

Dz.U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40 i 44

Konwencja

o ruchu drogowym,

sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 8 listopada 1968 r. sporządzona została w Wiedniu Konwencja o ruchu drogowym.

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną, potwierdzając zastrzeżenie, złożone zgodnie z art. 54 ust. 1 przy podpisaniu konwencji, że Polska Rzeczpospolita Ludowa nie uważa się za związaną artykułem 52 tej konwencji; oświadcza, że wymieniona konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie dnia 1 czerwca 1984 r.

(Tekst konwencji zawiera załącznik do niniejszego numeru)

ZAŁĄCZNIK

KONWENCJA O RUCHU DROGOWYM,

sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.

Umawiające się Strony,

pragnąc ułatwić międzynarodowy ruch drogowy i zwiększyć bezpieczeństwo na drogach przez przyjęcie jednolitych zasad ruchu,

zgodziły się na następujące postanowienia:

Rozdział I

Postanowienia ogólne

Artykuł 1

Określenia

W celu stosowania postanowień niniejszej konwencji niżej podane określenia mają takie znaczenie, jakie nadano im w niniejszym artykule:

- a) określenie "ustawodawstwo krajowe" Umawiającej się Strony oznacza całokształt praw i przepisów krajowych lub lokalnych obowiązujących na terytorium tej Umawiającej się Strony;
 - b) pojazd uważa się za będący w ruchu międzynarodowym na terytorium danego państwa, jeżeli:
 - i) należy do osoby fizycznej lub prawnej, której stałe miejsce zamieszkania znajduje się poza tym państwem,
 - ii) nie jest zarejestrowany w tym państwie,
 - iii) został czasowo wwieziony do tego państwa;jednakże każda Umawiająca się Strona może odmówić uznania pojazdu za będący w ruchu międzynarodowym, jeżeli pojazd ten pozostaje na jej terytorium ponad jeden rok, bez dłuższej przerwy, której czas trwania może być ustalony przez tę Umawiającą się Stronę.
- Zespół pojazdów uważa się za będący w ruchu międzynarodowym, jeżeli co najmniej jeden z pojazdów tego zespołu odpowiada powyższemu określeniu;
- c) określenie "obszar zabudowany" oznacza obszar obejmujący zabudowania, do którego wjazdu i z którego wyjazdu są specjalnie oznaczone odpowiednimi znakami;
 - d) określenie "droga" oznacza całą powierzchnię każdej drogi lub ulicy otwartej dla ruchu publicznego;
 - e) określenie "jezdnia" oznacza część drogi zwykle używaną do ruchu pojazdów; droga może składać się z kilku jezdni wyraźnie od siebie oddzielonych, na przykład za pomocą pasa rozdzielającego lub różnicy poziomów;
 - f) na jezdniach, na których boczny pas ruchu lub boczne pasy ruchu albo specjalne drogi są zastrzeżone dla ruchu niektórych rodzajów pojazdów, określenie "krawędź jezdni" oznacza dla innych użytkowników drogi krawędź pozostałej części jezdni;
 - g) określenie "pas ruchu" oznacza każdy z podłużnych pasów, na które może być podzielona jezdnia, oznaczony lub nie oznaczony za pomocą podłużnych znaków na jezdni, lecz mający szerokość wystarczającą dla ruchu jednego rzędu pojazdów samochodowych innych niż motocykle;
 - h) określenie "skrzyżowanie" oznacza każde przecięcie się dróg na jednym poziomie, ich połączenie lub rozwidlenie, łącznie z placami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia;
 - i) określenie "przejazd kolejowy" oznacza każde przecięcie się na jednym poziomie drogi z linią kolejową lub tramwajową o odrębnym torowisku;
 - j) określenie "autostrada" oznacza drogę specjalnie zaprojektowaną i zbudowaną dla ruchu samochodowego, która nie służy przydrożnym posiadłościom oraz która:
 - i) poza wyjątkami dotyczącymi punktów specjalnych lub okresów przejściowych ma odrębne jezdnie przeznaczone dla obu kierunków ruchu, wyraźnie oddzielone od siebie za pomocą pasa rozdzielającego, nie przeznaczonego dla ruchu, lub w wyjątkowych przypadkach oddzielone w inny sposób;
 - ii) nie przecina się na tym samym poziomie z inną drogą, torem kolejowym lub tramwajowym albo z drogą przeznaczoną dla ruchu pieszego,
 - iii) jest specjalnie oznaczona jako autostrada;
 - k) określa się, że pojazd jest:
 - i) "zatrzymany", jeżeli jest unieruchomiony na czas niezbędny do wsiadania lub wysiadania osób albo w celu załadowania lub wyładowania rzeczy,
 - ii) "na postoju", jeżeli jest unieruchomiony z innego powodu niż konieczność uniknięcia kolizji z innym użytkownikiem drogi lub z przeszkodą albo zastosowania się do przepisów ruchu oraz jeżeli czas unieruchomienia pojazdu nie jest ograniczony do czasu niezbędnego do wsiadania lub wysiadania osób albo do załadowania lub wyładowania rzeczy.

