР. Дорожное покрытие неровное, с ямами и ухабами (зимой добавляется снег и лед), линии дорожной разметки нередко отсутствуют или очень плохо видны. Не везде и не всегда есть освещение на дорогах, поэтому по мере возможности не ездите вечером и ночью. Также учитывайте, что места проведения дорожных работ зачастую никак не обозначаются и не имеют ограждения. Не удивляйтесь и тому, что многие водители в темное время суток ездят с выключенными либо плохо горящими световыми приборами. Все это приводит к тому, что с непривычки можно очень быстро стать участником ДТП.

Максимально допустимое содержание алкоголя в крови водителя — не более 0,5 промилле.

Названия населенных пунктов на знаках и указателях пишутся обычно на двух языках: болгарском и английском. На автомагистралях знаки выглядят так: белые символы на зеленом фоне. На главных дорогах знаки выглядят несколько иначе: белые символы на синем фоне. Что касается второстепенных дорог, то на них установлены дорожные знаки с черными символами на белом фоне.

Штрафы за нарушение ПДД официально разрешено оплачивать на месте.

В Болгарии имеются ограничения на движение некоторых транспортных средств. Например, такое ограничение распространяется на все транспортные средства весом более 15 т (кроме междугородних автобусов) по субботним, воскресным и праздничным дням с 8-00 до 20-00.

Ограничение скорости в Болгарии следующее: в населенных пунктах — до 50 км/ч, вне населенных пунктов — до 90 км/ч, на скоростных автострадах и автомагистралях — до 120 км/ч.

В целом автомобильное путешествие по Болгарии вряд ли доставит кому-то удовольствие.

Финляндия

В Финляндии категорически запрещено использование антирадаров и иных аналогичных приспособлений. В этой стране каждый водитель обязан иметь при себе и предъявлять уполномоченным лицам для проверки перечисленные ниже документы.

- ❑ Водительское права (действительным является и удостоверение российского образца).
- ❑ Документы на автомобиль. Учтите, что в соответствии с финским законодательством регистрационные документы на автомобиль должны содержать данные о предельной нагрузке на ось, общей допустимой нагрузке и о массе. Также знайте: если в регистрационных документах нет сведений о прохождении техосмотра, то для этого обязательно наличие отдельного документа.
- ❑ Транспортная страховка на автомобиль (ее обычно называют «зеленая карта»). Ее можно приобрести и на границе.
- ❑ Если за рулем находится не собственник автомобиля — необходимо наличие нотариально заверенной доверенности на право управления транспортным средством.
- ❑ Виза, загранпаспорт и страховой полис.

В населенных пунктах Финляндии разрешено двигаться со скоростью от 40 до 60 км/ч (во многих городах — не быстрее 50 км/ч), на скоростных дорогах — до 100—120 км/ч (это может зависеть от конкретной трассы, а также от времени года). На остальных загородных трассах при отсутствии прочих ограничений можно развивать скорость 80 км/ч.

За превышение скорости более чем на 20 км/ч нарушитель получает штраф (его минимальная сумма — 20 евро, и она увеличивается в зависимости от того, насколько превышена скорость). Серьезные нарушения ПДД караются штрафами, причем сумма штрафа рассчитывается дифференцированно — в зависимости от доходов нарушителя. Поэтому в Финляндии известны случаи,

когда штраф за нарушение ПДД достигает астрономической суммы — 80 000 евро.

В любое время суток на автомобиле должен быть включен ближний свет фар. Независимо от времени суток в Финляндии все транспортные средства должны двигаться с включенным ближним светом фар. Водители и пассажиры должны пристегиваться ремнями безопасности, а детей можно перевозить в детском автокресле либо пристегивать их специально предназначенными ремнями безопасности. Можно перевозить маленьких детей на переднем сиденье — но при этом ребенок должен сидеть спиной к направлению движения.

Если на вашем автомобиле тонированные стекла, знайте: пропускная способность ветрового стекла должна быть не менее 70%, а боковых стекол — не менее 75%. При несоблюдении этого требования дорожная полиция вправе наложить запрет на эксплуатацию данного транспортного средства.

Организация дорожного движения Финляндии отличается тем, что в этой стране предъявляются очень строгие требования к техническому состоянию автомобилей. В частности не допускается громкий шум транспортного средства, превышение допустимого количества вредных веществ в его выхлопных газах, подтекания и прочие неисправности тормозной системы, а также рулевого управления. Знайте, что в Финляндии состояние вашего автомобиля могут проверить не только при пересечении границы, но и на любой дороге. Для проверки тормозной системы дорожная полиция использует специальный прибор — динамометр.

Р ВАЖНО

Автомобиль, находящийся в плохом техническом состоянии, финское законодательство эксплуатировать запрещает. При этом дорожная полиция вправе отбуксировать такую машину к месту ремонта или стоянки за счет хозяина, запретив ее эксплуатацию до устранения неисправностей.

Поскольку Финляндия является северным государством, то высокие требования предъявляются к состоянию покрышек. В пе-

риод времени с 1 декабря по 28 (29) февраля на всех эксплуатируемых транспортных средствах общей массой до 3,5 т должны быть установлены зимние шины. То же самое касается прицепов массой от 750 до 3500 кг. При этом законодательство разрешает ездить на зимней резине, предназначенной для круглогодичной эксплуатации. Что касается шипованной резины, то ее можно использовать строго с 1 ноября по 31 марта. Но в особых ситуациях, при наличии соответствующих погодных условий, можно выходить за рамки этого интервала времени.



ПОМНИ ОБ ЭТОМ

Финское законодательство запрещает устанавливать на транспортное средство одновременно шипованные и нешипованные шины.

Важный момент: в Финляндии разрешено использовать шины только в том случае, если глубина рисунка протектора составляет не менее 3 мм. Это намного строже, чем в России (напомним, у нас этот показатель для легковых автомобилей составляет 1,6 мм).

Разговаривать по мобильному телефону во время движения можно только при использовании системы «свободные руки», причем дорожная полиция очень строго следит за соблюдением данного требования.

Каждый автомобиль должен иметь исправное штатное противотуманное устройство (обычно это блокиратор руля), а также оборудован брызговиками.

При перевозке крупногабаритных грузов следует знать, что такой груз не должен выступать более чем на 1 метр впереди и более чем на 2 метра — позади транспортного средства. Любой крупногабаритный груз необходимо обозначить флагами красного или красно-желтого цвета, находящимися на его крайних точках. Каждый флажок должен быть не менее 30×30 см.

Многие путешественники везут с собой из России большое количество топлива в канистрах. Учтите, что в соответствии с фин-

ским законодательством вы не можете ввезти в страну в канистре более 10 л топлива на один автомобиль.



КСТАТИ

На финских заправках вы найдете только 95-й и 98-й бензин, а также дизельное топливо (на момент написания книги литр 95-го бензина стоил 1,1 евро). А вот самый популярный в России 92-й бензин, как и 76-й, в Финляндии отсутствует. Большинство АЗС работает с 9-00 до 21-00, а вот круглосуточные заправки встречаются нечасто.

Как и в любой современной стране, в Финляндии существует проблема парковки транспортных средств. Ниже перечислены места, в которых запрещена парковка.

- в местах излома профиля дороги и вблизи поворотов;
- на перекрестке и ближе 5 метров от края пересекаемой проезжей части;
- на проезжей части дороги в два ряда (рядом с другим автомобилем);
- в местах, где стоящее транспортное средство делает невозможным движение или эвакуацию другого транспортного средства;
- на платной стоянке без произведенной оплаты;
- на тротуаре, пешеходном переходе и в пересечении с велосипедной дорожкой, а также ближе 5 метров от края пешеходного перехода или велосипедной дорожки;
- у подъезда к зданию или у ворот, если транспортное средство препятствует движению (въезду или выезду) других транспортных средств или создает помехи движению пешеходов;
- в проезде под полотном дороги (путепроводах) или тоннелях;
- на трамвайных или железнодорожных путях и на расстоянии менее 30 метров от железнодорожного переезда;
- при наличии желтой запрещающей линии, если расстояние между транспортным средством и линией менее трех метров;

- ❑ на стоянке вне размеченного для индивидуального автомобиля места;
- ❑ вне населенных пунктов на проезжей части, если дорога обозначена знаком дорожного движения «Главная дорога».

Ну и, само собой, нельзя останавливаться в местах, обозначенных соответствующими дорожными знаками.

Свои особенности правил парковки имеются в Хельсинки — столице Финляндии. Он имеет три парковочные зоны: первая, вторая и третья. Самая дорогая зона — первая: за парковку на ее территории нужно платить 2,4 евро за каждый час. Правда, эта плата взимается не круглосуточно, а лишь по будням — с 8-00 до 17-00, и по субботам — с 9-00 до 15-00. Парковка во второй парковочной зоне обойдется в 1,2 евро за час. Третья зона является самой дешевой — здесь парковка стоит 0,6 евро в час. Причем в субботу во второй и третьей зонах парковка бесплатна. Многие парковки оснащены паркоматами, каждый из которых показывает цену парковки за один час, номер парковочной зоны и количество часов, которое можно оплатить сразу.

УЧТИТЕ



В центральной части Хельсинки оставить автомобиль более чем на 4 часа не получится: даже если в ближайшее время вы не планируете никуда ехать, придется оплачивать парковку не реже, чем каждые 4 часа.

В Финляндии немало также подземных автостоянок, и все они являются платными.

Нарушение правил парковки в Финляндии карается штрафом в размере 40 евро. При несвоевременной оплате штрафа начисляется пеня в размере 50% причитающейся суммы за каждый день просрочки.

Италия

Каждый водитель в Италии обязан иметь при себе следующие документы: права международного образца, техпаспорт и «зеле-

ную карту» (страховку) на автомобиль. Учтите, что местное законодательство требует иметь в автомобиле комплект запасных лампочек, а также два знака аварийной остановки, выполненных в виде красных треугольников.

В населенных пунктах Италии можно развивать скорость не выше 50 км/ч, а вне населенных пунктов — от 90 до 110 км/ч. На скоростных трассах можно разогнаться до 130 км/ч.

Если на дороге вам приходится выйти из машины — обязательно надевайте специальный светоотражающий жилет желтого или оранжевого цвета. В соответствии с требованием местных ПДД этот жилет должен иметься в каждом автомобиле.

Если вы намерены въехать на территорию Италии на автомобиле, то знайте: ввоз в страну топлива в канистрах запрещен (кстати, как и вывоз тоже). Поэтому вам разрешат ввезти только то, что имеется в топливном баке. Круглосуточные АЗС в Италии имеются только на скоростных автострадах и в большинстве крупных населенных пунктов. Большинство же заправок работает с 7-00 до 12-30 и с 15-30 до 19-30, причем воскресенье на многих АЗС — выходной день.

Скоростные автострады и автомагистрали в Италии являются платными. Заплатить дорожный сбор вы можете как наличными деньгами, так и с помощью карточки Viacard.



ПОМНИ ОБ ЭТОМ

В Италии полагаются суровые санкции за неоплату проезда по автодорогам. Местное законодательство предусматривает за это наложение большого штрафа — от 300 евро и выше. Ни в коем случае не выбрасывайте до конца поездки квитанцию об оплате и всегда имейте ее при себе.

Если иное не предписано дорожными знаками, разметкой или светофором, то на круговом перекрестке преимущество имеют транспортные средства, находящиеся на кругу. Но в реальности это требование ПДД зачастую не выполняется, поэтому всегда будьте внимательны.

За проезд на запрещающий сигнал светофора или регулировщика полагается штраф в сумме до 65 евро. За управление транспортным средством в нетрезвом виде штрафные санкции начинаются от 328 евро и выше. Если вы превысите скорость не более чем на 10 км/ч, то будете оштрафованы на 22 евро. Превышение скорости не более чем на 40 км/ч карается штрафом до 131 евро. В соответствии с действующим законодательством итальянские полицейские могут взимать штрафы на месте событий.

Предназначенные для парковок места в Италии могут обозначаться разными цветами. В частности полосой синего цвета обозначаются платные парковки, белой полосой — бесплатные, желтой — места парковки автобусов, такси и т. п. транспортных средств. В местах, обозначенных черно-желтой полосой, парковка запрещена.

Пользоваться мобильным телефоном во время движения разрешено только с использованием системы «свободные руки».

Бельгия

Бельгия — это страна, отличающаяся хорошей организацией дорожного движения и высокой степенью дисциплинированности водителей. В немалой степени это обусловлено тем, что наказания к нарушителям ПДД применяются довольно строгие, а дорожные полицейские отличаются бдительностью и принципиальностью.

Каждый водитель должен иметь при себе и при необходимости предъявлять для проверки перечисленные ниже документы:

- права международного образца;
- техпаспорт на автомобиль;
- «зеленая карта» (страховка) на транспортное средство;
- личный паспорт.

В каждой машине обязательно наличие медицинской аптечки, огнетушителя и знака аварийной остановки.

Местное законодательство строго запрещает использование антирадаров и иных подобных устройств. За это нарушителя могут не только оштрафовать на крупную сумму, но и заключить под арест на срок от 15 суток до 3 месяцев. При повторном совершении данного нарушения наказание будет в два раза строже.

Использование ремней безопасности в Бельгии обязательно для всех водителей и пассажиров транспортных средств. Отступить от этого требования могут лишь беременные женщины — при наличии соответствующей медицинской справки. Детей младше 12 лет нельзя перевозить на переднем сиденье легкового автомобиля, если сзади есть свободные места. В любом случае для перевозки детей необходимо использовать специальные детские автокресла.

Большинство автозаправочных станций работают с 8-00 до 20-00, но на скоростных автострадах есть круглосуточные заправки.

Учтите, что при движении в условиях дождя, снегопада, тумана, либо когда видимость составляет менее 100 м, местное законодательство обязывает водителей включать задние противотуманные фонари.

В Бельгии максимально допустимый уровень содержания алкоголя в крови водителя составляет 0,5 промилле — как и в большинстве других европейских стран.

В населенных пунктах Бельгии можно ехать со скоростью не более 50 км/ч, а на загородных дорогах — не более 120 км/ч.

Р ВАЖНО

Дорожные указатели в южных регионах Бельгии выполнены на французском языке, а во Фландрии — на нидерландском.

За мелкие нарушения ПДД сумма штрафа колеблется от 19 до 140 евро. Если в течение месяца штраф не уплачен, его сумма возрастает в 2,5 раза.

Испания

На испанских дорогах действует правостороннее движение. Использование ремней безопасности обязательно для всех водителей и пассажиров, детей можно перевозить только в детских автокреслах, причем проверяется строгое соответствие используемого автокресла весу, возрасту и размеру ребенка.

Каждый водитель должен иметь при себе перечисленные ниже документы:

- водительское удостоверение международного образца;
- техпаспорт на автомобиль;
- страховку на транспортное средство («зеленую карту»).

В соответствии с местным дорожным законодательством каждый автомобиль должен быть укомплектован запасными лампочками и двумя знаками аварийной остановки, выполненными в виде красных треугольников. Учтите, что за отсутствие знака аварийной остановки вас могут оштрафовать на сумму до 9 евро.

В населенных пунктах Испании можно ехать со скоростью не более 50 км/ч, загородных дорогах — не более 90—100 км/ч. На скоростных трассах и автомагистралях можно разогнаться до 120 км/ч.

Круглосуточные заправки в Испании имеются в крупных населенных пунктах, а также на основных автострадах.

Дороги в Испании есть как платные, так и бесплатные. Плата может взиматься как наличными деньгами, так и с помощью пластиковой карточки. В среднем стоимость проезда колеблется от 1,5 до 3 евро.

Р **ВАЖНО**

В Испании на перекрестках с круговым движением преимущество имеют транспортные средства, движущиеся по кругу, если иное не предписано дорожными знаками, разметкой или светофорами.

Испанское дорожное законодательство запрещает разговаривать по мобильному телефону во время движения за рулем даже с использованием системы «свободные руки». Но пользоваться мобильником вы все же можете, если у вас имеется система громкой связи. Несоблюдение этого положения ПДД карается штрафом на сумму около 90 евро.

Крупногабаритный груз должен быть закреплен сзади или сверху транспортного средства, но никак не сбоку. Его необходимо обозначить табличкой с красно-белыми полосами, причем размер таблички — не менее 50×50 см. Если крупногабаритный груз выступает за габариты автомобиля по всей его ширине, то нужно обозначить его двумя такими табличками в разных сторонах. При этом таблички следует закрепить так, чтобы штриховка на них выглядела, как перевернутая буква V. При движении в темное время суток и в условиях ограниченной видимости крупногабаритный груз дополнительно необходимо обозначить красным фонарем.

В соответствии с местным законодательством, максимально допустимое содержание алкоголя в крови водителя должно быть не более 0,5 промилле.

Учтите, что в Испании светофоры могут не стоять на стойках или столбах, а подвешиваться высоко над проезжей частью. Поэтому их можно и не заметить, особенно если вы движетесь навстречу солнцу.

Характерной особенностью дорожного движения Испании является не самая высокая дисциплинированность и культура водителей. Постоянные звуковые сигналы, моргания фарами, активная жестикуляция и прочие проявления нетерпеливости встречаются сплошь и рядом. В частности, если одновременно с появлением зеленого сигнала на светофоре вы не сорвались с места — вам могут начать сигналить и моргать фарами со всех сторон.

Свои особенности в Испании имеются у правил парковки транспортных средств. В частности в населенных пунктах можно ставить машины по четным дням — на стороне дороги с четной ну-

мерацией, по нечетным дням — на противоположной стороне. Нельзя ставить автомобиль у тротуаров, обозначенных желтой линией, ну и, разумеется, в зоне действия соответствующих запрещающих знаков.

А вообще в Испании проблема парковки довольно ощутима. А за нарушение правил парковки могут не только оштрафовать, но и в отсутствие владельца эвакуировать машину на штрафную площадку (разумеется, за счет хозяина). Чтобы потом вернуть свою машину, придется не только заплатить много денег, но и преодолеть множество долгих бюрократических процедур.

Штрафы в сумме до 350 евро дорожные полицейские вправе принимать на месте. Что касается иностранцев, то они должны оплачивать штрафы на месте, а если это невозможно — придется предоставить все сведения о лице, которое может гарантировать оплату штрафа. Кстати, испанское законодательство разрешает у лиц, не оплативших вовремя штраф за нарушение ПДД, конфисковать транспортное средство до полного погашения задолженности.

Андорра

Андорра — одна из самых маленьких европейских стран, пользующаяся определенной популярностью у туристов и деловых людей. Здесь каждый водитель должен иметь при себе водительские права международного образца, а также «зеленую карту» (страховку). Любой автомобиль должен быть укомплектован знаком аварийной остановки, аптечкой, а также набором запасных ламп. На протяжении зимнего сезона обязательно использование зимних шин, а в некоторых горных районах — цепей противоскольжения.

Круглосуточных заправок немного, большинство АЗС работают с 8-00 до 20-00. Литр 95-го бензина на момент написания книги стоит 0,7 евро.

В населенных пунктах Андорры разрешено развивать скорость не более 40 км/ч, на загородных дорогах — не более 70 км/ч. За превышение скорости не более чем на 20 км/ч полагается штраф от 30 евро. Соблюдение скоростного режима контролируется во многих районах с помощью фоторадаров.

Водитель может садиться за руль, если содержание алкоголя в его крови не превышает 0,8 промилле. За управление автомобилем в нетрезвом состоянии можно не только получить штраф в сумме до 4500 евро, но и попасть в тюрьму.

Нарушители ПДД могут уплачивать штрафы как на месте, так и через банк. В последнем случае используется специальный бланк, выдаваемый дорожным полицейским. Если же нарушение зафиксировано фоторадаром, то предписание на уплату штрафа будет доставлено по почте владельцу автомобиля.

Австрия

В Австрии есть как платные, так и бесплатные дороги. Для езды по платным дорогам надо иметь стикер — документ, подтверждающий уплату дорожного налога. Он продается на АЗС, а также на границе: десятидневный стикер стоит 5 евро.

В населенных пунктах Австрии максимально допустимая скорость составляет 50 км/ч, а на загородных дорогах — 100 км/ч. На скоростных трассах и автострадах можно разогнаться до 130 км/ч, но есть и дороги, на которых с 22-00 до 5-00 разрешено двигаться со скоростью не более 110 км/ч. Наказание за слишком быструю езду довольно строгое: превышение скорости не более чем на 20 км/ч карается штрафом на сумму 30 евро.

Учтите, что австрийское дорожное законодательство строго запрещает использовать антирадары и прочие подобные устройства. За нарушение этого требования полагается немалый штраф.

Если вы везете с собой топливо в канистре, то его должно быть не более 10 литров — больше ввезти в страну вам не позволят. Большинство заправок в Австрии работают с 9-00 до 21-00 (вос-

кресенье — выходной). Круглосуточных АЗС немного, все они расположены в основном на автострадах.

Использование ремней безопасности обязательно для водителей и пассажиров, а детей в возрасте до 12 лет и ростом до 150 см можно перевозить только в детских автокреслах. В особых случаях разрешается пристегивать детей ремнем безопасности, предназначенным для взрослого пассажира, если размер и регулировка этого ремня соответствуют росту ребенка (самое главное — ремень не должен проходить через шею).

Учтите, что на некоторых дорогах (горных, заснеженных и др.) проезд запрещен всем транспортным средствам, за исключением автомобилей с зимней экипировкой (такие места обозначены соответствующими дорожными знаками). Шины с глубиной протектора менее 4 мм согласно австрийскому законодательству считаются летними.

Использование цепей против скольжения не запрещено, но только при наличии серьезной необходимости, а также в местах, где они не повреждают дорожное покрытие. Отметим, что их можно одевать даже на летние шины, но в любом случае — на всех ведущих колесах транспортного средства. В некоторых местах использование цепей против скольжения является обязательным — такие места обозначаются соответствующими дорожными знаками.

На круговых перекрестках преимущество имеют транспортные средства, которые въезжают на круг, если иное не предписано дорожными знаками, разметкой и светофорами. Это местная особенность: во многих странах ситуация либо обратная — когда преимущество имеют автомобили, находящиеся на кругу, либо этот момент в Правилах дорожного движения дополнительно не оговаривается (как, например, в России).

Пользоваться мобильным телефоном во время управления автомобилем можно только при наличии системы «свободные руки». Но учтите, что в Австрии существует законодательное разделение понятий «стационарное устройство» и «мобильное устройст-

во». Стационарное устройство отличается тем, что оно должно включать в себя приспособление для крепежа телефонного аппарата, благодаря чему водитель может пользоваться им, не отвлекаясь при этом от управления автомобилем. За разговор по мобильному телефону без устройства «свободные руки» на водителя могут наложить штраф в размере 20 евро.

В Австрии садиться за руль можно, если содержание алкоголя в крови водителя не превышает 0,5 промилле. За управление автомобилем в состоянии опьянения полагается штраф в размере от 220 до 5800 евро, а кроме этого нарушителя могут лишить водительских прав.

Что касается парковки, то многие австрийские города имеют краткосрочные парковочные зоны, на территории которых можно оставлять автомобиль на время от получаса до трех часов. Такая зона может включать в себя сразу несколько расположенных поблизости улиц, поэтому всегда обращайтесь внимание на соответствующие дорожные знаки либо информационные таблички. Зигзагообразной желтой линией разметки обозначаются места, где парковаться запрещено.

Германия

В Германии каждый водитель должен иметь при себе и предъявлять по требованию дорожной полиции следующие документы: права международного образца, техпаспорт на автомобиль и страховку на транспортное средство («зеленая карта»). Также местное дорожное законодательство требует наличия в каждом автомобиле медицинской аптечки и знака аварийной остановки.

Использование ремней безопасности обязательно для водителей и пассажиров. Перевозка детей осуществляется по следующим правилам:

- дети в возрасте до 12 лет ростом до 150 см должны находиться в детском автокресле;

- дети старше 12 лет ростом до 150 см, либо дети младше 12 лет, но ростом выше 150 см могут ехать без автокресла, но должны обязательно пристегиваться ремнем безопасности.

Пользоваться мобильным телефоном во время управления автомобилем можно лишь при наличии системы «свободные руки».

В Германии существует очень много самых разных указателей (на момент написания книги — 648), которые в общей сложности дают около 2000 разных комбинаций. Большинство из них выполняют лишь уточняющие функции: водителю подробно разъясняется, куда следует ехать, какой порядок движения по полосам, в каком месте можно развернуться и т. п. Кроме этого, на трассах сплошь и рядом установлены указатели расстояний до населенных пунктов.

На перекрестках с круговым движением (они обозначаются дорожным знаком синего цвета с тремя изгибающимися стрелками белого цвета) преимущества имеют транспортные средства, движущиеся по кругу, если иное не определено дорожными знаками, разметкой или светофорами.



УЧТИТЕ

В Германии при въезде на круговой перекресток запрещено включать указатели поворотов.

В населенных пунктах Германии можно ехать со скоростью до 50 км/ч, на загородных дорогах — до 100 км/ч, на скоростных трассах и автомагистралях — до 130 км/ч. При этом нужно внимательно следить за дорожными знаками, регламентирующими скоростной режим. Например, в городах можно увидеть знак, запрещающий движение со скоростью более 30 км/ч. А во многих районах Германии, где находятся детские учреждения и организации, водители обязаны снижать скорость движения автомобиля до скорости пешей походки.



УЧТИТЕ

В Германии за нарушение скоростного режима предусмотрено довольно суровое наказание. Например, за превышение скоро-

сти на 25 км/ч вас могут оштрафовать на 200 евро, а за превышение скорости более чем на 30 км/ч — на 240 евро. Превышение скорости более чем на 40 км/ч карается уже не только штрафом, но и лишением водительского удостоверения сроком на один месяц.

Относительно небольшие штрафы, сумма которых не превышает 150 евро, дорожный полицейский может принимать на месте. Более крупные штрафы следует оплачивать в учреждении банка не позднее 7 дней с момента наложения.

Управлять автомобилем в Германии можно, если содержание алкоголя в крови водителя не превышает 0,5 промилле. За управление транспортным средством в нетрезвом состоянии полагается немалый штраф либо лишение прав на длительный срок.

Подавать звуковой сигнал в населенных пунктах можно лишь для предотвращения ДТП, а также в иных экстренных случаях.

Франция

Каждый водитель, путешествующий по дорогам Франции, должен иметь при себе и предъявлять по требованию дорожной полиции следующие документы: водительские права международного образца, техпаспорт на автомобиль, а также страховку на транспортное средство («зеленую карту»). Каждый автомобиль должен быть укомплектован знаком аварийной остановки. Кроме этого, французское законодательство требует, чтобы в период с 1 ноября по 31 марта транспортные средства эксплуатировались только с зимними шинами.

Движение во Франции правостороннее, использование ремней безопасности обязательно для водителей и пассажиров. Дети в возрасте до 10 лет должны находиться на заднем сиденье, а на переднем сиденье их можно перевозить только с использованием детского автокресла в следующих случаях:

- когда все места на заднем сиденье заняты другими детьми, также не достигшими 10-летнего возраста;
- когда в автомобиле отсутствует заднее сиденье.

УЧТИТЕ

Большинство автомобильных трасс во Франции являются платными. На границе вам выдадут специальный талон, который будет действителен в течение двух часов. Бесплатные дороги обозначены зеленым цветом.