Jednakże Umawiające się Strony mogą uważać za zatrzymanie każde unieruchomienie pojazdu w warunkach określonych wyżej pod lit. ii), którego czas trwania nie przekracza okresu ustalonego w ustawodawstwie krajowym, oraz uważać za postój każde unieruchomienie pojazdu w warunkach określonych wyżej pod lit. i), którego czas trwania przekracza okres ustalony w ustawodawstwie krajowym;

- l) określenie "rower" oznacza każdy pojazd mający co najmniej dwa koła, napędzany wyłącznie siłą

mięśni osób znajdujących się na tym pojeździe, w szczególności za pomocą pedałów lub ręcznej korbki;

- m) określenie "motorower" oznacza każdy dwukołowy lub trzykołowy pojazd zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm³ (3,05 cala³), którego największa szybkość konstrukcyjna nie przekracza 50 km (30 mil) na godzinę.

Jednakże Umawiające się Strony stosownie do swego ustawodawstwa krajowego mogą nie uznać za motorowery takich pojazdów, które nie mają cech charakterystycznych rowerów, dotyczących możliwości ich używania, a w szczególności możliwości ich napędzania za pomocą pedałów, albo których największa szybkość konstrukcyjna, ciężar lub niektóre cechy charakterystyczne silnika przekraczają ustalone wielkości. Niczego w niniejszym określeniu nie należy interpretować jako stanowiącego przeszkodę do całkowitego zrównania przez Umawiające się Strony motorowerów z rowerami przy stosowaniu przepisów ich ustawodawstwa krajowego w sprawie ruchu drogowego;

- n) określenie "motocykl" oznacza każdy dwukołowy pojazd, z bocznym wózkiem lub bez niego, zaopatrzony w silnik napędowy. Umawiające się Strony mogą w swoim ustawodawstwie krajowym zrównać z motocyklami trzykołowe pojazdy, których ciężar własny nie przekracza 400 kg (900 funtów). Określenie "motocykl" nie obejmuje motorowerów, jednakże Umawiające się Strony mogą, pod warunkiem złożenia oświadczenia zgodnie z art. 54 ust. 2 niniejszej konwencji, zrównać motorowery z motocyklami w celu stosowania niniejszej konwencji;
- o) określenie "pojazd motorowy" oznacza każdy pojazd drogowy wyposażony w silnik napędowy i poruszający się samodzielnie na drodze, z wyjątkiem motorowerów na terytoriach tych Umawiających się Stron, które nie zrównały motorowerów z motocyklami, oraz z wyjątkiem pojazdów szynowych;
- p) określenie "pojazd samochodowy" oznacza każdy pojazd motorowy używany zwykle do przewozu na drogach osób lub rzeczy albo do ciągnięcia po drogach pojazdów używanych do przewozu osób lub rzeczy.

Określenie to obejmuje trolejbusy, to znaczy pojazdy połączone z przewodem elektrycznym, nie jeżdżące na szynach. Nie obejmuje ono pojazdów takich, jak traktory rolnicze, które są tylko okolicznościowo używane do przewozu na drogach osób lub rzeczy albo do ciągnięcia po drogach pojazdów używanych do przewozu osób lub rzeczy;

- q) określenie "przyczepa" oznacza każdy pojazd przeznaczony do łączenia go z pojazdem motorowym; określenie to obejmuje naczepy;
- r) określenie "naczepa" oznacza każdą przyczepę przeznaczoną do sprzęgania z pojazdem samochodowym w taki sposób, że część naczepy spoczywa na pojeździe samochodowym, a znaczna część ciężaru naczepy i jej ładunku obciąża ten pojazd samochodowy;
- s) określenie "przyczepa lekka" oznacza każdą przyczepę, której największy dopuszczalny ciężar nie przekracza 750 kg (1650 funtów);
- t) określenie "zespół pojazdów" oznacza złączone ze sobą pojazdy, które poruszają się po drodze jako jedna całość;
- u) określenie "pojazd członowy" oznacza zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego i naczepy sprzęgniętej z tym pojazdem;
- v) określenie "kierujący" oznacza każdą osobę, która kieruje pojazdem samochodowym lub innym pojazdem (również rowerem) albo która prowadzi drogą bydło pojedynczo lub w stadzie bądź też zwierzęta pociągowe, juczne lub wierzchowe;
- w) określenie "największy dopuszczalny ciężar" oznacza największy ciężar załadowanego pojazdu, określony jako dopuszczalny przez właściwą władzę państwa, w którym pojazd jest zarejestrowany;
- x) określenie "ciężar własny" oznacza ciężar pojazdu bez załogi, podróżnych i ładunku, lecz z pełnym zaopatrzeniem w paliwo oraz w narzędzia stanowiące wyposażenie pojazdu;
- y) określenie "ciężar pojazdu z ładunkiem" oznacza rzeczywisty ciężar pojazdu z ładunkiem oraz z załogą i podróżnymi w pojeździe;
- z) określenia "kierunek ruchu" oraz "odpowiadający kierunkowi ruchu" oznaczają prawą stronę, jeżeli zgodnie z ustawodawstwem krajowym kierujący pojazdem jest obowiązany wymijać inny pojazd po swojej lewej stronie; w przeciwnym razie określenia te oznaczają lewą stronę;
- aa) obowiązek kierującego pojazdem "ustąpienia pierwszeństwa przejazdu" innym pojazdom oznacza, że kierujący nie może kontynuować ani podejmować jazdy lub manewru, gdyby to mogło zmusić

- kierujących innymi pojazdami do nagłej zmiany kierunku lub szybkości ich pojazdów.
- bb) osoby pchające lub ciągnące wózek dziecienny, wózek dla chorego lub wózek inwalidzki, lub każdy inny pojazd małych rozmiarów i bez silnika, osoby prowadzące pieszo rower lub motorower oraz inwalidzi na wózkach poruszających się z szybkością pieszego powinni być uznawani za pieszych.

Artykuł 2

Załączniki do konwencji

Załączniki do niniejszej konwencji, a mianowicie:

- załącznik 1 - Wyjątki od obowiązku dopuszczenia do ruchu międzynarodowego pojazdów samochodowych i przyczep,
- załącznik 2 - Numer rejestracyjny pojazdów samochodowych i przyczep w ruchu międzynarodowym,
- załącznik 3 - Znak wyróżniający pojazdów samochodowych i przyczep w ruchu międzynarodowym,
- załącznik 4 - Cechy tożsamości pojazdów samochodowych i przyczep w ruchu międzynarodowym,
- załącznik 5 - Warunki techniczne dotyczące pojazdów samochodowych i przyczep,
- załącznik 6 - Krajowe prawo jazdy oraz
- załącznik 7 - Międzynarodowe prawo jazdy,
- stanowią integralną część niniejszej konwencji.

Artykuł 3

Obowiązki Umawiających się Stron

1. a) Umawiające się Strony podejmą właściwe środki w celu zapewnienia zgodności zasad ruchu drogowego, obowiązujących na ich terytoriach, z istotną treścią postanowień rozdziału II niniejszej konwencji. Zasady te, pod warunkiem że nie będą w żadnym punkcie sprzeczne z tymi postanowieniami:

- i) mogą nie zawierać tych wszystkich postanowień, które mają zastosowanie do sytuacji nie występujących na terytoriach Umawiających się Stron;
 - ii) mogą zawierać postanowienia nie przewidziane w wymienionym rozdziale II.
- b) Postanowienia niniejszego ustępu nie zobowiązują Umawiających się Stron do wprowadzania sankcji karnych za każde naruszenie postanowień rozdziału II, które to postanowienia przyjęły do swoich zasad ruchu drogowego.

2. a) Umawiające się Strony podejmą również właściwe środki w celu zapewnienia zgodności zasad dotyczących warunków technicznych pojazdów samochodowych i przyczep, obowiązujących na ich terytoriach, z postanowieniami załącznika 5 do niniejszej konwencji; zasady te mogą zawierać przepisy nie przewidziane w załączniku 5, pod warunkiem że nie będą one w żadnym punkcie sprzeczne z podstawowymi zasadami bezpieczeństwa zawartymi w tym załączniku. Umawiające się Strony podejmą także właściwe środki w celu zapewnienia, aby pojazdy samochodowe i przyczepy zarejestrowane na ich terytoriach odpowiadały postanowieniom załącznika 5, jeżeli mają uczestniczyć w ruchu międzynarodowym.

b) Postanowienia niniejszego ustępu nie nakładają żadnych zobowiązań na Umawiające się Strony co do zasad dotyczących warunków technicznych obowiązujących na ich terytoriach w odniesieniu do pojazdów motorowych, które nie są pojazdami samochodowymi w rozumieniu niniejszej konwencji.

3. Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w załączniku 1 do niniejszej konwencji Umawiające się Strony są obowiązane dopuścić do ruchu międzynarodowego na swoich terytoriach pojazdy samochodowe i przyczepy odpowiadające warunkom określonym w rozdziale III niniejszej konwencji, którymi kierujący spełniają warunki określone w rozdziale IV; są one również zobowiązane do uznawania dowodów rejestracyjnych, wydanych zgodnie z przepisami rozdziału III, za zaświadczenia, do chwili przedstawienia dowodu przeciwnego, że pojazdy, których one dotyczą, odpowiadają warunkom określonym w wymienionym rozdziale III.

4. Środki, które zostały lub zostaną podjęte przez Umawiające się Strony bądź jednostronnie, bądź w drodze umów dwustronnych lub wielostronnych w celu dopuszczenia na ich terytoriach do ruchu międzynarodowego pojazdów samochodowych i przyczep nie odpowiadających wszystkim warunkom ustalonym w rozdziale III niniejszej konwencji oraz w celu uznawania - poza przypadkami przewidzianymi w rozdziale IV - ważności na ich terytoriach praw jazdy wydanych przez inną Umawiającą się Stronę,

będą uważane za zgodne z celami niniejszej konwencji.