Максимально допустимый уровень алкоголя в крови водителя — 0,5 промилле. Если он составляет от 0,5 до 0,8 промилле — водителю выписывается штраф 135 евро. Если же в результате медицинского освидетельствования выяснилось, что алкоголя в крови водителя более чем 0,8 промилле — нарушитель получит внушительный штраф в сумме до 4500 евро. Помимо штрафа нарушителя могут лишить водительского удостоверения, а также подвергнуть тюремному заключению.

В населенных пунктах Франции можно двигаться со скоростью не более 50 км/ч, на загородных дорогах можно разогнаться до 90 км/ч, а на скоростных трассах и автомагистралях — до 110 км/ч. Самый лояльный скоростной режим действует на платных автострадах — здесь можно ехать со скоростью до 130 км/ч.

Превышение максимально разрешенной скорости более чем на 20 км/ч, но менее чем на 40 км/ч карается солидным штрафом, нижний предел которого составляет 135 евро. За превышение скорости более чем на 50 км/ч полагается штраф 1500 евро.

ВАЖНО

Если на дорожном знаке вы видите цифры 1-15 или 16-31, то в эти числа месяца парковка на данной стороне дороги запрещена.

На круговых перекрестках преимущество имеют транспортные средства, находящиеся на кругу, если иное не предписано дорожными знаками, разметкой или светофорами.

Ирландия

Ирландия — страна с левосторонним дорожным движением. Большинство автомобильных дорог бесплатные, исключением являются мосты в Дублине, проезд по которым стоит от 1,05 до 1,30 евро.

Каждый водитель обязан иметь при себе и предъявлять для проверки права международного образца, техпаспорт на автомобиль и «зеленую карту» (страховку на транспортное средство). Детей, достигших четырехлетнего возраста, можно перевозить на переднем сиденье легкового автомобиля в специальном детском автокресле.

В населенных пунктах Ирландии можно ехать со скоростью не более 48 км/ч, на загородных дорогах разрешено разгоняться до 65—96 км/ч (в зависимости от конкретной трассы, дорожных условий и иных факторов). На скоростных трассах и автомагистралях можно ехать со скоростью до 112 км/ч.

За управление автомобилем в нетрезвом состоянии (содержание алкоголя в крови водителя не должно превышать 0,8 промилле) полагается внушительный денежный штраф, сумма которого может составлять до 5000 евро. Отметим, что штрафы за все нарушения ПДД должны оплачиваться в отделении банка в течение 21 дня со дня выписки. Исключением являются только штрафные санкции за несоблюдение правил парковки — дорожные полицейские могут взимать их на месте. Кстати, места, где парковка запрещена круглосуточно, обозначены двойной желтой линией дорожной разметки. В местах, обозначенных одной сплошной желтой линией, парковка запрещена с 8-00 до 18-30.



ПОМНИ ОБ ЭТОМ

Подача звукового сигнала в Ирландии запрещена в промежутке времени с 23-30 до 7-00 (за исключением ситуаций, когда это необходимо для предотвращения ДТП).

Круглосуточных автозаправочных станций в Ирландии немного, они имеются лишь в крупных населенных пунктах и на автострадах.

Греция

На территории Греции каждый водитель обязан иметь при себе и предъявлять для проверки дорожным полицейским следующие документы: водительские права международного образца, тех-

паспорт на автомобиль и «зеленую карту» (страховку на транспортное средство). Каждый автомобиль должен быть укомплектован огнетушителем, аптечкой, знаком аварийной остановки и набором запасных лампочек.

В населенных пунктах Греции вы можете ехать со скоростью до 50 км/ч, вне населенных пунктов — до 100 км/ч, на скоростных трассах и автомагистралях можно разогнаться до 120 км/ч.

Превышение скорости не более чем на 20 км/ч карается штрафом от 13,5 евро, что мягче, чем во многих других странах. А вот минимальный штраф за проезд на запрещающий сигнал светофора составляет 67,5 евро.

Учтите, что большинство АЗС в Греции заканчивают работу в 19-00. Исключением являются лишь заправки, находящиеся на скоростных автострадах, а также в крупных населенных пунктах. Кстати, ввезти в Грецию свое топливо вы можете только в топливном баке, поскольку ввоз и вывоз его в канистрах запрещен.

Характерная особенность Греции состоит в том, что все трассы в этой стране являются платными. Обычно плата взимается наличными деньгами и составляет от 1,5 до 3 евро.

Уровень алкоголя в крови водителя не должен превышать 0,5 промилле, как и в большинстве европейских стран. За управление автомобилем в нетрезвом состоянии применяется дифференцированная система штрафов.

При парковке в ночное время на шоссе необходимо обязательно включить габаритные огни.

Польша

Намереваясь отправиться на автомобиле в Польшу, знайте: местное законодательство строго запрещает применение антирадаров или иных подобных устройств, создающих препятствия для измерения скорости работниками дорожной полиции.

Каждый автомобиль должен быть укомплектован огнетушителем и медицинской аптечкой.

С 1 октября по 1 марта все транспортные средства на территории Польши должны двигаться с включенным ближним светом фар или габаритными огнями. Это обусловлено тем, что в зимнее время ухудшаются дорожные условия, и водителям нужно больше времени на то, чтобы успеть среагировать на внезапное изменение ситуации на дороге. Да и вообще — транспортные средства с включенными внешними световыми приборами лучше заметны на дороге для других участников движения.

Водители обязаны пропускать пешеходов, пересекающих проезжую часть по пешеходному переходу. Пешеходы это отлично знают, и постоянно злоупотребляют своим преимущественным положением: зачастую многие даже не смотрят по сторонам, прежде чем ступить на проезжую часть. **Об этом следует все время помнить, поскольку для многих водителей непредсказуемость пешеходов является полной неожиданностью.**

Использование ремней безопасности обязательно для всех водителей и пассажиров. Это касается и пассажиров задних сидений легковых автомобилей, а также тех, кто путешествует на автобусе.

На территории Польши установлены следующие ограничения скорости:

- ❑ в населенных пунктах — не более 60 км/ч;
- ❑ в жилых зонах и на дворовых территориях — не более 20 км/ч;
- ❑ вне населенных пунктов для легковых автомобилей, грузовых автомобилей разрешенной максимальной массой не более 3,5 т, а также для мотоциклов на автомагистралях — до 130 км/ч, на двухполосных скоростных дорогах — до 110 км/ч, на однополосных скоростных дорогах либо на скоростных дорогах, имеющих по одной полосе для движения в каждом направлении — до 100 км/ч, на остальных дорогах — до 90 км/ч;
- ❑ для транспортных средств других категорий на автомагистрали, скоростной автодороге либо на двухполосной дороге, с не менее чем двумя полосами, предназначенными для движения в обоих направлениях — 80 км/ч, на остальных дорогах — 70 км/ч;

- буксировка транспортных средств в населенных пунктах разрешается со скоростью не более 30 км/ч, вне населенных пунктов — не более 60 км/ч.

Помните, что в Польше на автомагистралях можно буксировать транспортные средства только до ближайшего съезда либо места, предназначенного для их ремонта и обслуживания пассажиров. Двигаясь по автомагистрали либо по иной скоростной трассе, помните, что останавливаться на обочинах строго запрещено (кроме как в исключительных случаях — поломка автомобиля, плохое самочувствие водителя и т. п.). Остановка и стоянка разрешены только в специально предназначенных для этого местах.

Что касается знаков дорожного движения, действующих на территории Польши, то они в большинстве своем аналогичны российским (правда, графическое оформление может иметь некоторые отличия). Есть и совсем уж специфичные и незнакомые для россиян знаки: например, знак «Парковка для определенного лица» или «Парковка для машин, хозяева которых находятся в здании». Такими знаками разрешается парковка транспортных средств только для определенных категорий граждан.

Глава 3



Особенности ПДД в Африке, США, Австралии, Китае и Японии

Содержимое этой главы адресовано тем, кто любит путешествовать за рулем в далеких и экзотических странах. Вы узнаете, какие особенности ПДД существуют в некоторых африканских государствах, в Австралии, Китае и Японии. Ну и, конечно, мы не могли обойти вниманием такую страну, как США, с которой мы и начнем данную главу.

США

Если вы планируете ездить за рулем по американским дорогам, то знайте: в разных штатах ПДД могут отличаться. Поэтому прежде чем посетить тот или иной штат, ознакомьтесь с местными Правилами дорожного движения.

В данном разделе речь пойдет о тех особенностях ПДД США, которые свойственны большинству штатов.

Характерной особенностью организации дорожного движения в США является то, что скрыть факт нарушения ПДД практически нереально: повсюду установлены приборы фото- и видеофиксации, которые записывают все происходящее на дороге.



УЧТИТЕ

В Америке используется иная система измерения, чем в России и большинстве других государств. Например, расстояние выражается в футах или милях, а скорость движения автомобилей — не в км/ч, а в милях в час.

В целом скоростной режим в Америке довольно демократичный, максимально разрешенные пределы скорости выше, чем в России и в Европе. На первых порах это даже вызывает некоторый дискомфорт, но в скором времени водители-иностранцы адаптируются к новым условиям и с удовольствием ездят на высокой скорости. При этом в каждом штате функционирует своя система организации скоростного режима, причем сведения о разрешенной скорости содержатся на дорожных знаках. Обычно в жилых зонах автомобили могут ехать со скоростью до 25—30 миль в час, а на трассах типа «freeway» (эти трассы специально предназначены для езды на дальние расстояния, на них почти нет светофоров и перекрестков) — до 65 (иногда до 50) миль в час.

С особой бдительностью американские дорожные полицейские контролируют соблюдение правил парковки. Помните, что в соответствии с местным дорожным законодательством парковка запрещена:

- в тоннелях;
- на мостах, путепроводах и эстакадах;
- на стоянках, предназначенных для инвалидов, если на машине нет соответствующей таблички или номерного знака;
- рядом со стоящими у проезжей части транспортными средствами;
- на железнодорожных путях;
- в местах въезда и выезда со скоростной автомагистрали (кроме экстренных случаев);
- на перекрестках;
- на тротуарах и пешеходных переходах;

- ❑ в местах, где проводятся дорожно-строительные работы — в том случае, если стоящий автомобиль будет мешать движению других транспортных средств;
- ❑ ближе 30 футов (это примерно 9,1 м) от светофоров, а также знаков «Уступите дорогу» и «STOP»;
- ❑ ближе 20 футов (около 6 м) от островков безопасности, предназначенных для пешеходов, а также от въездных ворот пожарных депо, расположенных на этой же стороне улицы;
- ❑ ближе 75 футов (около 23 м) от ворот пожарных депо, расположенных на противоположной стороне улицы;
- ❑ ближе 5 футов (около 1,5 м) от аллей, подъездов, проездов с выемкой в бордюре и частных дорог;
- ❑ ближе 15 футов (около 4,6 м) от пожарных гидрантов;
- ❑ ближе 50 футов (около 15 м) от железнодорожных переездов;
- ❑ дальше 12 дюймов (около 30 см) от тротуара.

Кроме этого, нельзя парковаться в зоне действия соответствующих запрещающих знаков.

На обочинах дорог, а также на скоростных автострадах и автомагистралях американские ПДД запрещают ехать задним ходом. Отметим, что на обочинах запрещено вообще всякое движение (в том числе и передним ходом), если только это не разрешено дорожными знаками или разметкой.

Свои особенности в США есть и у правил совершения обгона. Если вы находитесь на дороге, имеющей две полосы для движения в одном направлении, то учтите, что левая полоса предназначена для обгона транспортных средств, движущихся на малой скорости. Если же дорога имеет более двух полос для движения в одном направлении, то по правой полосе должны двигаться транспортные средства на невысокой скорости, по центральным — автомобили с обычной скоростью, а левая полоса предназначена только для совершения обгона. Выполнять обгон с правой стороны запрещено: ведь водитель обгоняемого автомобиля может не

заметить тот факт, что его обгоняют, и начать перестроение вправо или попытаться съехать на обочину. Это может стать причиной аварии. Ну и, разумеется, строго запрещено использовать для обгона обочину.

В ряде американских штатов ПДД содержат такой термин, как «движение по береговой линии». В большинстве случаев береговая линия имеет статус обычной автомобильной дороги, и на ее территорию распространяется действие ПДД. Поэтому ехать по береговой линии нельзя без прав, на незарегистрированном автомобиле и т. д. На береговой линии пешеходы всегда имеют преимущество, а максимально допустимая скорость обычно составляет 25 миль в час.

Оформление большинства американских знаков отличается от российских, но их требования вполне понятны и очевидны — в немалой степени потому, что они содержат поясняющие надписи. Например, знак ограничения скорости представляет собой прямоугольник белого цвета, на котором черным цветом написано: «SPEED LIMIT 60» (цифра обозначает максимально разрешенную скорость, в данном примере — 60 миль в час). Дорожный знак «Въезд запрещен» (знаменитый «кирпич») имеет такой же вид, как и в России, с той разницей, что на его белой полосе выполнена надпись «DO NOT ENTER». Подобные надписи имеются на знаках приоритета, запрещающих и предписывающих знаках и др.

С пьянством за рулем американское законодательство ведет нещадную войну. Причем, если водитель управляет автомобилем в нетрезвом состоянии, то привлечь к серьезной ответственности могут не только его (что само собой разумеется), но и тех людей, которые позволили ему сесть за руль в пьяном виде. Например, если ваш нетрезвый гость уехал от вас за рулем автомобиля, то часть ответственности за его нарушение будет возложена на вас.

Детей в США перевозят в специальных школьных автобусах желтого цвета. Следует знать, что эти автобусы пользуются множеством преимуществ, а также уважением и почетом со стороны других участников движения. При остановке школьно-

го автобуса для посадки или высадки детей у него загораются специальные огни: в этом случае все расположенные поблизости транспортные средства обязаны остановиться. Если дорога по осевой линии не имеет разделительной полосы или иного искусственного ограждения, то данное требование распространяется и на те автомобили, которые находятся на противоположной стороне дороги.

Многие американские дороги имеют такой элемент, как «полоса для транспортных средств, выполняющих левый поворот». Он обычно располагается посередине проезжей части, и заезжать на эту полосу разрешается лишь тем, кто намерен выполнить левый поворот. Суть заключается в том, что по такой полосе транспортные средства едут навстречу друг другу буквально «лоб в лоб», но на перекрестке они спокойно разъезжаются: каждый поворачивает налево. Для обозначения таких полос в США предназначена специальная дорожная разметка, представляющая собой сплошную и прерывистую линии желтого цвета с каждой стороны, а место, где водитель должен повернуть налево, обозначено соответствующими стрелками (рис. 3.1).



ВАЖНО

Въезжать на полосу для транспортных средств, выполняющих левый поворот, можно только после того, как вы убедитесь в безопасности маневра. Строго запрещено выполнять по такой полосе обгон, а также ехать по ней более 300 футов (90 метров).

Особые требования предъявляются в США к выполнению такого маневра, как разворот. В частности, вы можете развернуться лишь при полном отсутствии помех и удостоверившись в том, что данный маневр не создаст неудобств другим участникам движения.



УЧТИТЕ

В некоторых американских населенных пунктах выполнение разворотов вообще запрещено.



Рис. 3.1. Дорога со стрелкой для левого поворота

В США велосипедисты и пешеходы имеют преимущество перед другими участниками движения. Более того — на нерегулируемых перекрестках водитель должен уступить пешеходу дорогу даже в случае, когда пешеходный переход никак не обозначен. Если на стороне дороги, по которой вы движетесь, появился пешеход — вам следует остановиться. Также необходимо останавливаться и тогда, когда пешеход находится на расстоянии не более одной полосы соответствующего направления. Трогаться с места разрешается лишь тогда, когда пешеход находится на расстоянии более одной полосы соответствующего направления.

Если во время движения автомобилю приходится пересекать тротуар, то водитель должен уступить дорогу находящимся на нем пешеходам. А вообще движение по тротуарам (кроме пересечения, когда иного выхода нет) строго запрещено.



ПОМНИ ОБ ЭТОМ

В Америке полным преимуществом пользуются слепые пешеходы, пользующиеся белой тростью либо идущие с собакой-пово-

дырем. Американские ПДД категорически запрещают подавать им звуковые сигналы, поскольку это может напугать собаку-поводыря либо дезориентировать ее хозяина.

Поворачивая налево, водитель должен пропустить пешеходов, велосипедистов, а также транспортные средства, которые едут навстречу. На круговых перекрестках преимущество имеют транспортные средства, движущиеся по кругу.

На нерегулируемых перекрестках, не оборудованных знаками приоритета, вступает в силу правило «помехи справа». Помимо этого, водители должны пропускать транспортные средства, которые находятся на середине перекрестка.

В Америке существуют нерегулируемые перекрестки, у которых с каждой стороны установлен знак «STOP». Здесь первым имеет право ехать тот, кто раньше подъехал к перекрестку (но перед знаком в любом случае необходимо остановиться). Бывают ситуации, когда к такому перекрестку одновременно с разных сторон подъезжают автомобили — в этом случае нужно руководствоваться правилом «помехи справа».

Египет

Египет — страна, где дорожное движение отличается редкой беспорядочностью и непредсказуемостью. Конечно, в Египте есть свои ПДД и прочие нормативные документы, регламентирующие дорожное движение, но то, что наблюдается на египетских дорогах, можно назвать одним словом — хаос.

В больших городах любого иностранца удивляет беспорядочное скопление пешеходов и транспортных средств, которые практически не реагируют на присутствие других участников движения. Дорожные знаки, разметка и светофоры существуют лишь для «проформы», поскольку на них практически никто не обращает внимания. Иначе говоря, если на светофоре горит красный сигнал — это вовсе не гарантирует того, что участник движения, к которому он обращен, действительно остановится.

Пешеходы выскакивают на проезжую часть в любом месте и в любое время, о пешеходных переходах никто и не вспоминает. Порой такое поведение становится причиной серьезных пробок и заторов, надолго блокируя движение транспортных средств.

На дорогах постоянно возникают споры, стычки, раздаются пронзительные звуки клаксонов, отовсюду слышится ругань, вобщем обстановка — как на грязной шумной провинциальной барахолке. Во многом благодаря такой «организации» дорожного движения египетские водители давно махнули рукой на такие «мелочи», как небольшие вмятины и царапины на автомобилях: подобные отметины имеются на большинстве машин.

Правда, пару лет назад хаос на дорогах наконец-то привлек внимание египетских властей. В результате в августе 2008 года в Египте вступил в силу новый закон, направленный на урегулирование дорожного движения и обеспечение безопасности на дорогах. Главная особенность данного закона — ужесточение санкций за нарушение ПДД.

Например, одним из самых строгих требований местных ПДД стало наличие и укомплектованность медицинской аптечки. Знайте, что в соответствии с египетским дорожным законодательством аптечка должна включать в себя:

- пластырь — 2 шт.;
- бандаж (используется при переломах конечностей);
- искусственный лед;
- фонарик;
- брошюру об оказании первой медицинской помощи;
- покрывало, пропитанное вазелином (используется при ожогах);
- одноразовые медицинские перчатки — 4 пары;
- медицинскую вату;
- ножницы;
- антисептическое средство;
- стерильные медицинские бинты — 4 шт.

Корпус аптечки должен быть изготовлен из нержавеющей стали и иметь маркировку снаружи, выполненную на арабском языке.

Помимо аптечки, в машине должен быть знак аварийной остановки. За отсутствие аптечки или знака аварийной остановки грозит лишение прав сроком на месяц.



ПОМНИ ОБ ЭТОМ

Если вам выписали штраф за нарушение ПДД — знайте: при оплате его на месте вам могут предоставить скидку 50%. Если вы отказываетесь заплатить штраф на месте — сведения об этом штрафе попадают в так называемое «водительское досье» и хранятся по месту регистрации транспортного средства. В этом случае штраф оплачивается при каждом продлении лицензии на транспортное средство.

Использование ремней безопасности обязательно для водителей и пассажиров. За нарушение этого требования — штраф от 100 до 300 фунтов. Правда, многие местные водители при всем желании не могут пристегиваться, поскольку ездят на таких старых машинах, в которых ремни безопасности давно срезаны за ненадобностью или просто оборваны.

Разговаривать во время движения по мобильному телефону можно только при наличии системы «свободные руки». К нарушителям этого требования применяется штраф от 100 до 300 фунтов.

Одним из самых серьезных нарушений ПДД является езда по встречной полосе, а также иные действия водителя, которые ставят под угрозу жизнь или здоровье других участников дорожного движения, или могут привести к возникновению аварийной ситуации. За такие нарушения полагается штраф от 1000 до 3000 фунтов.

Еще один важный момент: для водителей в Египте предусмотрено наказание за движение в неорганизованной колонне. Причем с этим здесь строго — под это определение может попасть даже свадебная процессия. За такое нарушение водителю грозит лишение водительского удостоверения сроком от одного месяца. Такие же санкции последуют за использование фар-прожекторов,

а также за включение дальнего света фар, если это создает угрозу безопасности дорожного движения.

За движение на мотоцикле без использования защитного мотошлема полагается штраф в размере 100 фунтов.

Характерной особенностью Египта является то, что оставленные, где попало, автомобили могут полностью блокировать движение или привести к возникновению серьезных заторов. Поэтому учтите, что за нарушение правил парковки вас могут лишить водительского удостоверения сроком на один месяц.



КСТАТИ

Лишение прав в Египте относится к числу наиболее суровых санкций. Дело в том, что многие египтяне зарабатывают на жизнь частным извозом, и для них это является единственным источником дохода.

За некоторые нарушения ПДД (например, несоблюдение правил парковки) дорожные полицейские могут на законном основании заблокировать колеса автомобиля блокиратором. Водитель, самостоятельно снявший блокиратор, подвергается штрафу в размере от 200 до 1000 фунтов, а также тюремному заключению на срок не менее 6 месяцев.



ПОМНИ ОБ ЭТОМ

В Египте могут наказать даже за столь пикантное нарушение, как непристойное поведение (попросту говоря, занятие сексом) в автомобиле. Это может привести к штрафу 300 фунтов и тюремному заключению минимум на 6 месяцев.

Отличительной чертой Египта является то, что многие водители при движении в темное время суток не пользуются внешними световыми приборами. В большинстве случаев это происходит по причине отсутствия, повреждения или неисправности этих приборов (разбита фара, перегорела лампочка и т. п.), а тратить деньги на ремонт хозяин не хочет. По этой же причине многие автомобили ездят без боковых зеркал. Правда, со вступлением в силу новых ПДД подобные нарушения наказываются лишением прав минимум на 6 месяцев.

Объединенные Арабские Эмираты

Первое, что нужно знать каждому человеку, намеревающемуся водить машину в ОАЭ: водительские права международного образца действуют в этой стране только в течение 30 дней. Если вы планируете пробыть в стране большой срок, то придется получить местное водительское удостоверение.

Автомобильное топливо в ОАЭ стоит дешевле, чем в России, при этом его качество на несколько порядков выше. Вообще-то это странно: обе страны имеют огромные запасы нефти, но почему-то в одной бензин дешевый и отличного качества, а в другой — дорогой и некачественный. Выходить из автомобиля во время заправки не обязательно — за вас все сделает работник АЗС. Также в его обязанности входит бесплатно протереть лобовое и заднее стекло автомобиля, если это необходимо (обычно за эту услугу дают чаевые, но только на добровольной основе).

Водители и пассажиры должны в обязательном порядке пристегиваться ремнями безопасности. Учтите, что если пассажир не пристегнут, то наказан будет водитель автомобиля. Пользоваться во время движения мобильной связью, держа телефон возле уха, запрещено.

В населенных пунктах ОАЭ можно ехать со скоростью от 40 до 80 км/ч (это зависит от конкретного населенного пункта, дорожных условий и иных факторов). На скоростных трассах и автомагистралях можно разгоняться до 120 км/ч. За соблюдением скоростного режима следят не только работники дорожной полиции, но и фоторадары.

Еще одна особенность ОАЭ заключается в том, что здесь функционирует система «черных меток» — по аналогии с тем, как в СССР нарушителям в талонах предупреждений пробивались «дырки». В течение года водитель может получить не более 24 таких «черных меток».

Отметим, что нарушения ПДД караются «черными метками» в зависимости от тяжести и серьезности содеянного. Ниже пере-

числены самые серьезные нарушения, за совершение которых водитель получает сразу 24 «черные метки».

- ❑ Езда за рулем в нетрезвом состоянии. Причем если водитель, управляющий транспортным средством в состоянии опьянения, попал в ДТП — страховое возмещение он не получит. Кроме этого, его не только задержат, но еще и оштрафуют на внушительную сумму, а также могут подвергнуть тюремному заключению и депортировать из страны.
- ❑ Опасное вождение автомобиля.
- ❑ Отсутствие на автомобиле государственных регистрационных знаков.
- ❑ Превышение максимально дозированной скорости более чем на 60 км/ч.
- ❑ Создание аварийной ситуации, которая привела к человеческим жертвам.

Проезд на красный свет карается 12-ю «черными метками». За повторное совершение данного нарушения лишают водительского удостоверения. Также 12 «черных меток» назначаются за опасный обгон на грузовом автомобиле, движение по скоростной автостраде или автомагистрали со скоростью менее 60 км/ч, выезд на встречную полосу, превышение скорости менее чем на 60 км/ч (в этой ситуации дорожный полицейский на месте определит строгость и размер санкций), движение по аварийной полосе.



УЧТИТЕ

С особой строгостью работники дорожной полиции относятся к водителям большегрузных транспортных средств. В частности за проезд на красный свет водителя могут даже депортировать из страны.

Одной из распространенных мер воздействия на нарушителей является конфискация транспортного средства на определенный период времени (неделя, месяц и т. п.). Например, машину могут изъять на какое-то время за нарушение правил парковки (особенно если автомобиль припаркован с нарушением в местах, отве-

денных для автотранспорта инвалидов, неподалеку от пожарных щитов и т. п.). За чрезмерную тонировку стекол (ориентировочно на 30-40% сильнее, чем разрешено) машину также могут изъять под временный арест.



Помни об этом

Если водитель не имеет при себе достаточной суммы для уплаты штрафа, то его могут заключить под стражу. Каждый прожитый в тюрьме день погашает сумму штрафа на 14 долларов.

Порядок регистрации транспортных средств в ОАЭ имеет характерную особенность: в этой стране номерной знак закрепляется не за транспортным средством, а за конкретным человеком. Поэтому при смене автомобиля можно оставить себе старые номерные знаки. При желании человек вправе подарить свои регистрационные номера кому-то другому.

Еще одна местная особенность заключается в том, что количество цифр на номере автомобиля зависит от социального статуса и положения его хозяина в обществе. Самый важный номер — у шейха: он имеет всего одну цифру. Близкие родственники шейха имеют номерные знаки с двумя цифрами. Другим важным персонам выдаются номера с тремя цифрами. Основная же масса населения имеет автомобильные номера с пятью цифрами.

Одним из самых серьезных проступков является такое экзотическое нарушение ПДД, как наезд на верблюда. За это водителю могут выписать астрономический штраф от 30 000 до нескольких сотен тысяч долларов. Но справедливости ради нужно отметить, что местные власти предпринимают все возможные меры для предотвращения такого ДТП: например, большинство скоростных трасс и автомагистралей, проходящих по пустыне, огорожены забором-сеткой, чтобы верблюды не могли выйти на проезжую часть.

Разные эмираты связаны между собой сетью качественных скоростных трасс и автомагистралей. Но при этом в каждом эмирате могут быть местные специфические особенности: например, страховка на автомобиль, полученная в городе Дубай, недействи-

тельна на территории Омана. Да и вообще — ПДД, которые в целом похожи на российские, могут иметь в разных эмиратах какие-то отличия.