5. Umawiające się Strony są obowiązane dopuścić do ruchu międzynarodowego na swoich terytoriach rowery i motorowery odpowiadające warunkom technicznym określonym w rozdziale V niniejszej konwencji i którymi kierujący mają swe stałe miejsce zamieszkania na terytorium innej Umawiającej się Strony. Żadna z Umawiających się Stron nie może wymagać, aby kierujący rowerami lub motorowerami w ruchu międzynarodowym mieli prawa jazdy; jednakże Umawiające się Strony, które zgodnie z ustępem 2 artykułu 54 niniejszej konwencji złożyły oświadczenia o zrównaniu motorowerów z motocyklami, mogą wymagać praw jazdy od kierujących motorowerami w ruchu międzynarodowym.

6. Umawiające się Strony zobowiązują się przekazywać każdej Umawiającej się Stronie, na jej prośbę, informacje niezbędne do ustalenia tożsamości osoby, na której nazwisko pojazd samochodowy lub przyczepa, połączone z pojazdem samochodowym, są zarejestrowane na ich terytoriach, jeżeli z przedstawionej prośby wynika, że pojazd ten uczestniczył w wypadku na terytorium tej Umawiającej się Strony, która wystąpiła z prośbą.

7. Środki, które zostały lub zostaną podjęte przez Umawiające się Strony bądź jednostronnie, bądź w drodze umów dwustronnych lub wielostronnych w celu ułatwienia międzynarodowego ruchu drogowego przez uproszczenie formalności celnych, porządkowych i sanitarnych oraz innych podobnych formalności, jak również środki podejmowane w celu wzajemnego dostosowania właściwości oraz godzin otwarcia urzędów i placówek celnych na tym samym przejściu granicznym będą uważane za zgodne z celami niniejszej konwencji.

8. Żadne z postanowień ustępów 3, 5 i 7 niniejszego artykułu nie narusza prawa każdej Umawiającej się Strony do podporządkowania znajdujących się w ruchu międzynarodowym na jej terytorium pojazdów samochodowych, przyczep, rowerów, motorowerów, jak również kierujących nimi oraz pasażerów, swoim przepisom dotyczącym zarobkowego przewozu podróżnych i ładunków swoim przepisom dotyczącym odpowiedzialności cywilnej kierujących, swoim przepisom celnym oraz, ogólnie biorąc, swoim przepisom dotyczącym innych dziedzin niż ruch drogowy.

Artykuł 4

Znaki i sygnały drogowe

Umawiające się Strony niniejszej konwencji, nie będące Umawiającymi się Stronami konwencji o znakach i sygnałach drogowych, otwartej do podpisu w Wiedniu w tym samym dniu, co niniejsza konwencja, zobowiązują się, że:

- a) wszystkie znajdujące się na ich terytoriach znaki drogowe, sygnały świetlne ruchu oraz oznaczenia drogi będą stanowiły jednolity system;
- b) liczba rodzajów znaków będzie ograniczona i znaki będą umieszczone tylko w tych miejscach, w których ich umieszczenie uważane jest za pożyteczne;
- c) znaki ostrzegawcze będą umieszczone w odpowiedniej odległości od przeszkód, aby skutecznie uprzedzały o nich kierujących;
- d) zabronione będzie:
 - i) umieszczanie na znaku, jego wsporniku lub na innym jakimkolwiek urządzeniu służącym do kierowania ruchem czegokolwiek, co nie miało by związku z treścią tego znaku lub urządzenia; jeżeli jednak Umawiające się Strony lub ich organy terenowe zezwolą jakimkolwiek stowarzyszeniu nie mającemu celów zarobkowych na umieszczenie znaków informacyjnych, to mogą one również zezwolić, aby godło tego stowarzyszenia było umieszczone na znaku lub jego wsporniku, pod warunkiem że nie pogorszy to czytelności znaku;
 - ii) umieszczanie tablic, ogłoszeń, oznaczeń lub urządzeń, które mogłyby być mylnie wzięte za znaki lub inne urządzenia służące do kierowania ruchem albo mogłyby pomniejszać ich widoczność lub skuteczność bądź też oślepiać użytkowników drogi lub odwracać ich uwagę i zagrażać przez to bezpieczeństwu ruchu.

Rozdział II

Zasady ruchu drogowego

Artykuł 5

Znaczenie znaków i sygnałów drogowych

1. Użytkownicy drogi powinni się stosować do przepisów podawanych przez znaki drogowe, sygnały świetlne ruchu i oznaczenia drogi nawet wówczas, gdy przepisy te są sprzeczne z innymi zasadami ruchu drogowego.

2. Przepisy podawane przez sygnały świetlne ruchu mają pierwszeństwo przed przepisami podawanymi przez znaki drogowe regulujące pierwszeństwo przejazdu.