Р **ВАЖНО**

Одним из самых серьезных нарушений ПДД в городе Дубай считается въезд на перекресток на зеленый свет до того, как пересекаемая проезжая часть освободится от проезжающих транспортных средств.

С особой бдительностью дорожные полицейские следят за соблюдением правил парковки транспортных средств. Например, если вы припаркуетесь в запрещенном месте (такие места обычно обозначаются красным бордюром), то получите не только немалый штраф, но и временно лишитесь автомобиля (его арестуют на какой-то срок). Отметим, что в центральной части большинства крупных населенных пунктов парковки, как правило, являются платными.

Если случилась авария, то первое, что нужно сделать — это вызвать на место происшествия наряд дорожной полиции. Категорически запрещено перемещать с места транспортные средства и прочие предметы, которые могут быть использованы для восстановления реальной картины происшедшего (осколки, выпавшие или отвалившиеся детали, обломки бампера и т. п.).

ПОМНИ ОБ ЭТОМ

Каждый участник ДТП должен получить у дорожных полицейских соответствующий рапорт.

При проезде перекрестков с круговым движением не забывайте, что в ОАЭ транспортные средства, которые находятся на кругу, имеют преимущество.

Австралия

Австралия — страна с левосторонним движением, которое осталось здесь со времен английской колонизации.

На австралийском континенте хорошо развита сфера проката автомобилей: машину можно взять на вокзалах, в аэропортах и т. д. Но учтите, что у россиян не самая хорошая репутация, поэтому автомобили нашим соотечественникам дают только при наличии кредитной карточки и крупного оплаченного депозита. А вообще напрокат можно взять не только легковой автомобиль (не удивляйтесь, если предложат машину с правым рулем), но и фургон — правда, на срок не менее 7 дней. Главное, чтобы лицу, желающему взять автомобиль напрокат, исполнился 21 год (некоторые компании повышают минимальный возраст до 25 лет).

Р ВАЖНО

Если вы планируете проехать на автомобиле большое расстояние — учтите, что в пустынных и необжитых районах АЗС порой находятся на расстоянии 100—150 км друг от друга. Это относится также к пунктам питания и автосервиса. Поэтому настоятельно рекомендуется иметь с собой запас не только топлива, но и питьевой воды. Более того — некоторые путешественники берут с собой минимум два запасных колеса. Отправляясь в дальнюю дорогу, предупредите кого-нибудь о том, в каком направлении вы поедете и когда рассчитываете прибыть в пункт назначения — это позволит найти вас в случае необходимости.

Использование ремней безопасности обязательно для водителей и пассажиров. Что касается скоростного режима, то в населенных пунктах можно развивать скорость до 60 км/ч, вне населенных пунктов — до 100 км/ч, а на скоростных трассах и автомагистралях — до 130 км/ч. Соблюдение скоростного режима контролируется как дорожными полицейскими, так и специальной техникой (фоторадарами и т. п.).

Дорожные полицейские в Австралии отличаются доброжелательностью, вежливостью, и в то же время — принципиальностью и честностью. Хвастаться своими связями перед ними бесполезно, столь распространенные в России «понты» здесь ничем не помогут. Каждый полицейский убежден: закон — превыше всего, и любой нарушитель ПДД должен понести наказание. Если вам выписали штраф, то он оплачивается либо кредитной карточкой, либо через отделение банка (причем извещение об уплате

штрафа могут прислать по почте). Наличные деньги полицейские не принимают, ну а давать взятку лучше и не пытаться — это чревато крупными неприятностями.



ЭТО ДОЛЖЕН ЗНАТЬ КАЖДЫЙ

На австралийском континенте каждый дорожный полицейский имеет огнестрельное оружие, причем ему законодательно разрешено стрелять на поражение без предупредительного выстрела в воздух. Если вы остановились по требованию дорожной полиции, лучше оставайтесь на своем месте и не покидайте автомобиль, а если вы все же вышли из машины — ни в коем случае не держите руки в карманах!

Наряд дорожной полиции может работать в автомобиле без внешних опознавательных знаков. У дорожных полицейских есть специальные технические приспособления, которые позволяют им контролировать скорость как попутных, так и встречных автомобилей. В случае необходимости нарушителя в течение максимум пары минут догоняют и заставляют остановиться. Попытка удрать от дорожной полиции ни к чему не приведет: полицейские автомобили оборудованы мощными 3-литровыми моторами, а умение полицейских водить автомобиль можно сравнить с настоящим искусством.

К нарушителям ПДД применяется система штрафных очков и денежных штрафов. За наиболее опасные и серьезные нарушения водителя могут лишить водительского удостоверения и даже подвергнуть тюремному заключению. Если за 3 года водитель набрал более 12 штрафных очков — его водительские права становятся недействительными. Их никто не заберет — документ остается у хозяина: теперь его можно использовать в качестве удостоверения личности (в принципе, можно и выбросить).

За превышение скорости не более чем на 15 км/ч водителю назначается 1 штрафное очко, за превышение скорости на 15—30 км/ч добавляется 3 штрафных очка, а на 30—45 км/ч — 4 очка. Если же вы превысите максимально разрешенную скорость более чем на 45 км/ч, то получите 6 штрафных очков.

Опасные развлечения вроде езды «наперегонки» караются 3 баллами. Столько же штрафных очков полагается за перечисленные ниже нарушения:

- ❑ непредоставление преимущества другим участникам дорожного движения, которые имеют на это право (например, игнорирование соответствующего дорожного знака);
- ❑ движение по полосе, предназначенной для маршрутных транспортных средств;
- ❑ неаккуратное вождение;
- ❑ превышение скорости при выполнении обгона;
- ❑ выезд на полосу встречного движения;
- ❑ выполнение обгона на пешеходном переходе;
- ❑ проезд на запрещающий сигнал светофора;
- ❑ несоблюдение требования пропустить пешеходов, пересекающих проезжую часть по пешеходному переходу;
- ❑ езда с непристегнутыми ремнями безопасности, а также езда без специального шлема (для водителей мотоциклов и велосипедов).

За нарушение некоторых правил маневрирования (например, выполнение маневра без включения указателя поворота) водитель получает 2 штрафных очка. Столько же баллов начислят за движение по правым полосам при свободных левых, потому что в соответствии с местными ПДД водитель должен вести транспортное средство ближе к левому краю проезжей части.

Нарушение правил пользования внешними световыми приборами, а также несоблюдение безопасной дистанции карается 1 штрафным очком.



ПОМНИ ОБ ЭТОМ

На австралийском континенте по выходным и праздничным дням все штрафные санкции, применяемые к нарушителям ПДД, умножаются на два. Причем это относится не только к штрафным баллам, но и к штрафам, а также прочим санкциям. За спор с

дорожным полицейским сумма штрафа также может возрасти в два раза.

Небрежное вождение, ставшее причиной летального исхода, карается штрафом 3300 долларов (повторно — 5500 долларов), лишением свободы до полутора лет (повторно — до 2 лет), лишением прав минимум на 3 года (повторно — минимум на 5 лет). Если же небрежное вождение привело только к травмам у другого участника движения, то на первый раз штраф составит до 2200 долларов, лишение свободы — на срок до 9 месяцев, а лишение водительского удостоверения — минимум 3 года. За повторное совершение такого нарушения полагается штраф 3300 долларов, тюремное заключение до 12 месяцев и лишение прав минимум на 5 лет.

По австралийским законам одним из наиболее серьезных правонарушений считается слишком опасная (скоростная) езда. Ранее мы уже говорили о том, как начисляются штрафные баллы за превышение скорости. Кроме этого, за опасную езду может последовать такое наказание: штраф 2200 долларов, тюремное заключение на срок до 9 месяцев и лишение прав минимум на 3 года. За повторное такое нарушение полагается штраф до 5500 долларов, лишение свободы на срок до 2 лет и лишение водительского удостоверения минимум на 5 лет.

Если уровень алкоголя в крови водителя превышает максимально разрешенную норму на 0,15 гр/100 мл крови, то он карается штрафом до 3300 долларов (**здесь и далее суммы приведены в австралийских долларах**). Кроме этого, нарушителя могут лишить прав на срок от одного года, а также подвергнуть тюремному заключению на срок до 18 месяцев. За такое же нарушение, совершенное повторно, сумма штрафа может достигать до 5500 долларов, лишение свободы — до 2 лет, и минимум на два года можно лишиться прав.



КСТАТИ

По австралийским законам предельно разрешенный уровень алкоголя в крови водителя составляет 0,02—0,05 гр/100 мл крови (в зависимости от категории водительского удостоверения).

Если превышение нормы содержания алкоголя в крови водителя составит от 0,08 до 0,15 гр/100 мл крови, то за впервые совершенное такое нарушение водителя могут оштрафовать на сумму до 2200 долларов, подвергнуть тюремному заключению на срок до 9 месяцев, и плюс ко всему — лишить прав минимум на 1 год. За такое же нарушение, совершенное повторно, грозит штраф до 3300 долларов, лишение свободы — до 1 года, лишение прав — минимум на 3 года. Отметим, что в любом случае у нарушителя немедленно изымается водительское удостоверение.

Если уровень алкоголя в крови водителя составляет от 0,05 до 0,08 гр/100 мл крови, то за впервые совершенное такое нарушение водитель может получить штраф до 1100 долларов, а также лишиться прав минимум на полгода. Также по решению суда водителя могут подвергнуть тюремному заключению. За повторное такое нарушение грозит штраф до 2200 долларов, лишение водительского удостоверения минимум на год, и, по решению суда — лишение свободы.

Если уровень алкоголя в крови водителя больше 0,02 гр/100 мл крови и меньше 0,05 гр/100 мл крови (напомним, что для некоторых категорий водительских прав такие нормы допустимы, но в данном случае разговор идет именно о нарушителях), то наказание (как за первое, так и за повторное нарушение) будет таким же, как и при содержании алкоголя от 0,05 до 0,08 гр/100 мл крови.

Характерной особенностью австралийского дорожного законодательства является то, что в нем предусмотрены отдельные санкции за управление транспортным средством в состоянии наркотического опьянения. Так, если водитель попался на таком нарушении впервые, то его могут оштрафовать на 2200 долларов, лишить свободы на срок до 9 месяцев, а также лишить прав минимум на год. За повторное такое нарушение санкции будут следующими: штраф до 3300 долларов, тюремное заключение сроком до 1 года, лишение прав минимум на 3 года.

Если водитель отказывается от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, то на первый раз его могут оштрафовать на сумму до 3300 долларов, подвергнуть тю-

ремному заключению на срок до полутора лет или лишить прав минимум на 3 года. За повторный отказ от медицинского освидетельствования на состояние опьянения полагается штраф 5500 долларов, тюремное заключение на срок до 2 лет либо лишение водительского удостоверения минимум на 5 лет.

Такие же санкции применяются за управление транспортным средством, будучи лишенным водительского удостоверения. При этом за первое такое нарушение лишение прав составляет минимум 1 год, за повторное — минимум 2 года. Если же водитель управляет транспортным средством, вообще не имея водительских прав (т. е. он был не лишен их, а вообще никогда не имел), то за это его оштрафуют на сумму до 2200 долларов и подвергнут тюремному заключению на срок, который определит суд. За такое же нарушение, совершенное повторно, полагается штраф 3300 долларов и лишение свободы по полутора лет.

Суровые санкции ожидают тех, кто не оказал помощь пострадавшим в результате ДТП, повлекшего за собой смерть или травмы его участников, или отказался остановиться для этого. За это на первый раз полагается штраф до 3300 долларов, но может быть применено и лишение свободы до полутора лет, и лишение прав минимум на 3 года. За повторное такое нарушение следует наложение штрафа до 5500 долларов, тюремное заключение на срок до 2 лет, лишение водительского удостоверения минимум на 5 лет.

Также к числу наиболее серьезных правонарушений австралийское дорожное законодательство относит умышленно опасное вождение автомобиля. За это нарушителя могут оштрафовать на сумму до 3300 долларов, а также пожизненно лишить водительского удостоверения. Если же нарушение привело к получению травм другими участниками движения, то виновный может лишиться свободы на срок до 7 лет, а в случае гибели людей можно попасть в тюрьму на срок до 10 лет.

И еще один важный момент. Знайте, что за превышение скорости более чем на 45 км/ч, попытку скрыться от полиции, а также за

наличие в крови водителя алкоголя в количестве более 0,15 гр/100 мл крови суд может к уже имеющемуся наказанию добавить еще 4 года лишения свободы.

Китай

Китай — страна с правосторонним дорожным движением, так что в этом плане российским водителям адаптация не нужна. Характерной особенностью китайских дорог является то, что одни дороги буквально заставлены указателями, а на других их почти нет.

Порядок на китайских дорогах контролируется не только работниками дорожной полиции, но также видео- и фотокамерами. Нарушение скоростного режима (причем не только превышение скорости, но и слишком медленная езда) карается солидными денежными штрафами и большим количеством штрафных очков.

В китайских населенных пунктах на дорогах, имеющих по одной полосе для движения в каждом направлении, можно развивать скорость до 30 км/ч, а на крупных городских дорогах — до 70 км/ч. В некоторых городах имеются скоростные городские трассы, на которых можно разогнаться до 100 км/ч (об этом водителя информируют соответствующие дорожные знаки). Вне населенных пунктов на скоростных трассах и автомагистралях можно ехать со скоростью до 120 км/ч.

Превышение скорости более чем на 10 км/ч карается штрафом 200 юаней (это около 700 рублей). За более серьезное превышение штраф может вырасти многократно, плюс возможное лишение водительских прав. Проезд на красный свет светофора также обойдется в 200 юаней, а нарушение правил парковки транспортных средств — в 100 юаней.



КСТАТИ

Принудительная эвакуация транспортных средств в Китае отсутствует, поскольку в соответствии с местным законодательством она является незаконной.

Чтобы управлять автомобилем в Китае, недостаточно иметь права международного образца — они в этой стране недействительны. Поэтому каждый водитель, прибывший из другой страны, должен получить водительское удостоверение местного образца. Его оформление много времени не займет, но учтите, что данный документ имеет ограничение по времени действия.

На территорию Китая можно ввозить только то автомобильное топливо, которое находится у вас в баке. Ввоз топлива в канистрах и прочих емкостях запрещен.

Многие российские путешественники приятно удивлены хорошим качеством китайских автомобильных дорог. Учтите, что за проезд по многим скоростным трассам и автомагистралям нужно платить. В крупных городах не редкость широкие дороги, имеющие до пяти полос движения в каждом направлении.

Китайское дорожное движение во многом напоминает египетское (об этой стране мы говорили выше). Правила дорожного движения нарушаются сплошь и рядом, на красный свет многие и не думают останавливаться, пешеходов и велосипедистов никто не пропускает. Преимущественное право проезда часто получает тот, кто наглее.

Стоит отметить, что Правила дорожного движения в Китае во многом напоминают российские ПДД. Одной из характерных особенностей является то, что в Китае для нарушителей ПДД предусмотрена система штрафных очков. За один год водитель не вправе набрать более 12 штрафных очков — иначе его лишат водительского удостоверения.



ЗНАЙТЕ

Самыми серьезными нарушениями ПДД в Китае считаются: вождение в нетрезвом состоянии, оставление места ДТП, вождение без водительского удостоверения (либо с чужими правами, а также правами несоответствующей категории). Езда за рулем с недействительным талоном предупреждений может привести к лишению свободы, а также пожизненному лишению прав.

За неоплату штрафа в течение 3 месяцев нарушитель сразу получает 12 штрафных очков. Такие же санкции применяются за два и более неоплаченных штрафа в течение месяца.

Япония

На территории Японии водительские права международного образца являются недействительными. Поэтому каждый водитель-иностранец должен поменять их на местное водительское удостоверение. Процедура эта несложная, все формальности выполняются быстро.

Япония — страна с левосторонним движением. Соответственно, у преимущественной части транспортных средств на японских дорогах руль находится справа.

Характерной особенностью японских дорог является наличие информативной, понятной и наглядной дорожной разметки. Здесь вы не найдете полустертых и почти невидимых линий, как в России: вся разметка выглядит так, как будто ее нанесли вчера.

Отметим, что вместо двойной сплошной линии, предназначенной для разделения транспортных потоков противоположных направлений, в Японии нередко применяется разделительный газон либо специальный разделительный бордюр. Одним из наиболее эффективных средств борьбы с нарушителями являются продольно расположенные посередине проезжей части искусственные неровности, неофициально именуемые «лежачими полицейскими». Они имеют специальные металлические «набойки», поэтому проехать через такую преграду ни у кого желания не возникает.

Еще одна отличительная черта Японии — высочайший уровень ответственности и дисциплины водителей. Правила дорожного движения соблюдаются практически безукоризненно, нарушитель выглядит «белой вороной».

Дорожное движение Японии отличается продуманной и рациональной системой светофоров, благодаря чему во многих городах

пробок и заторов практически не бывает. Более того — система светофорного регулирования в Японии по эффективности не уступает многоуровневым развязкам. Во многих населенных пунктах светофоры встречаются буквально через каждые 50—100 метров, а вот число нерегулируемых перекрестков сведено к минимуму.



ПОМНИ ОБ ЭТОМ

Отличительной чертой дорожного законодательства Японии является то, что за любое нарушение ПДД водителя могут лишить водительского удостоверения.

Но лишение прав — это еще далеко не все, поскольку используется целый набор других достаточно серьезных санкций. В частности за проезд на красный свет светофора вам грозит не только штраф 400 долларов, но и лишение свободы с привлечением к исправительным работам на срок до 6 месяцев.

Нарушение скоростного режима карается дифференцированно, в зависимости от тяжести содеянного, но в любом случае штраф в сумме 800 долларов можно считать везением. К этому штрафу могут добавиться лишение прав и исправительные работы на срок до 6 месяцев.

Проблема парковки актуальна для любого крупного современного города, и Япония здесь не является исключением. Поэтому за нарушение правил парковки водителю могут выписать внушительный штраф в 835 долларов, а также лишить права управления транспортным средством на срок до 6 месяцев.

Также очень строгое наказание ждет любителей ездить за рулем в пьяном виде. За такую провинность японское дорожное законодательство предусматривает наложение штрафа в сумме 400 долларов, лишение права управления транспортным средством и лишение свободы на срок до 3 лет, причем с привлечением к тяжелым работам. Кроме этого, тюремное заключение в Японии предусмотрено за следующие нарушения ПДД:

- ❑ передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, либо управление транс-

портным средством в состоянии опьянения (до 3 лет лишения свободы);

- ❑ повреждение технических средств организации дорожного движения (до 5 лет лишения свободы);
- ❑ эксплуатация транспортных средств, находящихся в ненадлежащем техническом состоянии (до 3 месяцев лишения свободы);
- ❑ нарушение правил проезда железнодорожных переездов (до 6 месяцев лишения свободы);
- ❑ управление транспортным средством лицом, не имеющим водительского удостоверения (до 2 лет лишения свободы).

В любом случае каждый водитель-иностранец должен знать, что японское дорожное законодательство является одним из самых строгих в мире, поэтому санкции за любое нарушение ПДД могут быть очень серьезными.

Глава 4



Особенности ПДД некоторых стран бывшего СССР

Во всех странах бывшего Советского Союза правила дорожного движения «срисованы» с ПДД, действовавших в СССР. Какие-то изменения с учетом современных реалий в них, конечно, имеются: в частности это касается ограничений на пользование мобильной связью во время управления автомобилем и др. Но с концептуальной точки зрения (термины и понятия, права и обязанности участников движения, расположение транспортных средств на проезжей части, маневрирование, проезд перекрестков и др.) ПДД каждой страны бывшего СССР во многом похожи.

Однако дорожные законодательства бывших союзных республик имеют и свои характерные особенности, незнание которых может привести к серьезным неприятностям. И в этой главе мы поговорим о том, какие тонкости и нюансы местных ПДД должен знать водитель, отправляясь за рулем в ближнее зарубежье.

Украина

Российские и украинские Правила дорожного движения начинают различаться уже на уровне терминологии.

В частности на Украине несколько иначе трактуется понятие «пассажир». Если в России пассажиром считается любое лицо, находящееся в транспортном средстве и не являющееся его водителем, а также лицо, входящее в транспортное средство или выходящее из него, то на Украине пассажиром является любое не причастное к управлению транспортным средством лицо, находящееся в этом транспортном средстве.

Важно знать и про разную трактовку термина «обгон». Учтите, на Украине обгон — это опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом на полосу встречного движения. Напомним, что в соответствии с российскими ПДД обгоном называется любое опережение движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы.

Также в России и на Украине иначе трактуется термин «темное время суток». В России это интервал времени от конца вечерних сумерек до начала утренних, а на Украине — часть суток от окончания вечерних (30 минут после захода солнца) до начала утренних сумерек (30 минут до восхода солнца).

По-другому трактуется также понятие «полоса движения». Напомним, что в России полосой движения считается любая продольная полоса проезжей части, которая имеет ширину, достаточную для движения транспортных средств в один ряд. При этом в России полоса движения может обозначаться или не обозначаться дорожной разметкой. По украинским же законам полосой движения считается продольная полоса на проезжей части шириной не менее 2,75 м, которая предназначена для движения нерельсовых транспортных средств и может обозначаться либо не обозначаться дорожной разметкой.

Разная трактовка терминов и понятий при кажущейся малозначительности на самом деле играет важную роль. Вот конкретный пример: в автомобиль садится человек, и в этот момент случается авария — эту машину сзади ударяет другой автомобиль. На территории РФ садящийся в автомобиль человек считается пассажиром, следовательно, он вправе требовать возмещение ущерба,

страховку и т. д. В соответствии же с украинским дорожным законодательством человек в такой ситуации пассажиром не считается, а является лишь посторонним лицом, хоть и пострадавшим в ДТП. Поэтому не исключено возникновение спорных ситуаций по поводу возмещения ущерба и выплаты страховки.

На Украине действует следующий скоростной режим: в населенных пунктах можно развивать скорость до 60 км/ч (при буксировке — до 50 км/ч). Что касается загородных трасс, автомагистралей и дорог, обозначенных знаком «Дорога для автомобилей», в России и на Украине имеются следующие различия.

На автомагистралях легковые автомобили с прицепом могут ехать со скоростью в России — до 90 км/ч, на Украине — до 80 км/ч, а вне населенных пунктов, а также на дорогах, обозначенных знаком «Дорога для автомобилей» в России — до 70 км/ч, на Украине — до 80 км/ч. Мотоциклы на загородных дорогах, на автомагистралях, а также на дорогах, обозначенных знаком «Дорога для автомобилей», могут развивать скорость в России — до 90 км/ч, на Украине — до 80 км/ч.

Р ВАЖНО

Водителям, имеющим стаж вождения до 2-х лет, на Украине запрещено развивать скорость более 70 км/ч на загородных трассах, на автомагистралях, а также на дорогах, обозначенных знаком «Дорога для автомобилей».

Что касается микроавтобусов, то на российских дорогах, обозначенных знаком «Дорога для автомобилей», а также на автомагистралях они могут развивать скорость 90 км/ч, а на Украине на автомагистралях — до 130 км/ч, а на дорогах, обозначенных знаком «Дорога для автомобилей» — до 110 км/ч.

В соответствии с украинскими ПДД водители транспортных средств не имеют права пользоваться любыми средствами связи, держа их в руке. Исключением являются лишь водители транспортных средств оперативного назначения, которые находятся при исполнении служебных обязанностей. Российское же дорож-

ное законодательство запрещает пользоваться только мобильными телефонами.

Многие российские водители попадают в неприятности на Украине по причине незнания преимуществ, которыми обладают водители транспортных средств, оснащенных специальными сигналами. В частности пункт 3.4 украинских ПДД гласит:

Запрещается осуществлять обгон и опережение транспортных средств с включенными проблесковыми маячками синего и красного или только красного цвета и зеленого или синего и зеленого цвета и сопровождаемых ими транспортных средств (колонны), а также двигаться по сопредельным полосам со скоростью колонны или занимать место в колонне.

Водители обязаны уступать дорогу и обеспечивать беспрепятственный проезд транспортным средствам с синим проблесковым маячком и звуковым сигналом. Если же у таких транспортных средств дополнительно работает проблесковый маячок красного цвета, то водители попутного направления должны остановиться с правой обочины, а при отсутствии на дороге разделительной полосы то же самое должны сделать и водители встречных транспортных средств. А пункт 3.5 ПДД Украины обязывает водителей прекратить движение, если они приближаются к неподвижному транспортному средству с включенным проблесковым маячком синего или синего и красного цветов, стоящему на проезжей части (независимо от того, включен или нет у него специальный звуковой сигнал). Возобновлять движение в данном случае можно лишь после соответствующего разрешения регулировщика.

Российское дорожное законодательство в этом плане проще. Маячки зеленого или еще каких-то цветов (кроме красного, синего и желтого, но последний цвет преимуществ не дает) не применяются. Проблесковые маячки разных цветов в России могут применяться как по отдельности, так и совместно. К тому же преимущество транспортное средство с включенным проблесковым

маячком имеет лишь при включенном специальном звуковом сигнале. Пользоваться преимуществом водитель такого автомобиля вправе, лишь удостоверившись в том, что ему уступают дорогу (п. 3.1 ПДД РФ).

И никто в России не обязывает водителей прекращать движение при приближении к автомобилю с включенным проблесковым маячком синего цвета. В данном случае водителю следует лишь замедлить движение, чтобы в случае надобности он смог быстро остановиться.

Если вы совершили вынужденную остановку (неисправность автомобиля и т. п.), то в соответствии с ПДД Украины вам следует не только включить аварийную световую сигнализацию, но и выставить знак аварийной остановки либо мигающий красный фонарь. Напомним, что российское дорожное законодательство не предусматривает замену знака аварийной остановки мигающим красным фонарем. Помните, что на Украине знак аварийной остановки (или мигающий красный фонарь) нужно выставить не менее чем за 20 м до транспортного средства — в населенном пункте, и не менее чем за 40 м — вне населенного пункта. В России же знак аварийной остановки выставляется в населенном пункте — не менее чем за 15 м до транспортного средства, а за пределами населенного пункта — не менее чем за 30 м.

На Украине, в отличие от России, разворот запрещен не только на пешеходных переходах, но и на расстоянии 10 м по обе стороны от них. Также помните, что если в России движение задним ходом запрещается на участках дорог, где видимость хотя бы в одном направлении составляет менее 100 м, то на Украине это требование мягче: *задний ход запрещен на участках дорог с ограниченной обзорностью или недостаточной видимостью*. Также не такие строгие требования на Украине к движению задним ходом: этот маневр разрешен в местах остановок маршрутных транспортных средств.

Украинское дорожное законодательство требует, чтобы водители вели транспортные средства максимально близко к правому краю проезжей части. Напомним, что в России это требование действует только на загородных дорогах, на автомагистралях, на дорогах, обозначенных знаком 5.3 «Дорога для автомобилей», а также на трассах, где можно ехать со скоростью более 80 км/ч (даже в том случае, когда они проходят через населенные пункты).

На Украине на дорогах, которые имеют **две и более полос** для движения в данном направлении, перестраиваться в крайний левый ряд можно лишь для выполнения соответствующих маневров (левый поворот, разворот или обгон), либо при интенсивном движении. Напомним, что в России это требование действует лишь на дорогах, имеющих **три и более полос** для движения в одном направлении. Зато на Украине, в отличие от России, не запрещено движение по обочинам.