Artykuł 6

Polecenia wydawane przez funkcjonariuszy upoważnionych do kierowania ruchem drogowym

1. Funkcjonariusze kierujący ruchem drogowym powinni być łatwo rozpoznawalni i widoczni z daleka, zarówno w nocy, jak i w dzień.

2. Użytkownicy drogi powinni stosować się niezwłocznie do wszystkich poleceń wydawanych przez funkcjonariuszy kierujących ruchem drogowym.

3. Zaleca się, aby ustawodawstwo krajowe przewidywało, że w szczególności za polecenia wydawane przez funkcjonariuszy kierujących ruchem drogowym uważa się:

- a) rękę podniesioną pionowo: gest ten oznacza "uwaga, stój" dla wszystkich użytkowników drogi, z wyjątkiem kierujących, którzy nie mogą już zatrzymać się w sposób dostatecznie bezpieczny; ponadto jeżeli gest ten jest wykonany na skrzyżowaniu, to nie zobowiązuje do zatrzymania się kierowców znajdujących się już na skrzyżowaniu;
- b) rękę lub ręce wyciągnięte poziomo: gest ten oznacza sygnał "stój" dla wszystkich zbliżających się użytkowników drogi, niezależnie od kierunku ich poruszania się, jeżeli przecinają oni kierunek wskazany wyciągniętą ręką lub wyciągniętymi rękoma; po wykonaniu tego gestu funkcjonariusz kierujący ruchem drogowym może opuścić rękę lub ręce; gest ten oznacza również sygnał "stój" dla kierujących znajdujących się z przodu lub z tyłu funkcjonariusza;
- c) poruszanie czerwonym światłem; gest ten oznacza sygnał "stój" dla użytkowników drogi, w których kierunku światło jest skierowane.

4. Polecenia funkcjonariuszy kierujących ruchem drogowym mają pierwszeństwo przed poleceniami danymi przez znaki drogowe, sygnały świetlne ruchu i oznaczenia drogi, jak również przed zasadami ruchu.

Artykuł 7

Zasady ogólne

1. Użytkownicy drogi powinni unikać wszelkiego zachowania, które mogłoby stanowić niebezpieczeństwo lub utrudnienie ruchu, narazić na niebezpieczeństwo osoby albo wyrządzić szkodę własności publicznej lub prywatnej.

2. Zaleca się, aby ustawodawstwo krajowe przewidywało, że użytkownicy drogi powinni unikać zakłóceń ruchu lub narażania go na niebezpieczeństwo przez rzucanie, składanie lub pozostawianie na drodze jakichkolwiek przedmiotów lub materiałów albo przez stwarzanie na niej jakiegokolwiek innej przeszkody. Jeżeli użytkownicy drogi nie zdołali jednak uniknąć spowodowania przeszkody lub niebezpieczeństwa na drodze, są obowiązani przedsięwziąć niezbędne środki w celu możliwie najszybszego ich usunięcia, a gdyby nie mogli usunąć ich bezzwłocznie - w celu uprzedzenia o nich innych użytkowników drogi.

- Użytkownicy drogi są obowiązani zachowywać zwiększoną ostrożność wobec dzieci i inwalidów, w szczególności wobec niewidomych używających białej laski, oraz osób starszych.
- Kierujący są obowiązani dbać o to, ażeby ich pojazdy nie powodowały utrudnień dla użytkowników dróg i osób, zamieszkałych w pobliżu dróg, w szczególności przez wywoływanie hałasu, wzniesienie kurzu i wydzielanie dymu, jeżeli to jest możliwe do uniknięcia.

Artykuł 8

Kierujący

1. Każdy pojazd w ruchu lub zespół pojazdów w ruchu powinien mieć kierującego.
2. Zaleca się, aby ustawodawstwo krajowe przewidywało, że kierującego powinny mieć zwierzęta juczne, pociągowe lub wierzchowe i z wyjątkiem ewentualnie stref specjalnie oznaczonych przy wjeździe do nich - bydło, pojedynczo lub w stadach.
3. Każdy kierujący powinien mieć niezbędną sprawność fizyczną i psychiczną oraz być fizycznie i psychicznie zdolny do kierowania.
4. Każdy kierujący pojazdem motorowym powinien mieć zasób wiadomości oraz umiejętności niezbędnych do kierowania pojazdem; jednakże to postanowienie nie stanowi przeszkody do nauczania kierowania pojazdem zgodnie z ustawodawstwem krajowym.
5. Każdy kierujący powinien stale panować nad swoim pojazdem lub pędzonymi zwierzętami.

Artykuł 9

Stada

Zaleca się, aby ustawodawstwo krajowe przewidywało, że - z wyjątkiem dopuszczalnych odstępstw mających na celu ułatwienie przepędów zwierząt - stada powinny być podzielone na części o umiarkowanej długości, oddzielone od siebie odstępami dostatecznie dużymi dla zapewnienia wygody ruchu.