Знайте, что на Украине требование об остановке транспортного средства сотрудник ГАИ может подавать несколько иначе, чем в России. Это предусмотрено п. 8.9 ПДД Украины, где сказано, что требование об остановке подается:

- жезлом или рукой, которая указывает на это транспортное средство;
- с помощью включенного проблескового маячка синего и красного или только красного цвета и (или) специального звукового сигнала;
- с помощью громкоговорящего устройства (громкоговорителя);
- с помощью специального табло, на котором отмечается требование об остановке транспортного средства.

Водитель, в адрес которого был подан сигнал об остановке, должен остановить автомобиль там, где указано, в соответствии с действующими правилами остановки.

В России порядок подачи требования об остановке регламентирован п. 6.11 ПДД, в котором сказано, что требование об оста-

новке транспортного средства подается с помощью громкого-ворающего устройства или жестом руки, направленной на транспортное средство. Водитель должен остановиться в указанном ему месте.

Р **ВАЖНО**

В соответствии с украинским дорожным законодательством водитель должен подавать сигнал о предстоящем выполнении маневра не менее чем за 50—100 м до начала выполнения маневра — в населенных пунктах, и не менее чем за 150—200 м до начала выполнения маневра — за пределами населенных пунктов.

При движении по украинским дорогам важно помнить, что правила обгона в России и на Украине отличаются. Во многом это обусловлено тем, что трактовка понятия «Обгон» в России и на Украине различна (об этом мы уже говорили выше).

Итак, на Украине обгон запрещен:

- на перекрестке, кроме случаев, если обгоняются двухколесные транспортные средства без бокового прицепа;
- на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 м перед ними; ближе чем за 50 м перед пешеходным переходом в населенном пункте и 100 м — вне населенного пункта;
- в конце подъема, на мостах, эстакадах, путепроводах, крутых поворотах и других участках дорог с ограниченным обзором или в условиях недостаточной видимости;
- транспортного средства, которое осуществляет обгон или объезд;
- в туннелях;
- на дорогах, которые имеют две и больше полосы для движения в одном направлении;
- колонны транспортных средств, позади которой движется транспортное средство с включенным проблесковым маяком (кроме оранжевого).

Напомним, что в России обгон запрещен:

- ❑ на регулируемых перекрестках с выездом на полосу встречного движения, а также на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной (за исключением обгона на перекрестках с круговым движением, обгона двухколесных транспортных средств без бокового прицепа и разрешенного обгона справа);
- ❑ на пешеходных переходах при наличии на них пешеходов;
- ❑ на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 м перед ними;
- ❑ транспортного средства, производящего обгон или объезд;
- ❑ в конце подъема и на других участках дорог с ограниченной видимостью с выездом на полосу встречного движения.

Украинское дорожное законодательство имеет свои особенности в части правил остановки и стоянки транспортных средств. В частности на Украине на мостах, путепроводах и эстакадах остановка запрещена независимо от числа имеющихся на них полос (в России запрет не действует, если имеется более трех полос для движения в данном направлении).

На Украине остановка транспортных средств запрещается ближе 30 м от посадочных площадок для остановки маршрутных ТС, а если их нет — ближе 30 м по обе стороны дорожного знака, обозначающего такую остановку (в России это расстояние составляет 15 м).

В соответствии с украинским дорожным законодательством вы вправе остановиться не ближе, чем за 10 м до пешеходного перехода по обе его стороны, а также перед пересечением проезжих частей (в России это расстояние составляет 5 м). Кроме этого, на Украине запрещена остановка в зоне выполнения дорожных работ, а также ближе 10 м до места, на котором обозначена зона этих работ (например, до соответствующего дорожного знака).

Если вы хотите поставить автомобиль на стоянку на краю тротуара, то знайте, что на Украине это разрешено только в том случае, когда для движения пешеходов остается не менее 2 м. Напомним, что в России это разрешается только параллельно проезжей части в один ряд, при этом автомобиль не должен создавать помех для движения пешеходов.

В украинских городах (как и в России) часто встречаются остановки общественного транспорта, расположенные посередине проезжей части (обычно это трамвайные остановки). Учтите, что на Украине возобновлять движение после того, как вы пропустили входящих в транспорт и выходящих из него пассажиров, можно только когда закроются его двери и пешеходы покинут проезжую часть. В России это требование не такое строгое: ждать закрытия дверей необязательно, нужно лишь пропустить пешеходов.

Если вы едете с включенным дальним светом фар, то при встречном разъезде вы должны переключиться на ближний свет не позже, чем за 250 м от встречного транспортного средства (в России это расстояние составляет 150 м).

На Украине при проезде железнодорожных переездов вы можете остановиться на таком расстоянии от переезда, чтобы хорошо видеть сигналы регулировщика или светофора (в России — не ближе 5 метров до шлагбаума).

Ограничения на перевозку детей на переднем сиденье автомобиля при отсутствии удерживающего устройства и на заднем сиденье мотоцикла на Украине действуют для детей ростом до 145 см (в России — до 12 лет).

Характерной особенностью украинских ПДД является наличие в них раздела «Движение по горным дорогам и на крутых спусках» (в России такого раздела нет).

В соответствии с этим разделом на горных дорогах запрещено:

- движение с неработающим двигателем и выключенным сцеплением или передачей;
- буксировка транспортных средств на гибкой сцепке;
- любая буксировка во время гололеда.

Таким образом, украинские ПДД имеют целый ряд особенностей и отличий по сравнению с российским дорожным законодательством. Намереваясь совершить автомобильное путешествие по Украине, помните, что местная ГАИ отличается строгостью и придирчивостью (иными словами, цепляются ко всему подряд).

Беларусь

Отличительная черта правил дорожного движения Беларуси — большое количество терминов и определений, закрепленных в разделе «Общие положения». Надобность некоторых из них, мягко говоря, неочевидна (например, трактовка таких понятий, как «дети» или «газон» вызывает большие сомнения).

В отличие от российских ПДД, в белорусских Правилах нет термина «автомагистраль», но зато присутствует термин «безопасность дорожного движения» — это состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия.

В ПДД Беларуси четко разграничены понятия «обгон» и «опережение». Напомним, что в российском дорожном законодательстве понятие «опережение» никак не трактуется, а обгоном называется опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы.

Ниже приведена выдержка из белорусских ПДД, в которых приведена трактовка терминов «обгон» и «опережение».

- ❑ обгон — опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом на встречную полосу движения (сторону проезжей части дороги);
- ❑ опережение — движение транспортного средства со скоростью, превышающей скорость попутно движущегося транспортного средства (транспортных средств).

В Беларуси правила остановки и стоянки транспортных средств имеют некоторые особенности по сравнению с российскими. На территории Беларуси остановка и стоянка транспортных средств запрещаются:

- ❑ в зоне действия соответственно дорожных знаков «Остановка запрещена», «Стоянка запрещена», «Стоянка запрещена по нечетным числам месяца», «Стоянка запрещена по четным числам месяца» и (или) линий горизонтальной дорожной разметки 1.4, 1.10;
- ❑ в местах, где расстояние между сплошной линией горизонтальной дорожной разметки (кроме обозначающей край проезжей части дороги) и остановившимся транспортным средством составляет менее 3 метров;
- ❑ на пешеходных переходах и ближе 15 метров от них в обе стороны;
- ❑ на перекрестках и ближе 15 метров от края пересекаемой проезжей части дороги (кроме жилых зон), за исключением стороны напротив бокового проезда трехсторонних перекрестков, имеющих сплошную линию горизонтальной дорожной разметки или сплошную разделительную полосу;
- ❑ на остановочных пунктах маршрутных транспортных средств и ближе 15 метров от них, кроме случаев остановки для посадки (высадки) пассажиров, если это не создаст препятствия для движения маршрутных транспортных средств;

- на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними, кроме специально оборудованных мест для стоянки;
- на съездах транспортных развязок в разных уровнях и въездах на них;
- на железнодорожных переездах и ближе 50 метров от них в обе стороны;
- на поворотах дороги, обозначенных дорожными знаками «Опасный поворот», «Опасные повороты», в других местах с ограниченной обзорностью дороги и где видимость дороги менее 100 метров хотя бы в одном направлении движения;
- на проезжей части двухполосной дороги напротив стоящего на противоположной стороне дороги транспортного средства;
- на левой стороне дороги, за исключением дорог с односторонним движением и дорог, имеющих по одной полосе для движения в каждом направлении без трамвайных путей посередине;
- на трамвайных путях и в непосредственной близости от них, если это создаст препятствие для движения трамваев;
- в местах, где транспортное средство закрывает от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки или другие технические средства организации дорожного движения;
- на тротуарах, кроме специально отведенных мест, обозначенных дорожным знаком «Место стоянки» («Место стоянки такси»);
- на газонах и других участках с зелеными насаждениями;
- на проездах во дворах со стороны, прилегающей к жилой застройке;
- в местах, где стоящее транспортное средство создаст препятствие для движения, работы транспортных средств оперативного назначения и транспортных средств дорожно-коммунальных служб (въезды во дворы и выезды из них, проезды в арках, узкие местные проезды, места размещения контейнеров для сбора бытовых отходов и др.);

- ближе 10 метров от служебных дверей магазинов, через которые производятся погрузочно-разгрузочные работы, закрытых ворот, в том числе ворот гаражей.

Помимо этого, стоянка запрещена также вне населенных пунктов на проезжей части дороги и на обочине, а для автомобилей общей разрешенной массой более 3,5 т — в местах, которые не обозначены знаками «Место стоянки» или «Место отдыха».

Некоторые отличия по сравнению с Россией сразу бросаются в глаза. В частности, российское дорожное законодательство запрещает останавливаться ближе 5 м перед пешеходным переходом, а белорусское — ближе чем 15 м по обе стороны от пешеходного перехода. Также учтите, что в Беларуси запрещено (в отличие от России) останавливаться на двухполосной дороге напротив транспортного средства, припаркованного на противоположной стороне.

И еще один важный нюанс. В ПДД Беларуси имеется очень важное уточнение: *включение водителем аварийной световой сигнализации при преднамеренной остановке и стоянке в местах, где они запрещены, не освобождает его от ответственности за нарушение требований правил остановки и стоянки транспортных средств*. Это дополнение включено в ПДД с целью предотвращения ситуаций, когда водители паркуются в запрещенных местах лишь для того, чтобы, например, сходить в киоск за газетой. Поэтому в Беларуси включение аварийной сигнализации не является оправданием нарушения правил парковки, и водителю в таких ситуациях грозит внушительный штраф. Такое дополнение особенно актуально с точки зрения борьбы с автомобильными пробками (ведь нередко стоящие в крайнем правом ряду машины сильно мешают движению на дороге).

В белорусских ПДД предъявлены жесткие требования к движению в жилых зонах и на дворовых территориях (которые приравнены к жилым зонам).

В частности на территории жилых и пешеходных зон, а также прилегающих территорий запрещается:

- движение со скоростью более 20 км/ч;
- транзитное движение;
- обучение управлению механическим транспортным средством;
- стоянка механического транспортного средства с известной водителю неисправностью противоугонной звуковой сигнализации, произвольно подающей непрерывные звуковые сигналы;
- стоянка грузовых автомобилей с технически допустимой общей массой более 3,5 тонны, автобусов, колесных тракторов и самоходных машин вне специально отведенных мест, обозначенных дорожным знаком «Место стоянки», если это не связано с выполнением ими работ.

Нарушение правил движения в жилых зонах облагается штрафом в размере до трех базовых величин, что на момент написания данной книги составляло примерно 36 долларов США (одна базовая величина — 35 000 белорусских рублей или около 12 долларов США).



ЗНАЙТЕ

В Беларуси штрафы для нарушителей дорожного движения измеряются не в какой-то конкретной валюте, а в базовых величинах. Базовая величина — это законодательно устанавливаемый показатель, используемый для расчета штрафов, пеней, неустоек, тарифов, госпошлин и иных подобных платежей. Базовая величина стала использоваться для подобных расчетов несколько лет назад вместо показателя, называемого «минимальная заработная плата».

Белорусское дорожное законодательство по сравнению с большинством стран бывшего СССР отличается суровыми санкциями к нарушителям ПДД, а именно — высокими штрафами. Например, штраф в размере от 1 до 5 базовых величин (т. е. от 12 до

60 долларов США) предусмотрен за совершение следующих нарушений:

- нарушение правил маневрирования;
- нарушение правил проезда перекрестков;
- нарушение правил перевозки людей и грузов;
- непредоставление преимущества другим участникам дорожного движения (в том числе пешеходам на нерегулируемых пешеходных переходах);
- несоблюдение требований дорожных знаков;
- несоблюдение требований дорожной разметки;
- несоблюдение требований сигналов светофора и регулировщика;
- нарушение правил буксировки механических транспортных средств.

Нарушение правил движения по автомагистрали, пользования световыми приборами и звуковыми сигналами, применения знака аварийной остановки и аварийной световой сигнализации карается штрафом в размере до 4 базовых величин.

За такие нарушения, как непредоставление преимущества транспортным средствам оперативного назначения или непринятие мер для обеспечения их беспрепятственного проезда, водителю грозит не только немалый штраф (в размере от 2 до 10 базовых величин, т. е. до 120 долларов США), но и лишение водительского удостоверения на срок до 1 года.

Также немалым штрафом (от 5 до 10 базовых величин) либо лишением прав может обернуться нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части либо выезд на встречную там, где это запрещено.

Если же в результате любого из перечисленных нарушений ПДД на дороге возникла аварийная ситуация, виновному грозит штраф

в размере от 10 до 20 базовых величин, а также лишение водительского удостоверения на срок до двух лет.

В ПДД Беларуси четко определены права водителей транспортных средств (в российских ПДД этого нет). В соответствии с этим перечнем водитель имеет право:

- управлять транспортным средством в установленном порядке;
- знать причину, по которой работником ГАИ или другими уполномоченными должностными лицами остановлено транспортное средство, а также фамилию и должность этих лиц. При этом лица, обладающие правом проверять у водителя документы, обязаны предъявить по требованию водителя служебное удостоверение;
- передавать управление транспортным средством другому лицу, имеющему при себе водительское удостоверение на право управления механическим транспортным средством соответствующей категории с талоном к нему (удостоверение тракториста-машиниста соответствующей категории с талоном к нему, временное разрешение на право управления механическим транспортным средством).

Если на дороге, имеющей две и более полос для движения в данном направлении, соседние полосы заняты движущимися транспортными средствами, то водителю разрешено перестраиваться в них только для выполнения соответствующего маневра (поворот, разворот, объезд препятствия либо остановка). Во всех остальных случаях занимать эти полосы запрещено, поскольку это может заметно осложнить дорожную обстановку.

Разворот в Беларуси запрещен в тех же местах, что и в России, но плюс к этому — еще и на расстоянии 15 метров с каждой стороны от пешеходного перехода (за исключением случаев разворота на перекрестках в разрешенном месте). Что касается движения задним ходом, то в Беларуси оно запрещено там же, где и разворот, а также на перекрестках, за исключением перекрестков, находящихся в жилых зонах.

В Беларуси запрещается менять полосу движения на всех перекрестках, кроме круговых. Несоблюдение этого требования ПДД карается штрафом в размере от 1 до 5 базовых величин (от 12 до 60 долларов США).

Для борьбы с пробками и заторами на дорогах в ПДД Беларуси имеется важный пункт, текст которого приведен ниже.

Если на дороге, имеющей две и более полосы движения в одном направлении, из-за препятствия на одной из них образовался затор, водитель каждого транспортного средства, движущегося по соседней полосе движения, должен дать возможность перестроиться на его полосу одному из стоящих в заторе транспортных средств.

За нарушение этого пункта Правил водителю грозит штраф в размере от 1 до 5 базовых величин.

Азербайджан

Правила дорожного движения Азербайджана также имеют свои характерные особенности по сравнению с российскими ПДД. Вначале рассмотрим различия, касающиеся терминологии.

Термин «обгон» в Азербайджане трактуется почти так же, как и в Беларуси: это опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на встречную полосу и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу. Эта трактовка отличается от российской, где для совершения обгона не обязательно выезжать на полосу встречного движения.

В азербайджанском дорожном законодательстве присутствует термин «международное дорожное движение». Он трактуется так:

Международное дорожное движение — это дорожное движение с участием транспортного средства, являющегося собственностью физического или юридического лица какого-либо государства, временно ввезенного на территорию другого государства и не прошедшего там регистрацию.

В соответствии с ПДД Азербайджана **остановка** — это прекращение движения транспортного средства на время, необходимое для посадки или высадки людей, выгрузки и загрузки груза, а **стоянка** — это прекращение движения транспортного средства, за исключением случаев, связанных с предотвращением столкновения с другим пользователем дороги или любым другим препятствием, либо исполнением указаний правил дорожного движения, не ограниченным временем, необходимым для высадки и посадки людей или выгрузки грузов.

Р **ВАЖНО**

В азербайджанской трактовке понятий «остановка» и «стоянка» нет 5-минутного ограничения по времени, в отличие от ПДД России. Поэтому знайте, что если вы остановитесь на пару минут, например, чтобы сходить в киоск за газетой, то в соответствии с ПДД Азербайджана это будет стоянка (хотя в России это называлось бы остановкой).

Есть в Азербайджане и такое понятие, как **парковка**: так называется остановка транспортного средства в специально выделенном для него месте и обозначенном в порядке, установленном действующим законодательством.

Термин «автомагистраль» также имеет иную трактовку. В соответствии с ПДД Азербайджана автомагистраль — это специально проведенная и предназначенная для передвижения транспортных средств дорога, имеющая следующие особенности:

- на всей ее протяженности объекты хозяйственного, производственного или строительного назначения не могут быть использованы другими транспортными средствами;
- за исключением некоторых мест и случаев уточнения временных правил, имеются отделенные проезжие части с разграничивающей полосой, не предназначенной для движения, или в особых случаях, с установленным разграничителем с помощью других средств для движения в противоположных направлениях;

- ❑ не имеется одноуровневых пересечений с железнодорожными, трамвайными путями или другими дорогами, включая полосы пешеходного движения.

Рассмотрим основные санкции, которые в Азербайджане применяются к нарушителям ПДД. В этой стране размеры штрафов рассчитываются на основании специальной величины, называемой «минимальный размер оплаты труда» (по аналогии с Беларусью, где, как мы отмечали выше, используется показатель «базовая величина»).

Штрафом от 3 до 8 минимальных размеров оплаты труда караются следующие нарушения:

- ❑ нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части и проезда пешеходных переходов;
- ❑ несоблюдение безопасной дистанции;
- ❑ нарушение правил остановки и стоянки;
- ❑ нарушение правил буксировки транспортных средств и перевозки грузов;
- ❑ неиспользование ремней безопасности и мотошлемов;
- ❑ нарушение правил использования звуковых сигналов и внешних световых приборов;
- ❑ нарушение правил обучения вождению;
- ❑ превышение водителем скорости не более чем на 30 км/ч;
- ❑ нарушение правил обгона, маневрирования, проезда перекрестков;
- ❑ несоблюдение требований дорожных знаков и дорожной разметки;
- ❑ выброс из транспортного средства посторонних предметов.

Особо отметим последний пункт, который позволяет оштрафовать водителя даже за выброшенный в окно окурков.

Проезд на красный свет, нарушение правил перевозки пассажиров, игнорирование знаков 3.1 «Въезд запрещен» или 3.2 «Движение запрещено», непредоставление преимущества транспортным средствам оперативного назначения с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами — любое из этих нарушений карается штрафом от 5 до 12 минимальных размеров оплаты труда (МРОТ).

За езду без прав, а также за передачу управления лицу, не имеющему водительского удостоверения, в Азербайджане вас накажут штрафом от 12 до 20 МРОТ.

Управление автомобилем в состоянии опьянения без водительского удостоверения карается штрафом в размере от 15 до 30 МРОТ, с водительским удостоверением — штрафом от 12 до 25 МРОТ. По сравнению с Россией это довольно мягкое наказание (напомним, в России за езду в пьяном виде сразу отбирают права).

За целый ряд нарушений ПДД в Азербайджане полагается штраф в размере от 8 до 15 МРОТ. К этим нарушениям относятся:

- ❑ неисполнение требований уполномоченного лица об остановке транспортного средства;
- ❑ нарушение правил проезда железнодорожных переездов;
- ❑ превышение максимально разрешенной скорости более чем на 30 км/ч;
- ❑ создание аварийной обстановки на дороге.

Управление транспортным средством, не прошедшим техосмотр, карается штрафом в размере от 3 до 8 МРОТ.

Отличительной чертой азербайджанского дорожного законодательства является то, что в нем особое внимание уделяется правилам эксплуатации транспортных средств и уважению других участников движения. Ниже приведен список нарушений, совершение которых карается штрафом в размере от 3 до 5 МРОТ.

- ❑ Забрызгивание пешеходов, придорожных объектов, сооружений, зданий или других транспортных средств водой или грязью.

- ❑ Езда по дорогам с усовершенствованным дорожным покрытием при наличии на колесах или кузове автомобиля грязи, загрязняющей дорожное покрытие, а также при утечке из автомобиля ГСМ, химических веществ, строительных и прочих материалов.
- ❑ Несоблюдение чистоты государственного регистрационного знака, затрудняющее его чтение и опознавание.
- ❑ Непредоставление преимущества в движении слепым пешеходам.
- ❑ Непредоставление работникам соответствующих органов исполнительной власти Азербайджанской Республики грузовых транспортных средств для перевозки транспортных средств, поврежденных вследствие дорожно-транспортных происшествий или по причине неисправности транспортного средства или же для поездки к зонам стихийных бедствий и в других неотложных случаях, предусмотренных законодательным актом.
- ❑ Приведение в движение транспортного средства при незакрытых дверях или раскрытие дверей во время его передвижения.
- ❑ Участие в разговоре, способном отвлечь внимание от управления транспортным средством.
- ❑ Разговор по телефону за рулем во время передвижения транспортного средства.
- ❑ Отпускание рулевого колеса во время движения автомобиля.
- ❑ Движение накатом с выключенным двигателем. Опытные водители таким нехитрым способом пытаются сэкономить топливо, когда нужно «дотянуть» до заправки. Но это опасно: во-первых, при выключении зажигания может автоматически защелкнуться блокиратор рулевого колеса, и автомобиль на ходу станет неуправляемым. А во-вторых — при неработающем моторе отключается гидроусилитель руля и вакуумный

усилитель тормозов, поэтому для приведения этих механизмов в действие придется прилагать большие усилия.

За управление автомобилем, не имеющим регистрационных номеров (либо хотя бы без одного из них), полагается штраф в сумме от 15 до 20 МРОТ. Отсутствие страхового полиса ОСАГО карается штрафом в размере 5 МРОТ.

Правила обгона и остановки в Азербайджане такие же, как и в России. Отметим лишь, что обгон запрещен также и в тоннелях, а остановка — на тротуарах.

При постановке транспортного средства на стоянку на территории Азербайджана водителю следует выполнить перечисленные ниже действия:

- выключить мотор;
- поставить автомобиль на «ручник»;
- передние колеса повернуть в сторону тротуара или иного находящегося вдоль обочины препятствия;
- закрыть транспортное средство.

Если у вашего автомобиля разрешенная максимальная масса превышает 3,5 т, то при постановке его на стоянку вы должны хотя бы под одно его колесо подложить противооткатный упор. А вообще стоянка в Азербайджане запрещена в тех же местах, где и остановка, а также:

- вне населенных пунктов — на проезжей части дорог;
- перед въездами, а также перед воротами;
- в местах, которые обозначены знаком 5.1.

Как мы уже отмечали ранее, в азербайджанском дорожном законодательстве присутствует термин «парковка». Правила парковки определены в отдельной статье Правил дорожного движения. В соответствии с этой статьей парковать транспортные средства разрешается только в отведенных для этого местах, обозначенных соответствующими знаками либо разметкой. Запрещается парковать

транспортные средства на проезжей части, а также там, где это отрицательно сказывается на безопасности дорожного движения.

При вынужденной остановке водитель должен включить «аварийку», а также выставить знак аварийной остановки на расстоянии не менее 30 м до автомобиля независимо от того, где он находится — в населенном пункте или вне его. Отметим, что при интенсивном движении дорожное законодательство разрешает выставлять знак аварийной остановки рядом с автомобилем или даже прямо на нем — при том условии, чтобы он был хорошо виден другим участникам движения.



КСТАТИ

Если у автомобиля не работает аварийная световая сигнализация (такое может произойти, например, при некоторых ДТП, а также в иных случаях), то вместо нее разрешено применять мигающий фонарь красного цвета.

Помимо известных каждому водителю сигналов регулировщика, в Азербайджане имеется несколько дополнительных сигналов, которые перечислены ниже:

- «уменьшить скорость» — регулировщик делает движения рукой вверх-вниз: это означает, что водитель, к которому обращен сигнал и который движется в разрешенном направлении, должен снизить скорость;
- «увеличить скорость» — регулировщик поднятой вверх рукой делает круговые движения по направлению часовой стрелки: это означает, что водитель должен увеличить скорость, а пешеходы — быстрее переходить проезжую часть;
- «остановитесь» — регулировщик направляет руку в сторону автомобиля: это означает, что водитель данного автомобиля должен остановиться у края проезжей части.

На территории Азербайджана запрещается буксировка транспортных средств в перечисленных ниже ситуациях:

- если за рулем буксирующего автомобиля находится малоопытный водитель со стажем менее 1 года;

- в гололед;
- если длина автопоезда сцепленных транспортных средств превышает 24 м;
- двухколесными мотоциклами и таких мотоциклов;
- более одного транспортного средства.

В отличие от России, дорожное законодательство Азербайджана не накладывает ограничений на буксировку транспортных средств, у которых не действует рулевое управление либо тормозная система.

На азербайджанских дорогах преимущество имеют автомобили с надписью «полиция», «скорая медицинская помощь», «пожарная», а также другие транспортные средства, определенные законодательством Азербайджана, при исполнении неотложного служебного задания и при условии включения специальных световых и звуковых сигналов. Другие водители должны уступать дорогу таким транспортным средствам, а в случае надобности — принимать вправо или вообще прекратить движение.

На автомагистралях Азербайджана запрещено движение транспортных средств, которые по своим техническим характеристикам или состоянию не могут двигаться со скоростью более 50 км/ч (в России — 40 км/ч).

На территории Азербайджана нельзя выезжать на трамвайные пути на всех дорогах, имеющих две и более полос для движения в одном направлении. На прочих дорогах пользоваться трамвайными путями для движения безрельсовых транспортных средств разрешается, но при первой же возможности пути следует освободить. Другими словами, трамвайные пути можно использовать для выполнения обгона, опережения, объезда препятствия, но продолжительное движение по ним возбраняется.

Что касается скоростного режима, то в целом он такой же, как и в России. Есть только два небольших отличия: во-первых, в населенных пунктах местные органы власти вправе увеличить максимально разрешенную скорость до 90 км/ч, а грузовые автомоби-

ли, перевозящие людей в кузове, не вправе двигаться со скоростью более 50 км/ч.

И еще один важный момент: в азербайджанских ПДД существует важное ограничение, касающееся перевозки крупногабаритных грузов: их запрещено перевозить при открытой двери багажного отделения.

Узбекистан

Правила дорожного движения в Узбекистане во многом аналогичны российским, а вот местные автоинспекторы отличаются строгостью и даже придирчивостью.

Термины и определения, права и обязанности участников движения — почти как в России. Основное отличие правил маневрирования состоит в том, что разворачиваться в Узбекистане запрещено также на подвесных мостах и под ними, а вот в местах остановок маршрутных транспортных средств — можно (в остальном все как и в России), а двигаться задним ходом можно везде (напомним, что российские ПДД запрещают данный маневр на перекрестках, а также везде, где запрещен разворот). В узбекских ПДД имеется только пункт, обязывающий водителя при движении задним ходом обеспечить безопасность движения и не создавать помех другим участникам движения, а в случае надобности — воспользоваться помощью других лиц.

Для предотвращения возникновения заторов в Правилах дорожного движения Узбекистана имеется важный пункт, относящийся к водителям тихоходных и тяжелых транспортных средств. Ниже приводим его текст:

Водители транспортных средств, скорость которых не должна превышать 50 км/ч, а также с разрешенной максимальной массой более 12 т, на дорогах вне населенных пунктов обязаны поддерживать между своим и движущимся впереди транспортным средством такую дистанцию, чтобы обгоняющие их транспортные средства могли без помех перестроиться на правую сторону дороги.

Отметим, что требование данного пункта не касается водителей, готовящихся к совершению обгона, а также движущихся в организованной транспортной колонне.

Наиболее серьезные расхождения между узбекскими и российскими ПДД касаются скоростного режима. Так, в населенных пунктах Узбекистана можно двигаться со скоростью до 70 км/ч. На загородных дорогах легковым, а также грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т можно разогнаться до 100 км/ч.

Междугородние автобусы и микроавтобусы при движении вне населенных пунктов могут ехать со скоростью до 90 км/ч, а все другие автобусы, а также легковые автомобили при буксировке прицепа, мотоциклы, грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т — до 80 км/ч.

Грузовым автомобилям, буксирующим прицеп, на загородных дорогах разрешено развивать скорость до 70 км/ч, а грузовым автомобилям, перевозящим людей — до 60 км/ч (как в населенных пунктах, так и на загородных дорогах). На всех дорогах буксировать автомобили можно со скоростью до 50 км/ч.

В остальном же узбекские ПДД практически не отличаются от Правил дорожного движения России.

Казахстан

Несмотря на внешнее сходство с российскими ПДД, казахстанское дорожное законодательство имеет ряд особенностей, которые должен знать каждый водитель, попавший в эту страну.

В пределах населенных пунктов транспортные средства могут ехать по любой полосе. Но знайте: если машина едет по левому ряду со скоростью меньше дозволенной, и за ней по этому же ряду движется другой автомобиль с более высокой скоростью, то нужно при первой возможности перестроиться правее и пропустить его (в российских ПДД такого требования нет).

Скоростной режим в Казахстане такой же, как и в России — как в населенных пунктах, так и за их пределами.

Что касается правил обгона, то дорожное законодательство Казахстана запрещает данный маневр в тех же местах, что и в России, а также — на нерегулируемых перекрестках при движении по главной дороге, меняющей направление (кроме разрешенного обгона справа).

Остановка транспортных средств запрещена в тех же местах, что и в России, с той разницей, что нельзя останавливаться на пересечении проезжих частей и ближе 15 м от края пересекаемой проезжей части (напомним, что в России это расстояние составляет 5 м), кроме стороны напротив бокового проезда трехсторонних пересечений (перекрестков), имеющих сплошную линию разметки или разделительную полосу. Стоянка запрещена там же, где и остановка (причем на мостах, путепроводах и эстакадах — независимо от количества полос для движения). Кроме этого, стоянка механических транспортных средств с включенным мотором запрещена в населенных пунктах, если это создает неудобства жителям.

Всегда имеют преимущество перед другими участниками движения и могут отступать от некоторых Правил дорожного движения транспортные средства с включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом. Одновременно с синим проблесковым маячком разрешено применять красный проблесковый маячок транспортным средствам, принадлежащим к перечисленным ниже структурам:

- ❑ Комитет национальной безопасности;
- ❑ военная автомобильная полиция Вооруженных Сил Казахстана;
- ❑ служба охраны Президента;
- ❑ дорожная полиция — во время сопровождения других транспортных средств.

Разворот в Казахстане запрещен в тех же местах, что и в России, а также — на перекрестках по линии тротуаров или обо-

чин. Движение задним ходом запрещено в тех же местах, где и разворот.

Казахстанское дорожное законодательство запрещает при проезде перекрестков выполнять опережение следующих в попутном направлении автомобилей, которые ограничивают водителю обзор. Если же на перекрестке или перед ним остановился автомобиль, то водители других транспортных средств, движущихся по соседним полосам, вправе продолжать движение, лишь удостоверившись в отсутствии помех. Российские ПДД такого ограничения не предусматривают.

В жилых зонах казахстанские ПДД запрещают движение транспортных средств вне проезжей части.

На территории Казахстана ближний свет фар в светлое время суток необходимо включать:

- на транспортном средстве, сопровождаемом автомобилем оперативных и специальных служб с включенным проблесковым маячком синего цвета (в России такого требования нет);
- на маршрутных транспортных средствах, движущихся по специально выделенной полосе навстречу основному потоку движения;
- при организованной перевозке групп детей в немаршрутных автобусах или на грузовых автомобилях;
- при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- при буксировке механического транспортного средства (на буксирующем транспортном средстве);
- при объезде в соответствии с требованиями дорожного знака 5.34.1 закрытого для движения участка проезжей части на дороге с разделительной полосой;
- при движении вне населенных пунктов;
- на транспорте общего пользования в городах и других населенных пунктах;

- на мотоциклах и мопедах;
- при движении в организованной транспортной колонне.

Правила перевозки пассажиров в Казахстане почти такие же, как и в России. Единственное отличие состоит в том, что перевозить на заднем сиденье пассажира, находящегося в нетрезвом состоянии, запрещено.

Латвия

Вначале рассмотрим характерные особенности ПДД Латвии, касающиеся терминологии.

В Латвии иначе, чем в России, трактуется термин «обгон». В соответствии с латвийским дорожным законодательством обгон — это опережение одного или нескольких транспортных средств с выездом на встречную полосу и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу. Также в латвийских ПДД имеется такое понятие, как «опережение»: это движение мимо одного или нескольких транспортных средств, не связанное с выездом на встречную полосу. Отличительной чертой такой трактовки является то, что опережать транспортные средства, которые следуют в попутном направлении, водитель вправе как слева, так и справа.

Правила дорожного движения содержат термин, которого нет в российском дорожном законодательстве — «оперативное транспортное средство». Так называется механическое транспортное средство, которому в установленном порядке присвоен статус оперативного транспортного средства и который участвует в дорожном движении с зажженным проблесковым маячком синего или синего и красного цвета, а также включенным специальным звуковым сигналом. Из этого определения нетрудно догадаться, что оперативными транспортными средствами являются автомобили «скорой помощи», пожарной службы, полиции и др.

Также несколько иначе, чем в России, латвийские ПДД трактуют термины «остановка» и «стоянка».

Остановка — прекращение движения транспортного средства на время не более пяти минут, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров, загрузки или разгрузки транспортного средства.

Стоянка — прекращение движения транспортного средства, если это не связано с посадкой пассажиров в транспортное средство или высадкой из него, либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства, а также прекращение движения транспортного средства на время более пяти минут, если оно связано с посадкой пассажиров в транспортное средство или высадкой из него, либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства.

Поэтому, намереваясь ненадолго остановиться или поставить машину на стоянку, помните об этих особенностях, чтобы не иметь претензий со стороны дорожной полиции.

В пределах населенных пунктов латвийское дорожное законодательство запрещает развивать скорость более 50 км/ч. На загородных дорогах легковым автомобилям, мотоциклам, грузовым автомобилям полной массой до 7,5 т (заметьте — именно 7,5 т, а не 3,5 т, как в России), автобусам, а также квадроциклам и трициклам разрешено разгоняться до 90 км/ч.



ЗНАЙТЕ

В Правилах дорожного движения Латвии определено, что трицикл и квадроцикл — это соответствующее трех- или четырехколесное механическое транспортное средство, максимальная скорость движения которого, установленная изготовителем, превышает 50 км/ч или на котором установлен двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом 50 см³ и более (также любой другой двигатель соответствующей мощности) и собственная масса которого не превышает 550 кг.

Грузовикам полной массой свыше 7,5 т на загородных дорогах запрещено ехать со скоростью более 80 км/ч. То же самое касается легковых автомобилей и автобусов, буксирующих прицеп.

При перевозке пассажиров вне кабины грузового автомобиля (например, в фургоне с сиденьями) максимальная скорость не может быть более 60 км/ч на любых дорогах. Буксировать механические транспортные средства независимо от вида сцепки разрешается со скоростью до 50 км/ч. Малоопытным водителям со стажем до 2 лет запрещено разгоняться быстрее 80 км/ч.

Р ВАЖНО

На территории Латвии при движении в населенных пунктах водители транспортных средств обязаны уступать дорогу маршрутным транспортным средствам (автобусам и троллейбусам), которые начинают движение от обозначенной остановки. В то же время водителям маршрутных транспортных средств разрешено начинать движение лишь после того, как они убедятся в отсутствии помех и в том, что им уступают дорогу.

Разворачиваться в Латвии нельзя в тех же местах, что и в России, кроме остановок маршрутных транспортных средств. Насчет движения задним ходом ограничений нет, есть лишь оговорка: водитель при этом не должен создавать помех другим участникам движения, а в случае необходимости обязан прибегнуть к помощи других лиц.

В соответствии с латвийским дорожным законодательством при повороте налево или при развороте можно выезжать на встречную полосу на дорогах с четырьмя и более полосами (в России на таких дорогах выезд на полосу встречного движения запрещен).

Что касается движения в жилых зонах, то в Латвии преимущество перед механическими транспортными средствами наряду с пешеходами имеют также и велосипедисты: им можно двигаться как по тротуарам, так и по всей ширине проезжей части. Дорожное законодательство Латвии запрещает стоянку с работающим мотором в жилых зонах более 5 минут.

Р ВАЖНО

Латвийские ПДД запрещают въезд в жилые зоны грузовикам полной массой более 5 т, а также тракторной технике, кроме случаев, когда это нужно для их загрузки, разгрузки или произ-

водства работ, а также автобусам длиной более 6 м, кроме случаев, когда это необходимо для посадки или высадки пассажиров. Напомним, что российское дорожное законодательство подобных ограничений не предусматривает.

Правила проезда железнодорожных переездов в Латвии почти такие же, как и в России. Но знайте, что в Латвии нельзя въезжать на железнодорожный переезд, если на нем стоит другое транспортное средство. Если же на железнодорожном переезде находится транспортное средство в аварийном состоянии, то другим водителям вменяется в обязанность предпринять все возможные меры для освобождения переезда. Кроме этого, в Латвии водитель обязан получить разрешение начальника дистанции пути на движение через переезд в случае, когда вес транспортного средства (либо состава транспортных средств) превышает 52 т, а также когда габариты транспортного средства (неважно, с грузом или без) превышают 4,5 м по высоте (считая от поверхности проезжей части) либо 5 м по ширине. Напомним, что в России такое разрешение обязательно лишь для движения тихоходных машин, скорость которых составляет менее 8 км/ч, а также тракторных саней-волокуш.

В Латвии даже в светлое время суток все водители транспортных средств должны включать ближний свет фар либо дневные ходовые огни. Что касается движения в темное время суток или в тоннелях, то на механических транспортных средствах следует включить ближний или дальний свет фар и габаритные фонари, а в условиях недостаточной видимости — ближний или дальний свет фар либо передние противотуманные фары с габаритными огнями. На прицепах при движении в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, а также в тоннелях должны быть включены габаритные огни. Что касается фары-прожекторы или фары-искателя, то их можно применять лишь водителям оперативных транспортных средств при условии, что не будут ослеплены водители других транспортных средств.

На территории Латвии каждый водитель обязан вести свой автомобиль максимально близко к правому краю проезжей части.

В России это требование касается лишь определенных категорий дорог.

В соответствии с Правилами дорожного движения Латвии обгон запрещен:

- на регулируемых перекрестках;
- на нерегулируемых перекрестках, за исключением тех случаев, когда обгон совершается на дороге, являющейся главной по отношению к пересекаемой;
- на железнодорожных переездах и ближе 100 м перед ними;
- в конце подъема, на опасных поворотах и других участках дорог, видимость на которых ограничена остановленными транспортными средствами, зданиями, посадками и т. п.;
- на пешеходных переходах и в тоннелях.

Напомним, что в России разрешается выполнять обгон на перекрестках с круговым движением, а также на любых перекрестках — двухколесных транспортных средств, не имеющих бокового прицепа. Это во многом обусловлено разной трактовкой термина «обгон» в российском и латвийском дорожном законодательстве (об этом мы уже говорили ранее).

Приведем текст еще одного важного пункта латвийских ПДД, регламентирующего опережение транспортных средств при движении вне населенных пунктов:

Вне населенных пунктов на дорогах с двумя и более полосами движения в одном направлении запрещается опережать с правой стороны транспортное средство, следующее впереди по той же полосе, за исключением случая, когда водитель опережаемого транспортного средства подал сигнал левого поворота и приступил к выполнению маневра.

В российском дорожном законодательстве сказано лишь, что обгонять транспортное средство справа можно только тогда, когда его водитель включил указатель левого поворота и начал выполнение маневра.

Остановка транспортных средств в Латвии запрещена в тех же местах, что и в России, с перечисленными ниже отличиями.

- ❑ Нельзя останавливаться на тротуарах, кроме мест, где это допускается соответствующими дорожными знаками.
- ❑ Нельзя останавливаться на полосах разгона и торможения.
- ❑ Нельзя останавливаться на эстакадах, мостах и путепроводах независимо от количества полос для движения в данном направлении (в России остановка разрешена, если количество полос данного направления 3 и более).
- ❑ Нельзя останавливаться ближе, чем 25 м до и 10 м после мест остановки маршрутных транспортных средств и стоянок такси (в России остановка запрещена ближе 15 м от мест остановки маршрутных транспортных средств, а про стоянку такси в российских ПДД ничего не сказано).

На территории Латвии стоянка запрещена:

- ❑ вне населенных пунктов ближе 100 м, а в населенных пунктах ближе 50 м от железнодорожных переездов;
- ❑ вне населенных пунктов вблизи опасных поворотов и переделов продольного профиля дороги с видимостью менее 100 м хотя бы в одном направлении;
- ❑ в других местах, где стоящее транспортное средство делает невозможным движение (въезд или выезд) других транспортных средств или создает помехи для движения пешеходов.

Р ВАЖНО

Помните, что в дорожных законодательствах России и Латвии термины «остановка» и «стоянка» трактуются по-разному (об этом мы уже говорили ранее). Из-за этой разницы перечень мест, где запрещены остановка и стоянка, на первых порах может показаться странным. Напомним, что в России стоянка запрещена в тех же местах, что и остановка, а также ближе 50 метров от железнодорожных переездов и за пределами населенных пунктов на дорогах, обозначенных знаком «Главная дорога».

Правила проезда нерегулируемых перекрестков в Латвии почти аналогичны российским, за одним исключением: в Латвии водители, находящиеся на главной дороге, при повороте налево или развороте обязаны уступить дорогу транспортным средствам, начавшим обгон.

Литва

Характерной особенностью Литовской Республики является то, что в этой стране контролировать дорожное движение могут следующие структуры: полиция, инспекция дорожного транспорта (совместно с полицией), таможня, служба лесной охраны, инспекция окружающей среды. В этом состоит отличие организации дорожного движения в Литве от большинства других стран, в которых контроль порядка на дорогах возложен исключительно на службу дорожной полиции.

Каждый водитель на территории Литвы должен иметь при себе и предъявлять для проверки уполномоченным лицам следующие документы:

- водительское удостоверение;
- технический паспорт автомобиля;
- свидетельство обязательного страхования автомобиля;
- документы на перевозимый груз (при наличии таковых).

Дорожное законодательство Литвы предусматривает следующие скоростные ограничения:

- в населенных пунктах можно развивать скорость не более 50 км/ч;
- вне населенных пунктов на автострадах автобусы могут развивать скорость до 100 км/ч, на всех остальных дорогах — не более 80 км/ч;
- буксировка транспортных средств допускается со скоростью до 50 км/ч;

- ❑ при движении по грунтовым дорогам можно развивать скорость не более 70 км/ч;
- ❑ автобусы с прицепом и грузовые автомобили (с прицепом) разрешенной массой более 3,5 т на автостраде могут двигаться со скоростью не более 90 км/ч, на дорогах с установленной полосой движения — не более 80 км/ч, на остальных дорогах — не более 70 км/ч.

Если в Литве вы попали даже в небольшое ДТП, вызов наряда дорожной полиции является обязательным. На момент написания данной книги срочный вызов дорожной полиции осуществлялся по телефону 112.



ПОМНИ ОБ ЭТОМ

В Литве единственным основанием для выплаты страховой компенсации является составление протокола на месте ДТП.

На территории Литовской Республики обязательно использование ремней безопасности для всех водителей и пассажиров. Маленьких детей, не достигших трехлетнего возраста, разрешается перевозить лишь в специальных детских удерживающих устройствах. Детей в возрасте до 12 лет на переднем сиденье можно перевозить только с использованием специального детского удерживающего устройства.

В населенных пунктах Латвии общественный транспорт, следующий по установленному маршруту, при прочих равных условиях имеет преимущество перед другими транспортными средствами.

Водителям, имеющим стаж вождения до 2 лет, разрешается развивать скорость не более 70 км/ч.

В период с 1 ноября по 1 апреля эксплуатация транспортных средств разрешается лишь с использованием зимних шин. При использовании шипованной резины (это разрешено только с 1 ноября по 1 апреля) обязательно наличие на автомобиле соответствующего опознавательного знака.

Учтите, что в Литве водители могут применять противотуманные фары в условиях ограниченной видимости и тогда, когда на транспортном средстве неисправна левая передняя фара ближнего света. В то же время дорожное законодательство обязывает водителей включать ближний свет фар даже днем.

Уровень алкоголя в крови водителя на территории Литвы не должен превышать 0,4 промилле.



ЭТО ДОЛЖЕН ЗНАТЬ КАЖДЫЙ

Учтите, что если в Литве вас остановил наряд дорожной полиции или работник другого уполномоченного органа (таможня и др.), то выходить из машины без дополнительного разрешения строго запрещается. Передать документы для проверки нужно, не покидая автомобиль, иначе закон против вас разрешает применить силу.

Каждый дорожный полицейский может осуществлять проверку технического состояния автомобиля. Напомним, что в России работники ГИБДД такого права не имеют: техническая исправность подтверждается талоном о прохождении техосмотра.

Санкции за нарушение литовских ПДД установлены Кодексом об административных правонарушениях Литовской Республики. Далее мы познакомимся с самыми актуальными из них.

За управление автомобилем, не зарегистрированным в установленном порядке, полагается штраф от 100 до 200 литов. Такие же санкции последуют за управление транспортным средством, не прошедшим техосмотр, а также за наличие неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена. Управление транспортным средством, не имеющим номерного знака либо с просроченным знаком, карается штрафом в размере от 150 до 300 литов либо лишением прав на срок от 2 до 3 месяцев. А за подделку номерного знака полагается штраф от 2000 до 3000 литов или лишение прав на срок от 2 до 3 лет.



ЗНАЙТЕ

В Литве категорически запрещается применение антирадаров и прочих устройств аналогичного назначения. За несоблюдение

этого требования полагается штраф от 100 до 200 литов и изъятие прибора. Аналогичное наказание предусмотрено за использование прочих конструктивно не предусмотренных специальных приспособлений и устройств (проблесковых маячков, звуковых сигналов и т. п.), установленных на автомобиль без получения соответствующего разрешения в уполномоченном органе.

За нарушение скоростного режима литовское дорожное законодательство предусматривает наложение следующих санкций:

- ❑ за превышение скорости до 10 км/ч налагается штраф в размере от 20 до 30 литов;
- ❑ превышение скорости от 10 до 20 км/ч карается штрафом в размере от 50 до 100 литов;
- ❑ за превышение скорости от 20 до 30 км/ч нарушитель штрафуются на сумму от 150 до 300 литов;
- ❑ превышение скорости от 30 до 50 км/ч карается штрафом в размере от 300 до 500 литов;
- ❑ за превышение скорости более чем на 50 км/ч полагается штраф в сумме от 1000 до 1500 литов.

Проезд на красный или желтый свет либо запрещающий жест регулировщика, а также непредоставление преимущества пешеходам, пересекающим проезжую часть по пешеходному переходу, наказывается наложением штрафа в сумме от 100 до 200 литов. Такое же наказание последует за остановку автомобиля на неосвещенном участке дороги в темное время суток или в условиях недостаточной видимости без включения габаритных огней либо стояночной сигнализации.

Неподчинение дорожным знакам или линиям разметки в Литве карается штрафом в сумме от 100 до 150 литов. Такие же санкции последуют за въезд на зеленую зону, на тротуар или пешеходную (велосипедную) дорожку при отсутствии соответствующих разрешающих знаков, а также за перечисленные ниже нарушения:

- ❑ остановка на железнодорожном переезде и ближе 50 м до него;
- ❑ стоянка на железнодорожном переезде и ближе 50 м до него;

- ❑ нарушение правил остановки и стоянки транспортных средств на автомагистралях;
- ❑ непредоставление преимущества другим участникам дорожного движения при перестроении, начале движения, выезде с прилегающих территорий;
- ❑ разворот на железнодорожном переезде;
- ❑ разворот в местах, где видимость дороги хотя бы в одном направлении составляет менее 100 м;
- ❑ обгон на пешеходном переходе, а также на участках дорог с ограниченной видимостью;
- ❑ обгон с выездом на полосу встречного движения на дороге, которая имеет две и более полос для движения в каждом направлении;
- ❑ обгон на перекрестках (за исключением случаев, когда обгон осуществляется на главной дороге);
- ❑ обгон на железнодорожном переезде и в 100 метрах перед ним.

Непредоставление преимущества в движении транспортным средствам с включенными проблесковыми маячками синего (синего и красного) цвета и включенным специальным звуковым сигналом, а также непредоставление преимущества транспортным средствам, которые сопровождают автомобили с включенными маячками и специальными звуковыми сигналами, карается штрафом от 200 до 400 литов.

Р **ВАЖНО**

За нарушения ПДД, которые не упоминаются в КоАП Литвы, полагается штраф в сумме от 20 до 40 литов.

Штрафными санкциями в сумме от 100 до 150 литов наказываются перечисленные ниже нарушения:

- ❑ остановка и стоянка на мостах, виадукках и под ними;
- ❑ остановка и стоянка на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними, а также в тоннелях;

- ❑ нарушение правил перевозки людей;
- ❑ нарушение правил движения на автомагистралях;
- ❑ непереключение дальнего света фар на ближний при расстоянии менее 150 м до транспортного средства, движущегося во встречном направлении;
- ❑ разворот на мостах, эстакадах, виадукках и под ними;
- ❑ разворот на пешеходных переходах и в тоннелях.

Одновременное или по очереди совершение сразу нескольких нарушений ПДД наказывается штрафными санкциями в сумме от 400 до 800 литов либо лишением водительского удостоверения на срок от 3 до 6 месяцев. Такое же наказание предусмотрено за создание опасной ситуации, вынуждающей других водителей резко маневрировать либо экстренно предпринимать другие меры по обеспечению собственной безопасности. При совершении данных нарушений лицом, не имеющим водительского удостоверения, виновный карается штрафом в размере от 500 до 1000 литов.

Самовольный демонтаж устройства, предназначенного для блокировки ходовой части транспортного средства, влечет наложение штрафа в размере от 300 до 500 литов. Аналогичное наказание полагается за перечисленные ниже нарушения:

- ❑ въезд на железнодорожный переезд тогда, когда это запрещено (закрытый шлагбаум, запрещающий сигнал светофора и др.);
- ❑ самовольное открытие шлагбаума;
- ❑ въезд на железнодорожный переезд тогда, когда на нем имеется затор, из-за которого придется остановиться на переезде;
- ❑ провоз через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственных, дорожных, строительных и других машин;
- ❑ пересечение железнодорожных путей там, где это запрещено;
- ❑ объезд транспортных средств, которые стоят перед переездом, пропуская проходящий поезд либо в ожидании поезда;

- ❑ несоблюдение требований установленного перед переездом знака «Движение без остановки запрещено».

Что касается управления автомобилем в нетрезвом состоянии, то в Литве наказание за это зависит от степени опьянения:

- ❑ при легкой степени опьянения (от 0,41 до 1,5 промилле) нарушитель карается штрафом в сумме от 1000 до 1500 литов либо лишается водительского удостоверения на срок от 1 года до 1,5 лет;
- ❑ при средней степени опьянения (от 1,51 до 2,5 промилле) нарушитель карается штрафом в сумме от 1500 до 2000 литов либо лишается права управления транспортным средством на срок от 1,5 до 2 лет;
- ❑ при тяжелой степени опьянения (от 2,51 и более промилле), а также за уклонение от медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также за употребление алкоголя после дорожно-транспортного происшествия до установления его причин водитель карается штрафом в сумме от 2000 до 3000 литов, а также лишается водительского удостоверения на срок от 2 до 3 лет.

Несоблюдение правил движения в жилых зонах карается штрафом в сумме от 50 до 100 литов.

Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в нетрезвом состоянии, наказывается штрафом в сумме от 300 до 500 литов.

За управление транспортным средством лицом, лишенным прав, полагается штраф в сумме от 1000 до 2000 литов, а за управление транспортным средством лицом, никогда не имевшим водительского удостоверения, полагается штраф в размере от 300 до 500 литов.



Заключение

Прочитав книгу, вы получили все необходимые знания, которые позволят вам без опаски отправляться в зарубежное путешествие на автомобиле.

Разумеется, учесть все тонкости национальных дорожных законодательств в одной книге нереально, но наиболее актуальные отличия ПДД разных стран (правила остановки и стоянки, маневрирования, скоростной режим, наказание за нарушение ПДД и др.) вы теперь знаете.

Содержащиеся в книге сведения актуальны на момент ее написания. Следует учитывать, что дорожное законодательство любого государства может изменяться, поэтому рекомендуется перед поездкой в конкретную страну изучить местные ПДД и прочие нормативные документы, касающиеся организации дорожного движения.

Автор выражает надежду, что предложенный материал был полезен и интересен читателям. Предложения и пожелания направляйте по адресу: avenir777@rambler.ru.

Приложение



Конвенция о дорожном движении

(Вена, 8 ноября 1968 г.,
с поправками от 1 мая 1971 г.)

Венская конвенция о дорожном движении — международный договор, который был заключен с целью повышения безопасности дорожного движения посредством стандартизации правил дорожного движения. Конвенция была разработана во время конференции ЮНЕСКО с 7 октября по 8 ноября 1968 года в Вене. Одновременно на конференции была разработана Венская конвенция о дорожных знаках и сигналах.

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

Глава I. Общие положения

Статья 1. Определения

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

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

б) транспортное средство считается находящимся в **«международном движении»** по территории какого-либо государства, если оно:

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

ii) не зарегистрировано в этом государстве;

iii) временно ввезено в него; однако каждая Договаривающаяся сторона вправе не считать находящимся в **«международном движении»** любое транспортное средство, которое оставалось на ее территории более одного года без значительного перерыва, продолжительность которого может устанавливаться этой Договаривающейся стороной.