Artykuł 10

Pozycja na drodze

1. Kierunek ruchu powinien być jednakowy na wszystkich drogach danego państwa, z wyjątkiem, w odpowiednich przypadkach, dróg służących wyłącznie lub przeważnie do ruchu tranzytowego między dwoma innymi państwami.
 - a) Z wyjątkiem przypadków bezwzględnej konieczności, każdy kierujący jest obowiązany korzystać wyłącznie - jeżeli one istnieją - z dróg, jezdni, pasów ruchu i dróg wydzielonych, przeznaczonych do ruchu użytkowników tej kategorii, do której sam należy.
 - b) W razie braku przeznaczonego dla nich pasa ruchu lub wydzielonej drogi, kierujący motorowerami, rowerzyści i kierujący innymi pojazdami bez silnika mogą, jeżeli to jest możliwe bez powodowania utrudnień dla innych użytkowników drogi, wykorzystywać każde nadające się do tego pobocze odpowiadające kierunkowi ruchu.
2. Zwierzęta poruszające się po jezdni powinny być pędzone możliwie najbliżej krawędzi jezdni odpowiadającej kierunkowi ruchu.
3. Nie naruszając odmiennych postanowień artykułu 7 ustępu 1, artykułu 11 ustępu 6 oraz innych postanowień niniejszej konwencji, każdy kierujący pojazdem powinien, stosownie do istniejących okoliczności, utrzymywać swój pojazd w pobliżu krawędzi jezdni odpowiadającej kierunkowi ruchu. Jednakże Umawiające się Strony lub ich organy terenowe mogą ustanowić bardziej szczegółowe zasady dotyczące pozycji na jezdni samochodów przeznaczonych do przewozu ładunków.
4. Jeżeli droga ma dwie lub trzy jezdnie, żaden kierujący nie powinien korzystać z jezdni przeciwnej do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu.
5. a) Na jezdniach dwukierunkowych o co najmniej czterech pasach ruchu żaden kierujący nie powinien zajmować pasów ruchu położonych całkowicie na połowie jezdni przeciwnej do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu.
 - b) Na jezdniach dwukierunkowych o trzech pasach ruchu żaden kierujący nie powinien zajmować pasa ruchu położonego przy krawędzi jezdni przeciwnej do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu.

Artykuł 11

Wyprzedzanie i jazda w rzędzie

1. a) Wyprzedzanie powinno odbywać się po stronie przeciwnej do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu.
 - b) Jednakże wyprzedzanie powinno się odbywać po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu, gdy

kierujący, który jest wyprzedzany, po zasygnalizowaniu swojego zamiaru skręcenia na stronę jezdni przeciwną do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu, skierował swój pojazd lub zwierzęta w tę stronę w celu wjazdu na inną drogę, wjazdu do przydrożnej posiadłości lub zatrzymania się na tej stronie.

2. Przed wyprzedzeniem każdy kierujący, nie naruszając postanowień artykułu 7 ustępu 1 i artykułu 14 niniejszej konwencji, powinien upewnić się:

- a) że żaden kierujący, jadący za nim, nie rozpoczął manewru wyprzedzenia go;
- b) że kierujący jadący przed nim na tym samym pasie ruchu nie zasygnalizował swego zamiaru wyprzedzenia innego pojazdu;
- c) że pas ruchu, który zamierza zająć, jest wolny na wystarczającej długości, tak aby - uwzględniając różnicę między szybkością swego pojazdu w czasie wyprzedzania a szybkością wyprzedzanych użytkowników drogi - jego manewr nie stwarzał niebezpieczeństwa lub utrudnienia ruchu z przeciwnego kierunku;
- d) że będzie mógł zająć pozycję określoną w artykule 10 ustępie 3 niniejszej konwencji bez przeszkadzania wyprzedzanemu użytkownikowi lub wyprzedzanym użytkownikom drogi, z wyjątkiem przypadku, gdy korzysta z pasa ruchu zamkniętego dla ruchu z przeciwnego kierunku.

3. Stosownie do postanowień ustępu 2 niniejszego artykułu na jezdniach dwukierunkowych wyprzedzanie jest zabronione, w szczególności przy zbliżaniu się do wierzchołka wzniesienia oraz jeżeli widoczność jest niedostateczna i na zakrętach, chyba że w tych miejscach pasy ruchu są wyznaczone podłużnymi znakami na jezdni i wyprzedzanie jest wykonywane bez opuszczania pasów ruchu, na które wjazd z przeciwnego kierunku jest zabroniony.

4. Podczas wyprzedzania każdy kierujący powinien pozostawić z boku dostatecznie szeroki odstęp od wyprzedzanego użytkownika lub użytkowników drogi.