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

с) термин **«населенный пункт»** означает застроенную территорию, въезды на которую и выезды с которой специально обозначены соответствующими знаками;

термин **«жилая зона»** означает специально обустроенную территорию, на которой применяются специальные правила дорожного движения и въезды на которую и выезды с которой обозначены соответствующими знаками;

- 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 транспортных средств, иных, чем мотоциклы;
- h) термин «**перекресток**» означает любое пересечение на одном уровне, соединение или разветвление дорог, включая территорию, образуемую такими пересечениями, соединениями или разветвлениями;
- i) термин «**железнодорожный переезд**» означает любое пересечение на одном уровне дороги с железнодорожными или трамвайными путями, имеющими независимое полотно;
- j) термин «**автомагистраль**» означает дорогу, специально построенную и предназначенную для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и которая,
- i) за исключением отдельных мест или во временном порядке, имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или, в исключительных случаях, другими средствами;

ii) не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;

iii) специально обозначена в качестве автомагистрали;

к) транспортное средство считается:

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

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

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

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

m) термин **«велосипед с подвесным двигателем»** означает любое двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное

двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим 50 куб. см (3,05 куб. дюйма), и максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/час (30 миль/час); однако Договаривающиеся стороны могут не считать велосипедами с подвесным двигателем в соответствии со своим национальным законодательством те транспортные средства, которые не имеют характеристик велосипедов в отношении возможностей их использования, в частности возможности приведения их в движение 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;

п) термин «**мотоцикл**» означает любое двухколесное транспортное средство с коляской или без нее, имеющее двигатель. Договаривающиеся стороны могут в своем национальном законодательстве приравнивать к мотоциклам трехколесные транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг (900 фунтов). Термин «**мотоцикл**» не включает велосипеды с подвесным двигателем, однако Договаривающиеся стороны могут при условии, что они сделают соответствующее заявление согласно пункту 2 статьи 54 настоящей Конвенции, приравнивать велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам при применении настоящей Конвенции. К мотоциклам приравниваются трехколесные транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг;

о) 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;

р) 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 является лишь вспомогательной функцией;

q) термин **«прицеп»** означает любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки механическим транспортным средством; этот термин охватывает также полуприцепы;

г) термин **«полуприцеп»** означает любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что часть его опирается на автомобиль, и последний несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза;

с) термин **«легкий прицеп»** означает всякий прицеп, разрешенный максимальный вес которого не превышает 750 кг (1650 фунтов);

t) термин **«состав транспортных средств»** означает сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

u) термин **«транспортное средство с полуприцепом»** означает состав из автомобиля и сцепленного с ним полуприцепа;

v) термин **«водитель»** (**«погонщик»**) означает всякое лицо, управляющее транспортным средством, автомобилем и т. д. (включая велосипеды) или ведущее по дорогам скот, стада, упряжных, вьючных или верховых животных;

w) термин **«разрешенный максимальных вес»** означает максимальный вес груженого транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;

х) термин **«вес без нагрузки»** означает вес транспортного средства без экипажа, пассажиров и груза, но с полным запасом топлива и необходимым комплектом инструмента;

у) термин **«вес с нагрузкой»** означает фактический вес груженого транспортного средства, экипажа и пассажиров;

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

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.

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

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: Оознавательные 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. 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:

- эти правила могут не включать те положения, которые относятся к случаям, не имеющим места на территории данной Договаривающейся стороны;
- эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в главе II.

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

2. 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 поло-

жения 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.

Что касается действующих на территории Договаривающихся сторон правил, то положения настоящего пункта не предписывают этим сторонам каких-либо обязательств в отношении технических условий, которым должны отвечать механические транспортные средства, не являющиеся автомобилями применительно к настоящей Конвенции.

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

4. Меры, которые Договаривающиеся стороны приняли или примут либо в одностороннем порядке, либо путем подписания двусторонних или многосторонних соглашений с целью допущения на их территории к международному движению автомобилей и прицепов, не удовлетворяющих всем условиям, указанным в главе III настоящей Конвенции, и признания, помимо случаев, предусмотренных в главе IV, действительности на их территории водительских удостоверений, выданных какой-либо другой Договаривающейся стороной, считаются соответствующими целям настоящей Конвенции.

5. Договаривающиеся стороны обязуются допускать к международному движению по своей территории велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, которые отвечают техническим условиям, предусмотренным в главе V настоящей Конвенции, и водители которых имеют обычное местожительство на территории другой Договаривающейся стороны. Ни одна Договаривающаяся сторона не может требовать наличия водительского удостоверения у водителей велосипедов или велосипедов с подвесным двигателем, находящихся в международном движении; однако те Договаривающиеся стороны, которые в соответствии с положениями пункта 2 статьи 54 настоящей Конвенции сделают заявление относительно приравнивания к мотоциклам велосипедов с подвесным двигателем, могут требовать наличия водительского удостоверения у водителей велосипедов с подвесным двигателем, находящихся в международном движении.

6. Каждая Договаривающаяся сторона обязуется сообщать любой Договаривающейся стороне по ее просьбе информацию, позволяющую установить лицо, на имя которого автомобиль или сцепленный с автомобилем прицеп зарегистрирован на ее территории, если в представленной просьбе указано, что это транспортное средство причастно к дорожно-транспортному происшествию, имевшему место на территории Договаривающейся стороны, которая обратилась с такой просьбой.

7. Считаются соответствующими целям настоящей Конвенции меры, которые приняли или примут Договаривающиеся стороны либо в одностороннем порядке, либо путем заключения двусторонних или многосторонних соглашений в целях облегчения международного движения путем упрощения таможенных, полицейских, санитарных или иных подобного рода формальностей, а также меры, направленные на то, чтобы привести в соответствие компетенцию и часы работы таможенных отделений и постов на одном и том же пограничном пункте.

8. Положения пунктов 3, 5 и 7 настоящей статьи не препятствуют использованию каждой Договаривающейся стороной своего права подчинять допущение к международному движению по ее территории автомобилей, прицепов, велосипедов с подвесным двигателем и велосипедов, а также их водителей и пассажиров своим правилам коммерческих перевозок пассажиров и грузов, своим правилам в области страхования от гражданской ответственности водителей и своим таможенным правилам, а также вообще своим предписаниям в областях, не относящихся к дорожному движению.

Статья 4. Дорожные знаки и сигналы

Договаривающиеся стороны настоящей Конвенции, не являющиеся Договаривающимися сторонами Конвенции о дорожных знаках и сигналах, открытой для подписания в Вене одновременно с настоящей Конвенцией, обязуются принять меры к тому, чтобы:

- a) все установленные на их территории дорожные знаки и сигналы, световые дорожные сигналы и разметка дорог составляли единую систему;
- b) число типов сигналов было ограничено, и сигналы устанавливались лишь в тех местах, где их наличие считается полезным;
- c) предупреждающие сигнальные знаки устанавливались на достаточном расстоянии от препятствий для своевременного предупреждения о них водителей;
- d) было запрещено:

i) помещать на сигнальном знаке, на его опоре или на любом другом приспособлении, предназначенном для регулирования движения, что-либо, что не имеет отношения к значению этого сигнального знака или приспособления; однако если Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения разрешают какой-либо ассоциации, не имеющей целью получение материальной выгоды, устанавливать указательные знаки, они могут разрешать, чтобы эмблема этой

ассоциации обозначалась на знаке или на его опоре при условии, что это не затруднит его понимания;

ii) помещать плакаты, афиши, производить разметку и устанавливать приспособления, которые либо могут быть приняты за сигнальные знаки или другие приспособления для регулирования движения, либо могут снизить их видимость или эффективность, либо ослеплять пользователей дороги или отвлекать их внимание и тем самым ставить под угрозу безопасность дорожного движения.

Глава II. Правила дорожного движения

Статья 5. Значения 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.

3. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве, чтобы в качестве указаний лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение, считались, в частности, перечисленные ниже сигналы:

а) поднятая вертикально рука; этот жест означает сигнал «стоп» для всех пользователей дороги, кроме тех водителей, которые не могли бы уже остановиться в условиях достаточной безопасности; кроме того, если этот сигнал подается на перекрестке, водитель, уже выехавший на перекресток, может продолжать движение;

б) рука или руки, вытянутые горизонтально; этот жест означает сигнал «стоп» для всех пользователей дороги, которые независимо от направления их движения движутся с направлений, пересекающих направление, обозначенное вытянутой рукой или руками лица, уполномоченного регулировать дорожное движение; подав этот сигнал, регулировщик может опустить руку или руки; для водителей, к которым он обращен грудью или спиной, этот жест также означает сигнал «стоп»;

с) 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.

2. Рекомендуются 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 возможного более быстрого их устранения и, если они не могут сделать это немедленно, для предупреждения о них других пользователей дороги.

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

Статья 8. Водители

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

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

3. Водитель должен обладать необходимыми физическими и психическими качествами, и его физическое и умственное состояние должно позволять ему управлять транспортным средством.

4. Водитель механического транспортного средства должен иметь знания и навыки, необходимые для управления транспортным средством; однако это положение не препятствует обучению вождению в соответствии с положениями национального законодательства.

5. Водитель должен контролировать свое транспортное средство таким образом, чтобы быть всегда в состоянии должным образом им управлять. Он должен быть знаком с правилами дорожного движения, предписаниями в области безопасности дорожного движения, а также с такими факторами, которые могут повлиять

на его поведение, как усталость, прием лекарственных препаратов и управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и под воздействием наркотиков.

б. В национальном законодательстве должны быть предусмотрены специальные положения, касающиеся вождения под воздействием алкоголя, а также допустимый законом уровень содержания алкоголя в крови, а в соответствующих случаях — в выдыхаемом воздухе, превышение которого является несовместимым с управлением транспортным средством. Во всех случаях максимальный уровень содержания алкоголя в крови в соответствии с национальным законодательством не должен превышать 0,80 г чистого алкоголя на литр крови или 0,40 мг на литр выдыхаемого воздуха.

Статья 9. Стада животных

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

Статья 10. Расположение на дороге

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;

а) водитель должен, за исключением случаев особой необходимости, следовать при наличии таковых только по тем дорогам, проезжим частям дороги, полосам движения и дорожкам, которые предназначены для движения пользователей дороги его категории;

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

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. На дороге с двусторонним движением, имеющей по крайней мере четыре полосы движения, водитель движения, водитель транспортного средства не должен выезжать на полосы, по которым совершается движение в противоположном направлении.

На дороге с двусторонним движением, имеющей три полосы движения, водитель транспортного средства не должен выезжать на крайнюю полосу проезжей части, по которой совершается движение в противоположном направлении.

Статья 11. Обгон и движение в рядах

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

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 сторону или въехать в придорожное владение, либо остановиться на этой стороне.

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

- 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) полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на расстоянии, достаточном для того, чтобы, учитывая разницу между скоростью его транспортного средства во время обгона и скоростью обгоняемых пользователей дороги, его маневр не поставил под угрозу или не затруднил движение встречных транспортных средств;
- 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. 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.

6. Когда применяются положения пункта 5 настоящей статьи и интенсивность движения такова, что транспортные средства не только занимают всю ширину проезжей части, предназначенной исключительно для движения в данном направлении, но к тому же двигаются со скоростью, зависящей от скорости транспортного средства, следующего впереди них по данному ряду, то:

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

б) водитель транспортного средства, которое не находится на полосе движения, наиболее близкой к краю проезжей части, соответствующему направлению движения, может выезжать из ряда только с целью сделать поворот направо или налево или выехать на стоянку.

7. Если полосы разграничены на проезжей части продольной разметкой, водителям запрещается при движении в рядах, описанном в пунктах 5 и 6 настоящей статьи, наезжать на эту разметку.

8. Без ущерба для положений пункта 2 настоящей статьи и других ограничений, которые Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать в отношении обгона на перекрестках и железнодорожных переездах, ни один водитель транспортного средства не должен обгонять другое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед, двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски:

а) непосредственно перед перекрестком и на перекрестке, ином, чем перекресток с круговым движением, за исключением:

i) случая, предусмотренного в подпункте b пункта 1 настоящей статьи;

ii) случая, когда обгон совершается по дороге, при движении по которой на перекрестке предоставляется преимущественное право проезда;

iii) случая, когда движение на перекрестке регулируется регулировщиком или световыми дорожными сигналами;

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

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 перехо-

да, намеревающимся совершать обгон транспортного средства, остановившегося у пешеходного перехода.

10. Водитель, который убедился, что следующий за ним водитель намерен совершить обгон, должен, за исключением случая, предусмотренного в подпункте в пункта 1 статьи 16 настоящей Конвенции, приблизиться к краю проезжей части дороги, соответствующему направлению движения, и не превышать скорость. Если недостаточная ширина, профиль или состояние проезжей части дороги не позволяют — с учетом интенсивности встречного движения — легко и безопасно обгонять тихоходное, крупногабаритное или вынужденное соблюдать определенную скорость транспортное средство, водитель последнего должен замедлить движение и в случае необходимости при первой возможности уступить дорогу, для того чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства.

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

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

с) Подпункт а) выше не применяется на автомагистралях, а также на других соответствующим образом обозначенных дорогах, предназначенных для автомобильного движения и не используемых

для въезда на прилегающие участки или выезда из них, являющиеся частной собственностью, или на любых дорогах, на которых разрешена скорость движения более 80 км (50 миль) в час.

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.

2. На горных дорогах и на дорогах с большим уклоном, имеющих аналогичные характеристики, где разъезд невозможен или затруднен, водитель движущегося под уклон транспортного средства обязан остановиться и уступить дорогу любому движущемуся на подъем транспортному средству, за исключением тех случаев, когда места для разъезда располагаются вдоль проезжей части таким образом, что движущееся на подъем транспортное средство могло бы, учитывая скорость и положение транспортных средств, остановиться на имеющемся впереди него месте для разъезда, в связи с чем отпала бы необходимость для одного из транспортных средств дать задний ход. В случае если одно из двух встречных транспортных средств должно с целью разъезда дать задний ход, то составы транспортных средств имеют преимущество перед всеми другими транспортными средствами, тяжелые транспортные средства — перед легкими транспортными средствами и автобусы — перед грузовыми автомобилями; когда речь идет о транспортных средствах одной и той же категории, то задний ход должен дать водитель движущегося под уклон транспортного средства, за исключением случаев, когда совершенно очевидно, что такой маневр значительно легче выполнить водителю движущегося на подъем транспортного средства, в частности, если последний находится вблизи от места для разъезда.

Статья 13. Скорость и дистанция

1. Водитель транспортного средства должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии предвидеть. Он должен снижать скорость и в случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно когда видимость неудовлетворительна.

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

3. Водитель транспортного средства, следующего за другим транспортным средством, должен соблюдать соответствующую дистанцию, с тем чтобы избежать столкновения в случае неожиданного торможения или остановки движущегося впереди транспортного средства.

4. Вне населенных пунктов на дорогах, где только одна полоса предназначена для движения в данном направлении, с целью облегчения обгона водители транспортных средств, на которые распространяется специальное ограничение скорости, и транспортных средств или составов транспортных средств, габаритная длина которых превышает 7 м, должны, за исключением момента, когда они приступают к обгону или совершают его, поддерживать между своими транспортными средствами и движущимися впереди них механическими транспортными средствами такую дистанцию, чтобы обгоняющие их транспортные средства могли в полной безопасности вновь занять соответствующее место в ряду впереди транспортного средства, которое они обогнали. Однако это положение не относится ни к очень интенсивному движению, ни к случаям запрещения обгона.

5. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям предписывать общие или местные ограничения скорости для всех транспортных средств, либо для некоторых категорий транспортных средств или предписывать на некоторых дорогах или на некоторых категориях дорог либо минимальную и максимальную скорость, либо только максимальную или минимальную скорость, или предписывать минимальные дистанции, обоснованные наличием на дороге некоторых категорий транспортных средств, представляющих особую опасность, в частности вследствие их веса или нагрузки.

Статья 14. Общие предписания, касающиеся маневров

1. Водитель, который намерен выполнить какой-либо маневр, как, например, выехать из ряда транспортных средств, находящихся на стоянке, или въехать в него, принять вправо или влево на проезжей части дороги, в частности, чтобы переменить полосу движения, выполнить поворот направо или налево для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение, должен начинать этот маневр только после того, как он убедится, что может это сделать, не подвергая опасности тех пользователей дороги, которые следуют позади него, впереди или навстречу, и с учетом их положения, направления движения и скорости.

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 указа-

теля или указателей поворота, должен подаваться в течение всего времени выполнения маневра и прекращаться немедленно после его завершения.

Статья 15. Особые предписания, касающиеся транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта

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

Статья 16. Изменение направления движения

1. Перед поворотом направо или налево для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение водитель должен, не нарушая положений пункта 1 статьи 7 и статьи 14 настоящей Конвенции,

а) 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;

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

2. При выполнении маневра, связанного с изменением направления движения, водитель должен, не нарушая положений статьи 12 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 ис-

ключением тех случаев, когда он убедился, что позади него нет транспортных средств или что они находятся на очень большом расстоянии; однако это положение не применяется, если сигнал о снижении скорости подается посредством имеющихся на транспортном средстве стоп-сигналов, упомянутых в пункте 31 приложения 5 к настоящей Конвенции.

Статья 18. Перекрестки и обязанность уступить дорогу

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

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

3. Водитель, выезжающий на дорогу из придорожного владения, обязан уступить дорогу пользователям дороги, движущимся по ней.

4. При условии соблюдения положений пункта 7 настоящей статьи:

а) в государствах с правосторонним движением на перекрестках, иных, чем упомянутые в пункте 2 настоящей статьи и в пунктах 2 и 4 статьи 25 настоящей Конвенции, водитель транспортного средства обязан уступать дорогу транспортным средствам, движущимся справа от него;

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

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

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

7. На перекрестках водители нерельсовых транспортных средств обязаны уступать дорогу рельсовым транспортным средствам.

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

Статья 19. Железнодорожные переезды

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

а) водитель транспортного средства должен двигаться с умеренной скоростью;

б) с учетом указаний светового сигнала или звукового сигнала, предписывающего остановку, ни один пользователь дороги не должен въезжать на железнодорожный переезд, шлагбаумы или полушлагбаумы которого закрыты или закрываются или полушлагбаумы которого начинают подниматься;

в) если железнодорожный переезд не оборудован шлагбаумами, полушлагбаумами или световыми сигналами, ни один пользователь дороги не должен проезжать по нему, не убедившись в том,

что к переезду не приближается никакое рельсовое транспортное средство;

d) пользователь дороги должен переезжать по железнодорожному переезду не задерживаясь; при вынужденной остановке транспортного средства водитель должен постараться вывести его с железнодорожного полотна, а если он не может этого сделать, то немедленно принять все зависящие от него меры к заблаговременному предупреждению об опасности машинистов рельсовых транспортных средств.

Статья 20. Предписания, касающиеся пешеходов

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

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.

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

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 с подвесным двигателем.

4. Когда пешеходы движутся по проезжей части дороги в соответствии с положениями пункта 2, дополнительного пункта, подлежащего включению непосредственно после пункта 2, и пункта 3 настоящей статьи, они должны находиться возможно ближе к краю проезжей части.

5. а) Вне населенных пунктов пешеходы, движущиеся по проезжей части дороги, должны придерживаться (если это не угрожает их безопасности и при отсутствии особых обстоятельств) стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения. Однако лица, ведущие велосипед, велосипед с подвесным двигателем или мотоцикл, инвалиды, передвигающиеся в инвалидных колясках, а также группы пешеходов, возглавляемые руководителем или представляющие собой шествие, должны придерживаться стороны проезжей части дороги, соответствующей направлению движения. За исключением шествий, пешеходы, движущиеся по проезжей части, должны по возможности двигаться цепочкой, один за другим, если этого требует безопасность движения, в частности в случае плохой видимости или высокой интенсивности движения транспортных средств.

б) Положения подпункта а) настоящего пункта можно придать обязательный характер также и в населенных пунктах.

6. а) При переходе проезжей части вне пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, не убедившись в том, что они могут сделать это не затрудняя движения транспортных средств. Пешеходы должны переходить проезжую часть дороги под прямым углом к ее оси.

б) При переходе по пешеходному переходу, обозначенному разметкой или соответствующим знаком или сигналом:

і) если на пешеходном переходе имеются световые сигналы для пешеходов, последние должны следовать указаниям этих сигналов;

ii) если на пешеходном переходе не имеется таких знаков или сигналов, но движение транспортных средств регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, пока световой сигнал или жест регулировщика разрешает движение транспортных средств;

iii) на иных переходах пешеходы не должны выходить на проезжую часть дороги, не оценив расстояние до приближающихся транспортных средств и их скорость.

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

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. 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, а когда они получают разрешение продолжать движение, не мешать пешеходам, которые уже вступили на проезжую часть и переходят доро-

гу в условиях, предусмотренных статьей 20 настоящей Конвенции; если водитель делает поворот для выезда на другую дорогу, при въезде на которую находится пешеходный переход, он должен делать это только на небольшой скорости и пропуская пешеходов (при необходимости остановившись), вступивших или вступающих на переход в условиях, предусмотренных пунктом 6 статьи 20 настоящей Конвенции;

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

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

3. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 7 и пункта 1 статьи 13 Конвенции при отсутствии на проезжей части пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, водители, делающие поворот для выезда на другую дорогу, должны обязательно пропустить (в случае необходимости, остановившись) пешеходов, вступивших на проезжую часть этой другой дороги. Они также должны проявлять особое внимание по отношению к пешеходам, переходящим проезжую часть дороги для посадки в транспортное средство общего пользования или после высадки из него.

В том случае, если в определенных условиях некоторым видам транспортных средств разрешается въезжать на дороги, предназначенные для движения пешеходов, внутренним законодательством могут быть установлены правила, регулирующие поведение участников дорожного движения, чтобы избежать возникновения

каких-либо конфликтов между ними, а также установить ограничения максимальной скорости, чтобы водители могли вовремя остановиться и не подвергать опасности пешеходов.

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

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

Статья 22. Островки безопасности

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

- а) сигнальный знак предписывает, с какой стороны следует объезжать островок безопасности, тумбу или приспособление;
- б) островок безопасности, тумба или приспособление находятся на оси проезжей части дороги с двусторонним движением; в последнем случае водитель должен объезжать островок безопасности, тумбу или приспособление со стороны, соответствующей направлению движения.

Статья 23. Остановка и стоянка

1. Вне населенных пунктов останавливающиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства и животные должны по мере возможности находиться вне проезжей части. Они не должны находиться ни на велосипедных дорожках, ни (исключая случаи, разрешенные национальным законодательством) на тротуарах или обочинах, предназначенных для пешеходов.

2. а) Останавливающиеся или находящиеся на стоянке на проезжей части животные и транспортные средства должны находиться как можно ближе к краю проезжей части. Водитель может ос-

тановиться или поставить на стоянку транспортное средство на проезжей части только на стороне, соответствующей для него направлению движения; однако остановка или стоянка разрешается на другой стороне проезжей части, если ввиду наличия рельсовых путей невозможно остановиться на стороне, соответствующей направлению движения. Кроме того, Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут:

- i) при определенных условиях, например, когда имеются дорожные знаки, запрещающие остановку на стороне, соответствующей направлению движения, разрешать остановку или стоянку на другой стороне проезжей части дороги;
- ii) на проезжей части дороги с односторонним движением — разрешать остановку и стоянку только на другой стороне или также одновременно на стороне, соответствующей направлению движения;
- iii) разрешать остановку и стоянку посередине проезжей части в специально обозначенных местах.

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

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

- i) на расстоянии менее 5 м перед пешеходными переходами, на пешеходных переходах, на переездах для велосипедистов и на железнодорожных переездах;
- ii) на трамвайных и железнодорожных путях, проходящих по дороге или вблизи от этих путей, если это может затруднить движение трамваев или поездов.

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

б) Всякая остановка и стоянка транспортного средства запрещается в любом месте, где она может создать опасность, в частности:

i) за исключением специально обозначенных мест — под эстакадами и в туннелях;

ii) на проезжей части дороги вблизи переломов и на поворотах, когда видимость недостаточна для безопасного объезда транспортного средства, с учетом скорости транспортных средств на этом участке дороги;

iii) на проезжей части дороги, где расстояние между продольной разметкой, запрещающей выезд на нее, и остановившимся транспортным средством составляет менее 3 м (10 футов), и если при этом не применяется положение подпункта б ii) настоящего пункта.

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

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

ii) напротив выезда из ворот;

iii) в любом месте, где находящееся на стоянке транспортное средство мешало бы проезду другого транспортного средства к месту своей обычной стоянки или выезда оттуда;

iv) на центральной полосе проезжей части дороги, состоящей из трех полос движения, и — вне населенных пунктов — на проезжей части дорог, обозначенных соответствующими знаками или сигналами как главная дорога;

v) в местах, где находящееся на стоянке транспортное средство закрывало бы от пользователей дороги дорожные знаки или световые дорожные сигналы.

4. Водитель не должен оставлять свое транспортное средство, а погонщик — своих животных, не приняв все необходимые меры предосторожности во избежание дорожно-транспортного происшествия, а если речь идет об автомобиле — чтобы не допустить его использования без соответствующего разрешения.

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

i) если водитель был вынужден остановить свое транспортное средство в месте, где остановка запрещена в соответствии с положениями подпункта b) i) или ii) пункта 3 этой статьи Конвенции;

ii) если условия таковы, что приближающиеся водители не могут или могут лишь с большим трудом своевременно заметить препятствие, каким является остановившееся транспортное средство.

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

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

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

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

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

Статья 24. Дверцы транспортных средств

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

Статья 25. Автомагистрали и дороги подобного рода

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

а) запрещается движение пешеходов, животных, велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, если они не приравнены к мотоциклам, и всех транспортных средств, иных, чем автомобили и их прицепы, а также автомобилей и их прицепов, конструктивная скорость которых не может достигать на ровной дороге определенной величины, установленной национальным законодательством, но которая не должна быть менее 40 км (25 миль) в час;

б) водителям запрещается:

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

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

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

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

2. При въезде на автомагистраль водители должны:

а) при отсутствии полосы ускорения движения, являющейся продолжением подъездной дороги, пропускать движущиеся по автомагистрали транспортные средства;

б) при наличии полосы ускорения — выезжать на нее и включаться в движение по автомагистрали в соответствии с предписаниями пунктов 1 и 3 статьи 14 настоящей Конвенции.

3. При выезде с автомагистрали водитель должен своевременно въехать на полосу, прилегающую к съезду с автомагистрали, и по возможности быстрее въехать на полосу замедления движения, если таковая имеется.

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

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

Статья 26. Особые правила, касающиеся шестивий и инвалидов

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

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

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

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

2. Водителям велосипедов запрещается передвигаться, не держась за руль, по крайней мере, одной рукой, использовать другие транспортные средства в качестве буксира или перевозить, буксировать или толкать предметы, которые могут помешать управлению или представляют опасность для других пользователей дороги. Аналогичные положения применяются к водителям велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов, но, помимо этого, они должны держать руль обеими руками, за исключением тех случаев, когда необходимо подать предписанный в соответствии с Конвенцией сигнал.

3. Водителям велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем запрещается перевозить пассажиров; однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут разрешать отступления от этого положения и, в частности, разрешить перевозку пассажиров на дополнительном сиденье (сиденьях), оборудованном на велосипеде. Водителям мотоциклов разрешается перевозить пассажиров только в коляске (если таковая имеется) и на дополнительном сиденье, которое может быть оборудовано позади водителя.

4. Водителям велосипедов с подвесным двигателем может быть разрешено передвигаться по велосипедной дорожке и, если это целесообразно, им может быть запрещено передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки.

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

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

В жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками:

- a) пешеходы могут передвигаться по всей ширине дороги. Разрешены детские игры;
- b) водители должны передвигаться с самой низкой скоростью в соответствии с предписаниями национального законодательства, в любом случае они не должны превышать 20 км (12 миль) в час;
- c) водители не должны подвергать пешеходов опасности или ограничивать свободу их передвижения. В случае необходимости они должны останавливать транспортные средства;
- d) пешеходы не должны создавать необоснованных помех автомобильному движению;
- e) стоянка запрещена, за исключением мест, обозначенных соответствующими знаками;
- f) на пересечениях участники дорожного движения, выезжающие из жилой зоны, должны уступить дорогу другим участникам дорожного движения, за исключением случаев, когда в предписаниях национального законодательства предусматривается иное.

Статья 27-тер. Пешеходные зоны

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

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

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

Статья 28. Звуковые и световые сигналы

1. Звуковые и световые сигнальные приборы могут применяться только:

- а) для своевременного предупреждения во избежание дорожно-транспортного происшествия;
- б) вне населенных пунктов, когда следует предупредить водителя другого транспортного средства о намерении произвести обгон.

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

2. Вместо звуковых сигналов водители автомобилей могут с наступлением темноты и до рассвета подавать световые сигналы, предусмотренные в пункте 5 статьи 33 настоящей Конвенции. Они могут делать это также и днем в целях, указанных в подпункте «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.

2. В отношении движения рельсовых транспортных средств по автомобильным дорогам могут быть приняты специальные правила, отличающиеся от предусмотренных в главе II Конвенции. Однако эти правила не должны противоречить положениям пункта 7 статьи 18 Конвенции.

3. Обгон движущихся или остановившихся рельсовых транспортных средств, рельсовый путь которых проходит по проезжей части дороги, производится со стороны, соответствующей направлению движения. Если встречный разъезд и обгон нельзя совершить со стороны, соответствующей направлению движения, в связи с узким проездом, эти маневры могут производиться со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, при условии, что это не стесняет и не подвергает опасности пользователей дороги, движущихся во встречном направлении. На проезжих частях с односторонним движением обгон может производиться со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, когда это оправдано требованиями дорожного движения.

Статья 30. Груз транспортных средств

1. Если для транспортного средства установлен разрешенный максимальный вес, то вес транспортного средства с нагрузкой никогда не должен превышать разрешенный максимальный вес.

2. Любой груз должен быть размещен и в случае необходимости закреплен на транспортном средстве таким образом, чтобы он:
- а) не подвергал опасности людей и не наносил ущерба государственному, общественному или личному имуществу, в частности, не волочился и не падал на дорогу;
 - б) не ограничивал видимости и обзорности, не нарушал устойчивости транспортного средства и не затруднял управления им;
 - в) не производил шума, не поднимал пыли и не вызывал других неудобств, которых можно избежать;
 - г) не закрывал огней, включая стоп-сигнал и указатели поворота, светоотражающих приспособлений, регистрационных номеров и отличительного знака государства регистрации, которые должны быть на транспортном средстве в соответствии с настоящей Конвенцией или в соответствии с национальным законодательством, или не закрывал сигналов, подаваемых рукой в соответствии с положениями пункта 3 статьи 14 или пункта 2 статьи 17 настоящей Конвенции.
3. Все вспомогательные приспособления, используемые для закрепления и обеспечения сохранности груза (веревки, цепи, брезент), должны быть туго затянуты и прочно закреплены. Все вспомогательные приспособления, используемые для обеспечения сохранности груза, должны удовлетворять требованиям, предусмотренным в отношении груза пунктом 2 настоящей статьи.
4. Груз, выступающий спереди, сзади или сбоку за габарит транспортного средства, должен быть заметным образом обозначен во всех случаях, когда он может не быть замечен водителями других транспортных средств; в период между наступлением ночи и рассветом, а также в другие моменты, когда видимость является недостаточной, эта сигнализация осуществляется спереди с помощью белого огня и белого светоотражающего приспособления, а сзади — с помощью красного огня и красного светоотражающего приспособления.

В частности, на механических транспортных средствах и их прицепах:

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

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

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

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

Статья 31. Поведение водителя в случае дорожно-транспортного происшествия

1. Не нарушая предписаний национального законодательства относительно обязанности оказывать помощь пострадавшим, водитель или любой другой пользователь дороги, причастный к дорожно-транспортному происшествию, должен:

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.

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

2. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут в своем национальном законодательстве не пред-

писывать положение, указанное в подпункте «d» пункта 1 настоящей статьи, в том случае если не было нанесено никакого серьезного телесного повреждения и если никто из лиц, попавших в дорожно-транспортное происшествие, не требует уведомить об этом полицию.

Статья 32. Освещение: общие предписания

1. В соответствии с настоящей статьей термин «ночь» охватывает период времени между наступлением темноты и рассветом, а также другие моменты, когда видимость недостаточна, например, вследствие тумана, снегопада, сильного дождя или проезда по туннелю.

2. Ночью:

а) на любом находящемся на дороге механическом транспортном средстве, ином, чем велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, должно быть включено спереди не менее двух белых или желтых селективных огней, а сзади — парное количество красных огней в соответствии с предписаниями, предусмотренными для автомобилей в пунктах 23 и 24 приложения 5; однако национальное законодательство может разрешить использование автожелтых подфарников. Положения настоящего подпункта применяются к составам, включающим одно механическое транспортное средство и один или несколько прицепов, причем в этом случае красные огни должны помещаться сзади последнего прицепа; на прицепах, к которым применимы предписания пункта 30 приложения 5 к настоящей Конвенции, должны быть включены спереди два белых огня, которые они должны иметь в соответствии с предписаниями указанного пункта 30;

б) любые находящиеся на дороге транспортные средства или составы транспортных средств, к которым не применяются положения подпункта «а» настоящего пункта, должны иметь по крайней мере один передний белый или желтый селективный огонь и по крайней мере один задний красный огонь; если имеется лишь

один передний или один задний огонь, этот огонь должен помещаться по центру или на стороне транспортного средства, противоположной стороне, соответствующей направлению движения; что касается гужевых повозок и ручных тележек, то приспособление с указанными огнями может нести водитель или сопровождающее лицо, идущее с этой стороны транспортного средства.

3. Предусмотренные пунктом 2 настоящей статьи огни должны отчетливо обозначать транспортное средство для других пользователей дороги; одна и та же лампа или одно и то же приспособление может быть источником переднего и заднего огня лишь в том случае, если характеристики транспортного средства, в частности его небольшая длина, таковы, что в этих условиях указанное предписание может быть соблюдено.

4. а) В отступление от положений пункта 2 настоящей статьи,

i) положения указанного пункта 2 не применяются к транспортным средствам, остановившимся или находящимся на стоянке на дороге, освещенной таким образом, что они ясно видны с достаточного расстояния;

ii) на механических транспортных средствах, длина и ширина которых не превышают соответственно 6 м (20 футов) и 2 м (6 футов и 6 дюймов) и которые не буксируют какое-либо другое транспортное средство, может быть включен во время остановки или стоянки на дороге в населенном пункте лишь один огонь, находящийся на стороне транспортного средства, противоположной краю проезжей части, вдоль которого остановилось или находится на стоянке это транспортное средство; этот огонь должен быть белым или автожелтым спереди и красным или автожелтым сзади;

iii) положения подпункта «b» пункта 2 настоящей статьи не относятся ни к двухколесным велосипедам, ни к двухколесным велосипедам с подвесным двигателем, ни к двухколесным мотоциклам без коляски, не снабженным батареями, если они остановились или находятся на стоянке в населенном пункте у самого края проезжей части;

б) кроме того, национальное законодательство может допускать отступления от положений настоящей статьи в отношении:

i) транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке на специально предназначенных для этого местах вне проезжей части;

ii) транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке на жилых улицах с очень слабым движением.

5. Ни в коем случае транспортное средство не должно иметь спереди красных огней, красных светоотражающих приспособлений или красных светоотражающих материалов, а сзади — белых или желтых селективных огней, белых или желтых селективных светоотражающих приспособлений или белых или желтых селективных светоотражающих материалов; это предписание не относится ни к использованию белых или желтых селективных огней заднего хода, ни к приданию на задних номерных знаках светоотражающих свойств цифрам или буквам светлого цвета, или отличительным знакам, или прочим отличительным знакам, которые могут требоваться согласно национальному законодательству, ни к приданию светоотражающих свойств светлomu фону этих номерных или отличительных знаков, ни к красным вращающимся или проблесковым огням некоторых транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда.

6. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут — в той мере, в какой они считают возможным это сделать без ущерба для безопасности движения, — допускать в своем национальном законодательстве исключения из положений настоящей статьи в отношении:

а) гужевых повозок и ручных тележек;

б) транспортных средств, имеющих особую форму или особый характер или используемых в особых целях и в особых условиях.

7. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее предписать в национальном законодательстве, чтобы группы пешеходов, возглавляемые руководителем, или шествия, а также погонщики скота, стад, упряжных,

вьючных или верховых животных, движущиеся по проезжей части в условиях, определенных подпунктом «b» пункта 2 настоящей статьи, имели светоотражающее приспособление или огонь; в этом случае отражаемый или излучаемый свет должен быть либо белым или желтым селективным спереди и красным сзади, либо автожелтым спереди и сзади.

Статья 33. Освещение: условия использования огней, предусмотренных в приложении 5

1. Водитель транспортного средства, имеющего огни дальнего света, огни ближнего света и подфарники, определенные в приложении 5 к настоящей Конвенции, должен пользоваться этими огнями в нижеследующих условиях, когда в соответствии со статьей 32 настоящей Конвенции транспортное средство должно быть обозначено спереди по меньшей мере одним или двумя белыми или желтыми селективными огнями:

a) дальний свет не должен включаться ни в населенных пунктах, если дорога достаточно освещена, ни вне населенных пунктов, если проезжая часть равномерно освещена и если это освещение достаточно для обеспечения водителю хорошей видимости на достаточное расстояние, ни на остановке;

b) с учетом возможности разрешать в национальном законодательстве использование огней дальнего света днем, когда видимость недостаточна, например ввиду тумана, снегопада, сильного дождя или проезда через туннель, дальний свет не должен включаться или должен направляться таким образом, чтобы не вызывать ослепления:

i) при встречном разъезде, когда используются огни фар, они должны выключаться на достаточном расстоянии или быть отрегулированы таким образом, чтобы не вызывать ослепления и дать водителю встречного транспортного средства возможность спокойно и безопасно продолжать движение;

ii) если транспортное средство следует на небольшом расстоянии позади другого транспортного средства; однако дальний свет может быть использован в соответствии с положениями пункта 5 настоящей статьи для указания намерения произвести обгон в условиях, предусмотренных в статье 28 настоящей Конвенции;

iii) в любых других условиях, когда следует избегать ослепления других пользователей дороги или пользователей водного или железнодорожного пути, проходящего вдоль дороги;

c) при условии соблюдения положений подпункта «d» настоящего пункта огни ближнего света должны быть включены, когда использование огней дальнего света запрещено в соответствии с положениями приведенных выше подпунктов «a» и «b», и они могут быть использованы вместо огней дальнего света, когда огней ближнего света достаточно, чтобы дать возможность водителю ясно видеть на достаточном расстоянии, а другим пользователям дороги — видеть данное транспортное средство на достаточном расстоянии;

d) подфарники следует использовать вместе с огнями дальнего света, огнями ближнего света или противотуманными фарами. Их можно использовать отдельно, когда транспортное средство остановилось или находится на стоянке или когда на дорогах, кроме автомагистралей и дорог, указанных в пункте 4 статьи 25 настоящей Конвенции, условия освещения таковы, что водитель хорошо видит на достаточном расстоянии, а другие пользователи дороги видят транспортное средство с достаточного расстояния.

2. Если на транспортном средстве имеются противотуманные фары, определенные в приложении 5 к настоящей Конвенции, ими можно пользоваться только во время тумана, снегопада или сильного дождя. В отступление от положений подпункта с пункта 1 настоящей статьи, при включении противотуманных фар фары ближнего света должны выключаться, однако национальное законодательство может разрешить в этом случае одновременное включение противотуманных фар и фар ближнего света.

3. В отступление от положений пункта 2 настоящей статьи национальное законодательство может разрешить включение противотуманных фар даже при отсутствии тумана, снегопада или сильного дождя на узких дорогах с большим количеством поворотов.

4. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам вменить в обязанность использование огней ближнего света в населенных пунктах.

5. Упомянутые в пункте 2 статьи 28 настоящей Конвенции световые сигналы представляют собой многократное и кратковременное включение и выключение дальнего и ближнего света или кратковременное попеременное включение ближнего и дальнего света.

Статья 34. Отступления

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

2. Водители транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда, подавшие сигналы о своем приближении специальными сигнальными приборами транспортного средства, и при условии, что не будут поставлены под угрозу другие пользователи дороги, могут не соблюдать все или некоторые положения главы II Конвенции в той измененной редакции, в которой они изложены в настоящем Соглашении, иные, чем положения пункта 2 статьи 6. Водители этих транспортных средств могут пользоваться этими сигнальными приборами лишь в тех случаях, когда это оправдано срочным характером их поездки.

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 2.

4. В целях обгона или встречного разъезда с механизмами, упомянутыми в пункте 3 настоящей статьи, когда они используются на дорожных работах, водители других транспортных средств могут, по мере необходимости и при условии соблюдения всех мер предосторожности, не соблюдать положений статей 11 и 12 настоящей Конвенции.

Глава III. Условия допущения к международному движению автомобилей и прицепов

Статья 35. Регистрация

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

- порядковый номер, именуемый регистрационным номером, составные элементы которого указаны в приложении 2 к настоящей Конвенции;
- дата первой регистрации транспортного средства;

- фамилия, имя и местожительство владельца свидетельства;
- название или фабричная марка завода — изготовителя транспортного средства;
- порядковый номер шасси (заводской или серийный номер завода-изготовителя);
- разрешенный максимальный вес, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов;
- срок действия, если он ограничен.

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

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

2. В отступление от положений пункта 1 настоящей статьи на транспортное средство с полуприцепом, находящееся в международном движении в нерасцепленном состоянии, распространяются положения настоящей Конвенции, даже если тягач и полуприцеп зарегистрированы вместе и имеют только одно свидетельство о регистрации.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как ограничивающее право Договаривающихся сторон или их территориальных подразделений требовать подтверждения права водителя на владение находящимся в международном движении транспортным средством, которое не зарегистрировано на имя находящегося в нем лица.

4. Рекомендуются, чтобы Договаривающиеся стороны, которые еще не сделали этого, создали орган, которому было бы поручено регистрировать в национальном или региональном масштабе сдаваемые в эксплуатацию автомобили и вести централизованный учет по каждому транспортному средству сведений, содержащихся в свидетельстве о регистрации.

Статья 36. Регистрационный номер

1. На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться спереди и сзади регистрационный номер; однако на мотоциклах этот номер должен помещаться только сзади.

2. На каждом зарегистрированном прицепе, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади регистрационный номер. Если автомобиль буксирует один или несколько прицепов, то единственный прицеп или последний прицеп, если они не зарегистрированы, 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

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

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

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

Статья 38. Оповестительные знаки

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

Статья 39. Технические предписания

Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии.

Статья 40. Переходное положение

В течение десяти лет с момента вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 на прицепы, находящиеся в международном движении, независимо от из разрешенного максимального веса, распространяются положения настоящей Конвенции даже в том случае, если эти транспортные средства не будут зарегистрированы.

Глава IV. Водители автомобилей

Статья 41. Действительность водительских удостоверений

1. Договаривающиеся стороны будут признавать:

а) любое национальное водительское удостоверение, составленное на их национальном языке или на одном из их национальных

языков, либо, если оно не составлено на таком языке, сопровождаемое заверенным переводом;

б) любое национальное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 6 к настоящей Конвенции, и

с) любое международное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 7 к настоящей Конвенции, действительными на своей территории для управления автомобилем, соответствующим категории транспортных средств, на управление которыми выдано удостоверение, при условии, что указанное удостоверение является действительным и что оно выдано другой Договаривающейся стороной или одним из ее территориальных подразделений, либо объединением, уполномоченным на то этой Договаривающейся стороной или одним из ее территориальных подразделений. Положения настоящего пункта не применяются к водительскому удостоверению ученика-водителя.

2. Независимо от положений, содержащихся в предыдущем пункте,

а) если действительность водительского удостоверения обусловлена специальной пометкой, требующей ношения данным лицом некоторых приспособлений или предусматривающей некоторое переустройство транспортного средства с учетом инвалидности водителя, это удостоверение считается действительным только при условии соблюдения этих предписаний;

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

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

3. Договаривающиеся стороны обязуются принять необходимые меры для того, чтобы национальные и международные водительские удостоверения, указанные в подпунктах «а», «б», и «с»

пункта 1 настоящей статьи, не выдавались на их территории без разумной гарантии способности водителя управлять транспортным средством и его физической готовности.

4. При применении пункта 1 и подпункта «с» пункта 2 настоящей статьи:

а) автомобиль категории В, указанной в приложениях 6 и 7 настоящей Конвенции, может буксировать легкий прицеп; он может также буксировать прицеп, разрешенный максимальный вес которого превышает 750 кг (1650 фунтов), но не превышает веса автомобиля без нагрузки, если общий разрешенный максимальный вес такого состава не превышает 3500 кг (7700 фунтов);

б) автомобили категорий С и D, указанных в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, могут буксировать легкий прицеп, причем такой состав продолжает входить в категорию С или в категорию D.

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

6. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривающиеся стороны:

а) признавать действительными национальные или международные водительские удостоверения, выданные на территории другой Договаривающейся стороны лицам, которые имели на их территории обычное местожительство в момент выдачи этого водительского удостоверения или которые перенесли свое обычное местожительство на их территорию после выдачи этого удостоверения;

б) признавать действительность вышеуказанных водительских удостоверений, выданных водителям, обычное местожительство которых в момент выдачи удостоверений находилось не на тер-

ритории, где были выданы удостоверения, или которые перенесли свое местожительство после выдачи удостоверений на другую территорию.

Статья 42. Приостановление действия водительских удостоверений

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

а) изъять водительское удостоверение и задержать его до истечения срока, на который изымается это удостоверение, или до момента выезда водителя с данной территории, в зависимости от того, какой срок наступает скорее;

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

с) если речь идет о международном водительском удостоверении, сделать в специально предусмотренном для этого месте пометку о том, что указанное водительское удостоверение перестало быть действительным на данной территории;

д) в том случае, когда он не применяет процедуру, упомянутую в подпункте «а» настоящего пункта, в дополнение к сообщению, упомянутому в подпункте «б», просить орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, информировать заинтересованное лицо о принятом в отношении него решении.

2. Договаривающиеся стороны будут стремиться ставить заинтересованных лиц в известность о решениях, которые будут им со-

общаться 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 прав на вождение в государстве, где он имеет обычное местожительство.

Статья 43. Переходное положение

Международные водительские удостоверения, соответствующие положениям Конвенции о дорожном движении, подписанной в Женеве 19 сентября 1949 года, и выданные в течение пяти лет после вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 настоящей Конвенции, будут при применении статей 41 и 42 настоящей Конвенции приравняться к международным водительским удостоверениям, предусмотренным в настоящей Конвенции.

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

Статья 44

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

а) эффективным тормозом;

- b) звонком, слышимым на достаточном расстоянии, причем всякие другие звуковые сигнальные приборы запрещаются;
- c) задним красным светоотражающим приспособлением и приспособлениями, излучающими белый или желтый селективный свет спереди и красный свет сзади.

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

2. На территории Договаривающихся сторон, которые не сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявления о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, находящиеся в международном движении велосипеды с подвесным двигателем должны быть снабжены:

- a) двумя независимыми тормозами;
- b) звонком или другим звуковым сигнальным прибором, слышимым на достаточном расстоянии;
- c) эффективным глушителем;
- d) задним красным светоотражателем, фонарем белого или желтого селективного света спереди и огнем красного цвета сзади;
- e) опознавательным знаком, определение которого содержится в приложении 4 к настоящей Конвенции.

Они должны иметь боковую сигнализацию, состоящую из светоотражателей автожелтого цвета или светоотражающих устройств в виде замкнутого круга.

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, адресо-

ванной 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 перестает 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 ме-

сяцев со дня сдачи этим государством на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении.

Статья 48

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

Статья 49

1. Через один год после вступления в силу настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к Конвенции. Текст любой предложенной поправки вместе с пояснительным меморандумом направляется Генеральному Секретарю, который препровождает его всем Договаривающимся сторонам. Договаривающиеся стороны имеют возможность уведомить его в двенадцатимесячный срок, начиная со дня препровождения этого текста, о том: а) принимают ли они поправку, б) отклоняют ли они поправку или с) желают ли они, чтобы для рассмотрения этой поправки была созвана конференция. Генеральный Секретарь направляет также текст предложенной поправки всем другим государствам, указанным в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции.

2. а) Любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, считается принятой, если в течение упомянутого выше двенадцатимесячного срока менее трети Договаривающихся сторон информируют Генерального Секретаря о том, что они отклоняют поправку или желают созыва конференции для рассмотрения этой поправки. Генеральный Секретарь

уведомляет все Договаривающиеся стороны о каждом принятии или отклонении предложенной поправки и о любом поступлении просьбы о созыве конференции. Если в течение установленного двенадцатимесячного срока такие отклонения и просьбы будут получены менее чем от трети всех Договаривающихся сторон, Генеральный Секретарь информирует все Договаривающиеся стороны о том, что поправка вступает в силу через шесть месяцев по истечении двенадцатимесячного срока, указанного в предыдущем пункте, для всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение установленного срока отклонили поправку или обратились с просьбой созвать конференцию для ее обсуждения.

б) Каждая Договаривающаяся сторона, которая в течение вышеуказанного двенадцатимесячного срока отклонила предложенную поправку или попросила созвать конференцию для ее рассмотрения, может в любое время после истечения этого срока уведомить Генерального Секретаря о принятии ею поправки, и Генеральный Секретарь рассылает это уведомление всем остальным Договаривающимся сторонам. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающихся сторон, направивших такие уведомления о принятии, через шесть месяцев после получения их Генеральным Секретарем.

3. Если предложенная поправка не была принята в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если в течение двенадцатимесячного срока, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, менее половины общего числа Договаривающихся сторон информируют Генерального Секретаря о том, что они отклоняют предложенную поправку, и если по крайней мере треть всех Договаривающихся сторон, но не менее десяти, информируют его о том, что они принимают ее или желают созыва конференции для обсуждения этой поправки или, Генеральный Секретарь созывает конференцию для рассмотрения предложенной поправки или любого другого предложения, которое может быть ему представлено в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.

4. Если конференция созывается в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, Генеральный Секретарь приглашает на нее все государства, указанные в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции. Генеральный Секретарь обращается ко всем приглашенным на конференцию государствам с просьбой представить ему по крайней мере за шесть месяцев до открытия конференции любые предложения, которые они в дополнение к предложенной поправке могут пожелать рассмотреть на конференции, и уведомляет об этих предложениях по крайней мере за три месяца до открытия конференции все приглашенные на конференцию государства.

5. а) Любая поправка к настоящей Конвенции считается принятой, если она принимается большинством в две трети государств, представленных на конференции, при условии, что это большинство включает по крайней мере две трети всех Договаривающихся сторон, представленных на Конференции. Генеральный Секретарь извещает все Договаривающиеся стороны о принятии поправки, и она вступает в силу через двенадцать месяцев со дня такого уведомления в отношении всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение этого срока сообщили Генеральному Секретарю об отклонении поправки.

б) Каждая Договаривающаяся сторона, отклонившая в течение вышеуказанного двенадцатимесячного срока поправку, может в любое время уведомить Генерального Секретаря о принятии ею поправки, и Генеральный Секретарь извещает об этом все остальные Договаривающиеся стороны. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающейся стороны, уведомившей о ее принятии, через шесть месяцев после получения уведомления Генеральным Секретарем или по истечении вышеуказанного двенадцатимесячного срока, если этот срок истекает позднее.

6. Если предложенная поправка не считается принятой в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если не выполнены условия созыва конференции, предписанные в пункте 3 настоящей статьи, предложенная поправка считается отклоненной.

Статья 50

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

Статья 51

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

Статья 52

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

Статья 53

Никакое положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые 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. Договаривающиеся стороны не являются связанными статьей 52 в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такое заявление.

2. В момент сдачи на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении каждое государство может заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что в целях применения настоящей Конвенции оно приравнивает велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам (подпункт «п» статьи 1). В любое время впоследствии каждое государство может посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, взять обратно свое заявление.

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

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

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

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

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

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

б) изменяет в такой же мере эти положения и для других Договаривающихся сторон в их взаимоотношениях с Договаривающейся стороной, сделавшей оговорку.

Статья 55

Помимо заявлений, нотификаций и уведомлений, предусмотренных в статьях 49 и 54 настоящей Конвенции, Генеральный Секретарь сообщает всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 45:

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

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

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

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

д) о денонсации в соответствии со статьей 50;

е) 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 об-

разом 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/

Приложения

Приложение 1

к Конвенции о дорожном движении

(Вена, 8 ноября 1968 г.)

Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобили и прицепы (с поправками от 1 мая 1971 г.)

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

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

- а) шины вблизи от точек их соприкосновения с землей и соединительные детали индикаторов давления в шинах;
- б) приспособления противоскольжения, надетые на колеса;
- в) зеркала заднего вида, сконструированные таким образом, что при легком нажиме они могут поворачиваться в обоих направлениях, не выступая при этом за разрешенную максимальную ширину;
- г) боковые указатели поворота и габаритные огни при условии, что они выступают за габарит не более чем на несколько сантиметров;
- е) таможенные печати (пломбы), наложенные на груз, и приспособления для обеспечения сохранности и защиты этих печатей (пломб).

3. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории следующие составы транспортных средств, если их национальное законодательство запрещает движения таких составов:

- а) мотоциклы с прицепом;
- б) составы, включающие автомобиль и несколько прицепов;
- в) транспортные средства с полуприцепом, предназначенные для перевозки пассажиров.

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

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

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

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

Согласно Европейскому соглашению, подписанному в Женеве 1 мая 1971 г., приложение 1 к настоящей Конвенции после пункта 7 дополнено следующим абзацем:

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

8. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, имеющие огни ближнего света с ассиметричными лучами, если регулировка этих лучей не соответствует принятому на их территории направлению движения.

9. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили или буксируемые автомобилем прицепы, имеющие отличительный знак,

иной, чем предусмотренный для этого транспортного средств статьей 37 настоящей Конвенции.

Приложение 2 к Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.)

Регистрационный номер автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении

1. Указанный в статьях 35 и 36 настоящей Конвенции регистрационный номер должен состоять либо из цифр, либо из цифр и букв. Цифры должны быть арабскими, а буквы — заглавными буквами латинского алфавита. Однако допускается употребление других цифр или букв, но в таких случаях регистрационный номер должен быть повторен арабскими цифрами и заглавными латинскими буквами.