5. a) Na jezdniach mających co najmniej dwa pasy ruchu przeznaczone do ruchu w kierunku jego jazdy kierujący, w razie potrzeby podjęcia nowego manewru wyprzedzania natychmiast lub wkrótce po zajęciu pozycji określonej w artykule 10 ustępie 3 niniejszej konwencji, może - dla wykonania tego manewru i pod warunkiem upewnienia się, że to nie narazi na większe utrudnienie kierujących szybszymi pojazdami jadącymi za nim - pozostać na pasie ruchu zajęтым przez niego podczas pierwszego wyprzedzania.

b) Jednakże Umawiające się Strony lub ich organy terenowe mogą nie stosować postanowień niniejszego ustępu do kierujących rowerami, motorowerami, motocyklami i pojazdami, które nie są pojazdami samochodowymi w rozumieniu niniejszej konwencji, a także do kierujących pojazdami samochodowymi, których największy dopuszczalny ciężar przekracza 3500 kg (7700 funtów) lub których największa szybkość konstrukcyjna nie przekracza 40 km (25 mil) na godzinę.

6. Jeżeli mają zastosowanie postanowienia ustępu 5 lit. a) niniejszego artykułu i natężenie ruchu jest takie, że pojazdy nie tylko zajmują całą szerokość jezdni przeznaczonej do ruchu w kierunku, w którym się poruszają, lecz także jadą z szybkością zależną od szybkości poprzedzającego pojazdu poruszającego się w danym rzędzie, to:

- a) bez naruszania postanowień ustępu 9 niniejszego artykułu jazda pojazdów na jednym pasie ruchu z większą szybkością niż na innym pasie nie będzie uważana za wyprzedzanie w rozumieniu niniejszego artykułu;
- b) kierujący nie jadący na pasie ruchu położonym najbliżej krawędzi jezdni odpowiadającej kierunkowi ruchu może zmienić pas ruchu tylko w celu wykonania skrętu w prawo lub w lewo albo w celu postoju, z wyjątkiem zmian pasa ruchu dokonywanych przez kierujących zgodnie z ustawodawstwem krajowym, wynikającym z zastosowania postanowień ustępu 5 lit. b) niniejszego artykułu.

7. Jeżeli pasy ruchu są wyznaczone na jezdni liniami podłużnymi, zabrania się kierującym - jazdy w taki sposób, aby te linie znajdowały się pomiędzy kołami w czasie jazdy w rzędzie opisanej w ust. 5 i 6 niniejszego artykułu.

8. Nie naruszając postanowień ustępu 2 niniejszego artykułu oraz innych ograniczeń dotyczących wyprzedzania na skrzyżowaniach i przejazdach kolejowych, które Umawiające się Strony lub ich organy terenowe mogą wprowadzić, żaden kierujący nie powinien wyprzedzać pojazdu innego niż dwukołowy rower, dwukołowy motorower lub dwukołowy motocykl bez bocznego wózka:

- a) bezpośrednio przed skrzyżowaniem lub na skrzyżowaniu innym niż skrzyżowanie z ruchem okrężnym, z wyjątkiem przypadku:
 - i) przewidzianego w ustępie 1 lit. b) niniejszego artykułu;
 - ii) gdy droga, po której porusza się wyprzedzający, ma pierwszeństwo na skrzyżowaniu;

- iii) gdy ruch na skrzyżowaniu jest kierowany przez funkcjonariusza kierującego ruchem drogowym lub przez sygnały świetlne ruchu;
- b) bezpośrednio przed przejazdami kolejowymi lub na przejazdach kolejowych bez zapór i półzapór, z wyjątkiem przypadków, kiedy ruch drogowy jest w tych miejscach regulowany sygnalizacją świetlną ruchu, używaną na skrzyżowaniach.

9. Pojazd nie powinien wyprzedzać innego pojazdu zbliżającego się do przejścia dla pieszych, wyznaczonego znakami na jezdni lub oznaczonego jako takie, albo pojazdu zatrzymanego bezpośrednio przed tym przejściem, lecz jechać z dostatecznie zmniejszoną szybkością umożliwiającą natychmiastowe zatrzymanie pojazdu, jeżeli pieszy znajduje się na przejściu. Żadne z postanowień niniejszego ustępu nie powinno być interpretowane jako uniemożliwiające Umawiającym się Stronom lub ich organom terenowym wprowadzenie zakazu wyprzedzania w określonej odległości od przejścia dla pieszych lub nałożenia surowszych wymagań na kierującego pojazdem, który zamierza wyprzedzać inny pojazd zatrzymany bezpośrednio przed przejściem.

10. Każdy kierujący, który stwierdzi, że kierujący jadący za nim zamierza go wyprzedzić, powinien - z wyjątkiem przypadku przewidzianego w artykule 16 ustępie 1 litera b) niniejszej konwencji - trzymać się blisko krawędzi jezdni odpowiadającej kierunkowi ruchu oraz nie powinien zwiększać szybkości. Jeżeli niedostateczna szerokość jezdni, jej profil lub stan w połączeniu z natężeniem ruchu z przeciwnego kierunku nie pozwalają na wyprzedzanie bez trudu i bez narażenia na niebezpieczeństwo pojazdu powolnego lub zajmującego dużo miejsca albo zobowiązanego do przestrzegania ograniczonej szybkości, kierujący takim pojazdem powinien zmniejszyć szybkość oraz w razie potrzeby usunąć się możliwie najbardziej na bok w celu umożliwienia wyprzedzenia go przez pojazdy jadące za nim.