2. Регистрационный номер должен быть составлен и обозначен таким образом, чтобы находящийся на оси неподвижного транспортного средства наблюдатель мог его различить днем в ясную погоду с расстояния не менее 40 м (130 футов); однако Договаривающиеся стороны могут уменьшить это минимальное расстояние для зарегистрированных на их территории мотоциклов и особых категорий автомобилей, регистрационным номерам которых трудно придать такие размеры, чтобы их можно было различать с расстояния 40 м (130 футов).

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

4. С учетом положений пункта 5 статьи 32 табличка или поверхность, на которой обозначен или нанесен краской регистрационный номер, может быть из светоотражающего материала.

Приложение 3

к Конвенции о дорожном движении

(Вена, 8 ноября 1968 г.)

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 (3,1 дюйма) и обозначены штрихами шириной не менее 0,01 м (0,4 дюйма). Буквы должны быть нанесены черной краской на белом фоне, имеющем форму эллипса, главная ось которого горизонтальна.

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

3. Отличительный знак не должен включаться в регистрационный номер или обозначаться таким образом, что он может быть принят за этот последний или может ухудшить его удобочитаемость.

4. На мотоциклах и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее 0,176 м (6,9 дюйма) и 0,115 м (4,5 дюйма). На других автомобилях и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее:

а) 0,24 м (9,4 дюйма) и 0,145 (5,7 дюйма), если отличительный знак состоит из трех букв;

б) 0,175 м (6,9 дюйма) и 0,115 м (4,5 дюйма), если отличительный знак состоит менее чем из трех букв.

5. Положения пункта 3 приложения 2 применяются к обозначению отличительного знака на транспортных средствах.

Приложение 4 к Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.)

Опознавательные знаки автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении

1. Опознавательные знаки включают:

а) для автомобилей:

- i) название или марку завода — изготовителя транспортного средства;
- ii) на шасси или (при отсутствии его) на кузове автомобиля — заводской номер или серийный номер завода-изготовителя;
- iii) на двигателе — заводской номер двигателя, если такой номер обозначается заводом-изготовителем;

б) для прицепов — обозначения, указанные выше, в подпунктах «i» и «ii»;

в) для велосипедов с подвесным двигателем — указание рабочего объема двигателя и марку «СМ».

2. Буквы и цифры, включенные в опознавательные знаки, упомянутые в пункте 1 настоящего приложения, должны помещаться в легко доступном месте и быть удобочитаемыми; кроме того, они должны быть нанесены таким образом, чтобы их было трудно изменить или устранить. Опознавательные знаки должны наноситься либо исключительно латинскими буквами или прописью и арабскими цифрами, либо они должны быть повторены таким образом.

Приложение 5 к Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.)

Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов

1. Договаривающиеся стороны, которые в соответствии с подпунктом «n» статьи 1 настоящей Конвенции заявили о своем на-

мерении приравнять к мотоциклам трехколесные транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг (900 фунтов), должны распространить на эти последние содержащиеся в настоящем приложении предписания, касающиеся либо мотоциклов, либо других автомобилей.

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

3. При условии соблюдения положений подпункта «а» пункта 2 статьи 3 настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся сторона может предписывать для автомобилей, которые она регистрирует, и для прицепов, которые она допускает к движению в соответствии со своим национальным законодательством, предписания, дополняющие положения настоящего приложения или являющиеся более строгими.

Глава 1. Торможение

4. В настоящей главе:

а) термин «**колеса одной оси**» означает колеса, расположенные симметрично или почти симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, даже в том случае, если они не находятся на одной и той же оси (ось-тандем рассматривается как две оси);

б) термин «**рабочий тормоз**» означает устройство, используемое для замедления движения и остановки транспортного средства;

с) термин «**стояночный тормоз**» означает устройство, используемое для удержания транспортного средства в неподвижном состоянии в отсутствие водителя, или для удержания отцепленного прицепа в неподвижном состоянии;

д) термин «**аварийный тормоз**» означает устройство, предназначенное для замедления движения и остановки транспортного средства в случае выхода из строя рабочего тормоза.

А. Торможение автомобилей, иных, чем мотоциклы

5. Каждый автомобиль, иной, чем мотоцикл, должен иметь тормоза, которые могут легко приводиться в действие находящимся

за рулем водителем. Эти тормозные устройства должны выполнять следующие три функции торможения:

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

б) стояночный тормоз — удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки, на подъеме или на спуске с уклоном в 16%, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического типа;

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

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

7. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса транспортного средства; однако на транспортных средствах, имеющих более двух осей, колеса одной оси могут не тормозиться.

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

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

10. Никакая тормозящая поверхность не должна быть устроена таким образом, чтобы она могла отделяться от колес. Однако та-

кое разъединение допускается для некоторых тормозящих поверхностей при условии, что:

- а) оно является кратковременным, например, при изменении передаточного числа;
- б) в отношении стояночного тормоза оно может произойти лишь в результате действия водителя;
- с) в отношении рабочего или аварийного тормоза торможение продолжается с предписанной эффективностью в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения.

В. Торможение прицепов

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

- а) рабочий тормоз, позволяющий замедлить движение транспортного средства и остановить его надежно, быстро и эффективно независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъем или под уклон;
- б) стояночный тормоз, позволяющий удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки на подъеме или спуске с уклоном 16%, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического действия. Настоящее положение не распространяется на прицепы, которые не могут быть отцеплены от транспортного средства-тягача без помощи инструментов, при том условии, что требования, предъявляемые к стояночному торможению, будут соблюдаться в отношении состава транспортных средств.

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

13. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса прицепа.

14. Рабочий тормоз должен приводиться в действие приводом рабочего тормоза транспортного средства-тягача: однако, если разрешенный максимальный вес прицепа не превышает 3500 кг

(7700 фунтов), рабочий тормоз может быть сконструирован таким образом, чтобы во время движения он приводился в действие лишь путем сближения прицепа с тягачом (торможение силой инерции).

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

16. Тормозящие устройства должны автоматически обеспечивать остановку прицепа в случае разрыва сцепного устройства во время движения. Однако это предписание не распространяется ни на одноосные, ни на двухосные прицепы, расстояние между осями которых составляет менее 1 м (40 дюймов), при условии, что их разрешенный максимальный вес не превышает 1500 кг (3300 фунтов) и что, за исключением полуприцепов, у них наряду со сцепным устройством имеется дополнительное сцепное приспособление, предусмотренное в пункте 58 настоящего приложения.

С. Торможение составов транспортных средств

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

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

б) действие рабочего тормоза должно надлежащим образом распространяться и синхронизироваться по всему составу сцепленных транспортных средств;

с) разрешенный максимальный вес прицепа, не оборудованного рабочим тормозом, не должен превышать половины суммы веса транспортного средства-тягача без нагрузки и веса водителя.

Д. Торможение мотоциклов

18. а) Каждый мотоцикл должен иметь два тормозных устройства, одно из которых действует по крайней мере на заднее или задние колеса, а другое — по крайней мере на переднее или пе-

редние колеса; если у мотоцикла имеется коляска, торможение колеса коляски не требуется. Эти тормозные устройства должны позволять замедлить движение мотоцикла и остановить его надежно, быстро и эффективно независимо от условий его загрузки и от того, движется ли он на подъем или под уклон.

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

Глава II. Огни и светоотражающие приспособления

19. При применении положений настоящей Конвенции:

- термин **«огонь дальнего света»** означает огонь транспортного средства, предназначенный для освещения дороги на дальнее расстояние в направлении движения вперед;
- термин **«огонь ближнего света»** означает огонь транспортного средства, предназначенный для освещения дороги впереди транспортного средства таким образом, чтобы не ослеплять чрезмерно и не причинять неудобств водителям встречных транспортных средств и другим пользователям дороги;
- термин **«подфарник»** означает огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации спереди транспортного средства и его габаритной ширины;
- термин **«задний габаритный фонарь»** означает огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации сзади транспортного средства и его габаритной ширины;
- термин **«стоп-сигнал»** означает огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации другим пользователям дороги, находящимся сзади транспортного средства, что водитель привел в действие рабочий тормоз;

- термин «**противотуманная фара**» означает огонь транспортного средства, предназначенный для улучшения освещенности дороги в туман, снегопад, ливень или пылевую бурю;
- термин «**задняя фара**» означает огонь транспортного средства, предназначенный для освещения дороги сзади транспортного средства и подачи предупреждающего сигнала другим пользователям дороги, когда транспортное средство дает или намеревается дать задний ход;
- термин «**указатель поворота**» означает огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации другим пользователям дороги намерения водителя свернуть вправо или влево;
- термин «**светотражающее приспособление**» означает приспособление, предназначенное для сигнализации наличия транспортного средства посредством отражения света, излучаемого источником света, не связанным с этим транспортным средством, причем наблюдатель находится вблизи этого источника;
- термин «**освещающая поверхность**» означает в отношении огней видимую поверхность, с которой излучается свет, а в отношении светотражающих приспособлений — видимую поверхность, от которой отражается свет.

20. Цвета указанных в настоящей главе огней должны по мере возможности соответствовать определениям, содержащимся в добавлении к настоящему приложению.

21. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого по ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь спереди четное число белых или желтых селективных огней дальнего света, способных надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью на расстояние по крайней мере 100 м (325 футов) впереди транспортного средства. Внешние края освещающих поверхностей огней дальнего света ни в коем случае не должны быть расположены ближе к краю габаритной ширины транспортного средства, чем внешние края освещающей поверхности огней ближнего света.

22. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого на ровной дороге может превышать 10 км (6 миль) в час, должен быть снабжен спереди двумя белыми или желтыми селективными огнями ближнего света, способными надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью на расстояние по крайней мере 40 м (130 футов) впереди транспортного средства. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства. Автомобиль не должен иметь более двух огней ближнего света. Огни ближнего света должны быть отрегулированы таким образом, чтобы они соответствовали определению, изложенному в пункте 19 настоящего приложения.

23. Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь два подфарника белого цвета; однако селективный желтый цвет допускается для подфарников, совмещенных с фарами дальнего или ближнего света, излучающими пучки селективного желтого цвета. Если эти подфарники являются единственными огнями, включенными спереди транспортного средства, они должны быть видимыми ночью в ясную погоду на расстоянии по крайней мере 300 м (1000 футов), не ослепляя и не причиняя излишних неудобств другим пользователям дороги. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства.

24. а) Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь сзади четное число задних габаритных фонарей красного цвета, видимых в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 300 м (1000 футов), не ослепляя и не причиняя излишних неудобств другим пользователям дороги. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства.

б) Каждый прицеп должен иметь сзади четное число задних габаритных огней красного цвета, видимых в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 300 м (1000 футов), не ослепляя и не причиняя излишних неудобств другим пользователям дороги. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения прицепа, должна находиться на расстоянии на более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины прицепа. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,80 м (31 дюйма), могут иметь лишь один из этих огней, если они буксируются двухколесным мотоциклом без коляски.

25. Каждый автомобиль или прицеп, имеющий сзади номерной знак, должен быть снабжен приспособлением для освещения этого знака, устроенным таким образом, чтобы освещаемый этим приспособлением номерной знак был удобочитаем в ясную погоду ночью при остановленном транспортном средстве с расстояния 20 м (65 футов) сзади транспортного средства; однако каждая Договаривающаяся сторона может уменьшить это минимальное расстояние удобочитаемости ночью в тех же пределах и для тех же транспортных средств, для которых она в соответствии с пунктом 2 приложения 2 к настоящей Конвенции уменьшит минимальное расстояние удобочитаемости днем.

26. На каждом автомобиле, включая мотоциклы, и на каждом составе транспортных средств, включающем автомобиль и один или несколько прицепов, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы огни дальнего света, огни ближнего света, противотуманные фары, подфарники автомобилей и упомянутое выше, в пункте 25, приспособление могли включаться лишь при одновременном включении задних габаритных фонарей автомобиля или последнего транспортного средства, включенного в состав.

Однако это положение не относится к огням дальнего и ближнего света, если они применяются для подачи световых сигналов, указанных в пункте 5 статьи 33 настоящей Конвенции. Кроме того, электрические соединения должны быть устроены таким обра-

зом, чтобы подфарники автомобилей всегда включались при включении огней ближнего света, огней дальнего света или противотуманных фар.

27. Каждый автомобиль, кроме двухколесного мотоцикла без коляски, должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления нетреугольной формы. С каждой стороны край освещающей поверхности, наиболее удаленный от среднего продольного сечения транспортного средства, должен находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства. Светоотражающие приспособления должны быть видимыми водителю транспортного средства в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 150 м (500 футов), когда они освещены дальним светом этого транспортного средства.

28. Каждый прицеп должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления. Эти светоотражающие приспособления должны иметь форму равностороннего треугольника с вершиной, обращенной кверху, и одной горизонтальной стороной, причем длина каждой стороны составляет не менее 0,15 м (6 дюймов) и не более 0,2 м (8 дюймов); никакой сигнальный огонь не должен помещаться внутри этого треугольника. Указанные светоотражающие приспособления должны отвечать в отношении видимости требованиям, изложенным выше, в пункте 27. С каждой стороны край освещающей поверхности, наиболее удаленный от среднего продольного сечения прицепа, должен находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины прицепа. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,8 м (32 дюйма), могут иметь только одно светоотражающее приспособление, если они буксируются двухколесным мотоциклом без коляски.

29. Каждый прицеп должен иметь спереди два белых светоотражающих приспособления нетреугольной формы. Эти светоотражающие приспособления должны удовлетворять условиям размещения и видимости, изложенным выше, в пункте 27.

30. Прицеп должен иметь спереди два белых подфарника, если его ширина превышает 1,6 м (5 футов 4 дюйма). Предписанные таким образом подфарники должны быть расположены возможно ближе к краю габаритной ширины прицепа и во всяком случае так, чтобы внешний край освещающей поверхности, наиболее удаленный от среднего продольного сечения прицепа, находился на расстоянии не более 0,15 м (6 дюймов) от этого края.

31. Каждый автомобиль (кроме двухколесных мотоциклов с коляской или без нее), скорость которого по ровной дороге может превышать 25 км (15 миль) в час, должен иметь сзади два красных стоп-сигнала, светосила которых явно превосходит светосилу задних габаритных фонарей. Это же положение относится к каждому прицепу, находящемуся в конце состава транспортных средств; однако стоп-сигналы не являются обязательными для небольших прицепов, размеры которых таковы, что стоп-сигналы тягача остаются видимыми.

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

а) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен быть снабжен фарой ближнего света, отвечающей в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 22 настоящего приложения;

б) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее, скорость которого на ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь, помимо фары ближнего света, по крайней мере одну фару дальнего света, отвечающую в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 21 настоящего приложения. Если такой мотоцикл имеет более одной фары дальнего света, эти фары должны располагаться возможно ближе друг к другу;

с) двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен иметь не более одной фары ближнего света и не более двух фар дальнего света.

33. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски может быть снабжен спереди одним или двумя подфарниками, отвечающими в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего приложения. Если такой мотоцикл имеет два подфарника, эти подфарники должны располагаться возможно ближе друг к другу. Двухколесный мотоцикл без коляски не должен иметь более двух подфарников.

34. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в подпункте «а» пункта 24 настоящего приложения.

35. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь сзади одно светоотражающее приспособление, удовлетворяющее в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 27 настоящего приложения.

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

37. Без ущерба для положений, касающихся огней и приспособлений, предписанных для мотоциклов без коляски, каждая коляска, соединенная с двухколесным мотоциклом, должна иметь один подфарник, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего приложения, один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в подпункте «а» пункта 24 настоящего приложения, и одно светоотражающее

приспособление, отвечающее в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 27 настоящего приложения. Электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы подфарник и задний габаритный фонарь коляски включались одновременно с задним габаритным фонарем мотоцикла. Во всяком случае коляска не должна иметь фар дальнего или ближнего света.

38. Автомобили с тремя колесами, симметричными по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, приравненные к мотоциклам в соответствии с подпунктом «п» статьи 1 Конвенции, должны быть снабжены приспособлениями, предписываемыми в пунктах 21, 22, 23, 24, «а», 27 и 31 настоящего приложения. Однако, если ширина такого транспортного средства не превышает 1,30 м (4 фута 3 дюйма), достаточно одной фары дальнего света и одной фары ближнего света. В этом случае не применяются предписания относительно расстояния освещающей поверхности по отношению к краю габаритной ширины транспортного средства.

39. Каждый автомобиль, за исключением тех, водители которых могут подавать рукой сигналы об изменении направления движения, видимые во всех направлениях для других пользователей дороги, должен иметь неподвижные указатели поворота с мигающими огнями автожелтого цвета, расположенные попарно на транспортном средстве и видимые днем и ночью пользователями дороги. Частота мигания этих огней должна составлять 90 миганий в минуту с допуском с30.

40. Если на автомобиле, ином, чем двухколесный мотоцикл с коляской или без коляски, имеются противотуманные фары, они должны быть белого или желтого селективного цвета в количестве двух и устанавливаться таким образом, чтобы ни одна точка их освещающей поверхности не находилась выше самой высокой точки освещающей поверхности огней ближнего света и чтобы с каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства,

находилась на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства.

41. Никакая задняя фара не должна приводить к ослеплению или создавать неудобства для других пользователей дороги. Если автомобиль оборудован задней фарой, то эта фара должна излучать белый, автожелтый или желтый селективный свет. Приспособление для ее включения должно быть устроено таким образом, чтобы она могла включаться только тогда, когда приведено в действие приспособление заднего хода.

42. Никакой огонь, иной, чем огни указателей поворота, установленные на автомобиле или прицепе, не должны быть мигающими, за исключением огней, используемых в соответствии с национальным законодательством Договаривающихся сторон для обозначения транспортных средств или составов транспортных средств, которые не обязаны соблюдать общие правила дорожного движения или наличие которых на дороге обязывает других пользователей дороги соблюдать особую осторожность; такими транспортными средствами, в частности, являются транспортные средства, имеющие особые размеры, и транспортные средства или оборудование, использующиеся для строительства или ремонта дорог. Однако Договаривающиеся стороны могут разрешить или предписать, чтобы некоторые огни или часть этих огней мигали, за исключением огней, излучающих красный свет, для предупреждения об особой опасности, которую временно представляет собой транспортное средство.

43. При применении положений настоящего приложения следует рассматривать:

а) как один огонь любое сочетание двух или более огней, тождественных или нет, но имеющих одинаковое назначение и одинаковый цвет, если проекция их освещающих поверхностей на вертикальную плоскость, перпендикулярную среднему продольному сечению транспортного средства, занимает не менее 50% поверхности наименьшего прямоугольника, описывающего проекции указанных освещающих поверхностей;

б) как два огня или парное число огней единую освещающую поверхность в форме полосы при условии, что она расположена симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, что она находится по крайней мере на расстоянии 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства и ее длина составляет по меньшей мере 0,8 м (32 дюйма). Освещение этой поверхности должно осуществляться по крайней мере двумя источниками света, находящимися возможно ближе к ее краям. Освещающая поверхность может включать ряд элементов, расположенных таким образом, что проекция освещающих поверхностей различных элементов на вертикальную плоскость, перпендикулярную среднему продольному сечению транспортного средства, занимает не менее 50% наименьшего прямоугольника, описывающего проекции указанных освещающих поверхностей элементов.

44. На одном и том же транспортном средстве огни, имеющие одинаковое назначение и направленные в одну и ту же сторону, должны быть одинакового цвета. Огни и светоотражающие приспособления, число которых является четным, должны быть расположены симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, за исключением транспортных средств, внешняя форма которых не является симметричной. Каждая пара огней должна иметь явно одинаковую светосилу.

45. Различные по своему назначению огни и — при условии соблюдения положений других пунктов настоящей главы — огни и светоотражающие приспособления могут быть вмонтированы в один световой прибор или соединены в нем при условии, что каждый из этих огней и светоотражающих приспособлений соответствует относящимся к нему положениям настоящего приложения.

Глава III. Другие предписания

Рулевое управление

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

Зеркало заднего вида

47. Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл с коляской или без нее, должен иметь одно или несколько зеркал заднего вида; количество, размер и расположение этих зеркал должны быть таковы, чтобы водитель мог видеть дорожное движение позади своего транспортного средства.

Звуковой сигнальный прибор

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

Стеклоочиститель

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

Стеклоомыватель

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

Ветровое стекло и стекла

51. На каждом автомобиле и на каждом прицепе:

а) прозрачные материалы, из которых изготовлены внешние элементы транспортного средства, включая ветровое стекло, или элементы внутренней перегородки, должны быть такими, чтобы в случае их повреждения опасность нанесения увечий была сведена до минимума;

б) ветровое стекло должно быть сделано из материала, прозрачность которого не ухудшается, и должно быть таким, чтобы оно не вызывало никакого значительного искажения видимых через него предметов и чтобы в случае его повреждения водитель имел возможность видеть в достаточной мере дорогу.

Приспособление для движения задним ходом

52. Каждый автомобиль должен быть снабжен приспособлением для движения задним ходом, приводимым в действие с места водителя. Однако это приспособление является обязательным для мотоциклов и автомобилей с тремя колесами, расположенными симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, только в том случае, если их разрешенный максимальный вес превышает 400 кг (900 фунтов).

Глушитель

53. Каждый двигатель внутреннего сгорания, установленный на автомобиле, должен быть снабжен эффективным глушителем; это приспособление должно быть устроено таким образом, чтобы водитель не мог со своего места привести его в нерабочее состояние.

Шины

54. Колеса автомобилей и их прицепов должны быть снабжены пневматическими шинами, причем состояние этих шин должно быть таким, чтобы обеспечивалась безопасность и сцепление с грунтом даже на мокрой дороге. Однако настоящее положение не препятствует Договаривающимся сторонам разрешать использование приспособлений, которые могут дать результаты, по крайней мере эквивалентные результатам, получаемым при использовании пневматических шин.

Спидометр

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

Приспособление для сигнализации на автомобилях

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

а) либо щитком, имеющим форму равностороннего треугольника со сторонами длиной не менее 0,4 м (16 дюймов) и красными краями шириной не менее 0,05 м (2 дюйма); середина этого треугольника может быть полой или окрашенной в светлый цвет; красные края должны либо пропускать свет в силу своей прозрачности, либо иметь полосу, обладающую светоотражательными свойствами; щиток должен быть приспособлен для того, чтобы его можно было ставить в устойчивое вертикальное положение;

б) либо другим столь же эффективным приспособлением, предписанным законодательством страны, в которой зарегистрировано транспортное средство.

Противоугонное устройство

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

Сцепное устройство легких прицепов

58. За исключением полуприцепов, прицепы, которые не оборудованы автоматическим тормозом, указанным в пункте 16 настоящего приложения, должны быть оборудованы, помимо сцепного устройства, дополнительным сцепным приспособлением (цепь, трос и т. п.), которое в случае поломки сцепного устройства могло бы предотвратить падение дышла на землю и обеспечить в определенной степени частичное управление прицепом.

Общие положения

59. а) Механизмы и приспособления автомобиля по возможности не должны представлять опасности пожара или взрыва; они не должны также выделять в чрезмерном количестве вредные газы, плотный дым, издавать неприятный запах или производить шум.

- б) Система зажигания высокого напряжения двигателей автомобилей по возможности не должна являться источником чрезмерного распространения существующих радиоэлектрических помех.
- в) Конструкция каждого автомобиля должна обеспечивать водителю спереди, справа и слева достаточную обзорность, позволяющую ему безопасно управлять автомобилем.
- г) Конструкция и оборудование автомобилей и прицепов должны по возможности обеспечивать уменьшение опасности для их пассажиров и для других пользователей дороги в случае дорожно-транспортного происшествия. В частности транспортные средства не должны иметь ни внутри, ни снаружи никаких украшений или других не являющихся необходимыми предметов, имеющих острые края или выходящих за габарит транспортного средства, которые могут представлять опасность для водителей и пассажиров и для других пользователей дороги.

Глава IV. Отступления от правил

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

- а) автомобилей и прицепов, конструктивная скорость которых на ровной дороге не может превышать 25 км (15 миль) в час или скорость которых согласно национальному законодательству не должна превышать 25 км в час;
- б) инвалидных колясок, то есть маленьких автомобилей, которые специально сконструированы и предназначены — а не только приспособлены — для использования лицом, имеющим увечье или физический недостаток, и которые обычно используются только этим лицом;
- в) 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.

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 указанных в пунктах 23 и 30 настоящего приложения подфарников и указанных в пункте 29 настоящего приложения светоотражающих приспособлений;

b) разрешая красный цвет для указанных в пункте 39 настоящего приложения световых указателей поворота, устанавливаемых сзади транспортного средства;

c) разрешая красный цвет для указанных в последней фразе пункта 42 настоящего приложения огней, устанавливаемых сзади транспортного средства;

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

e) разрешая наличие нечетного — более двух — числа огней дальнего света на регистрируемых ею автомобилях;

f) в отношении прицепов, которые служат для перевозки длинномерных грузов (бревен, труб и т. д.) и которые при движении не сцепляются с тягачом, а связаны с ним только грузом.

Глава V. Переходные положения

62. Положения настоящего приложения не распространяются на автомобили, которые впервые зарегистрированы, и на прицепы, которые сданы в эксплуатацию на территории Договаривающейся стороны до вступления в силу настоящей Конвенции или два года спустя после ее вступления в силу, при условии, что эти автомобили и прицепы отвечают предписаниям частей 1, 2 и 3 приложения 6 Конвенции 1949 года о дорожном движении.

Приложение 6 к Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.)

Национальное водительское удостоверение

1. Национальное водительское удостоверение представляет собой листок розового цвета формата А7 (74×105 мм — 2,91×4,13 дюйма), либо сложенный вдвое по этому формату (222×105 мм — 8,78×4,13 дюйма) листок.
2. Удостоверение печатается на языке или языках, установленных органом власти, который выдает или которому поручено выдавать этот документ; однако на нем обозначается на французском языке название «**Permis de conduire**», которое может сопровождаться или не сопровождаться названием «Водительское удостоверение» на других языках.
3. Вносимые в удостоверение от руки или отпечатанные на машинке записи делаются либо только буквами латинского алфавита или прописью, либо повторяются таким же образом.
4. Две из страниц удостоверения должны соответствовать прилагаемым образцам № 1 и 2. При условии, что не будут изменены ни содержание рубрик А, В, С, D и Е, исходя из положений пункта 4 статьи 41 настоящей Конвенции, ни их буквенные обозначения, ни существо рубрик, касающихся личности владельца удостоверения, настоящее положение будет считаться выполненным даже в том случае, если в указанные образцы будут внесены изменения второстепенного характера; в частности национальные водительские удостоверения, соответствующие образцу приложения 9 к Конвенции о дорожном движении, составленной в Женеве 19 сентября 1949 года, будут рассматриваться как удовлетворяющие положениям настоящего приложения.
5. Вопрос о включении в удостоверение страницы образца № 3 и о включении в него дополнительных записей определяется национальным законодательством; если предусматривается место для указания изменения местожительства, оно будет находиться вверху оборотной стороны страницы № 3, за исключением удостоверения, соответствующего образцу приложения 9 Конвенции 1949 года.