11. a) Umawiające się Strony lub organy terenowe mogą na jezdniach o ruchu jednokierunkowym i na jezdniach o ruchu dwukierunkowym, jeżeli co najmniej dwa pasy ruchu na obszarze zabudowanym i trzy pasy ruchu poza tym obszarem są przeznaczone dla ruchu w tym samym kierunku i są wyznaczone na jezdni liniami podłużnymi:

- i) zezwolić pojazdom jadącym jednym pasem ruchu na wyprzedzanie po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu pojazdów jadących innym pasem ruchu oraz
- ii) nie stosować postanowień artykułu 10 ustępu 3 niniejszej konwencji, pod warunkiem wprowadzenia odpowiednich postanowień ograniczających możliwość zmiany pasów ruchu;

b) w przypadku wymienionym pod literą a) niniejszego ustępu przewidziany sposób prowadzenia pojazdów będzie uważany za nie stanowiący wyprzedzania w rozumieniu niniejszej konwencji; jednakże postanowienia ustępu 9 niniejszego artykułu zachowują moc.

Artykuł 12

Wymijanie

1. Przy wymijaniu kierujący powinien zachować wystarczający odstęp z boku i w razie potrzeby zbliżyć się do krawędzi jezdni odpowiadającej kierunkowi ruchu. Jeżeli w trakcie tego manewru jego jazda byłaby utrudniona z powodu przeszkody lub na skutek obecności innych użytkowników drogi, powinien zmniejszyć szybkość, a w razie potrzeby - zatrzymać się w celu przepuszczenia użytkownika lub użytkowników drogi zbliżających się z przeciwnego kierunku.

2. Na drogach górskich i na drogach z dużym spadkiem o podobnej charakterystyce, na których wymijanie jest niemożliwe lub utrudnione, kierujący pojazdem jadącym z góry powinien zjechać na bok drogi w celu przepuszczenia pojazdu jadącego pod górę, z wyjątkiem przypadku, gdy sposób rozmieszczenia wzdłuż drogi zatok umożliwiających pojazdom zjechać do nich jest taki, że, uwzględniając szybkość i pozycję pojazdów, pojazd jadący pod górę ma przed sobą zatokę i że byłaby konieczna jazda do tyłu jednego z pojazdów, jeżeli pojazd jadący pod górę nie zjechałby do tej zatoki. Jeżeli jeden z dwu pojazdów wymijających się jest zobowiązany do cofnięcia się dla umożliwienia wymijania, to pierwszeństwo jazdy bez cofania mają zespoły pojazdów przed wszystkimi innymi pojazdami, ciężkie pojazdy przed lekkimi pojazdami i autobusy przed samochodami ciężarowymi; jeżeli chodzi o pojazdy tej samej kategorii, to obowiązany do cofnięcia się jest kierujący pojazdem jadącym z góry, chyba że wykonanie tego manewru jest w sposób oczywisty łatwiejsze dla kierującego pojazdem jadącym pod górę, w szczególności, gdy znajduje się w pobliżu zatoki.

Artykuł 13

Szybkość i odległość między pojazdami

1. Każdy kierujący powinien we wszystkich okolicznościach panować nad swoim pojazdem w taki sposób, aby mógł dostosować się do wymagań ostrożności i aby w każdym czasie był w stanie wykonać wszystkie konieczne manewry. Ustalając szybkość swego pojazdu, powinien on stale zwracać uwagę na istniejące okoliczności, a w szczególności rzeźbę terenu, stan drogi, stan pojazdu i jego ładunku, warunki atmosferyczne oraz natężenie ruchu, tak aby miał możliwość zatrzymania pojazdu w granicach swojego pola widzenia do przodu, a także przed każdą przeszkodą możliwą do przewidzenia. Powinien on zmniejszyć szybkość i w razie potrzeby zatrzymać się, ilekroć wymagają tego okoliczności, a w szczególności, gdy nie ma dobrej widoczności.

2. Żaden kierujący nie powinien bez istotnej przyczyny utrudniać normalnej jazdy innych pojazdów przez nienormalnie wolną jazdę.

3. Kierujący pojazdem jadący za innym pojazdem powinien utrzymywać za nim bezpieczny odstęp, wystarczający do uniknięcia zderzenia w razie gwałtownego hamowania lub nagłego zatrzymania pojazdu, który go poprzedza.

4. W celu ułatwienia wyprzedzania poza obszarami zabudowanymi na drogach, na których tylko jeden pas jest przeznaczony do ruchu w danym kierunku, kierowcy pojazdów objętych specjalnym ograniczeniem szybkości i pojazdów lub zespołów pojazdów o długości większej niż 7 metrów (23 stopy) są obowiązani, z wyjątkiem przypadku wykonywania manewru wyprzedzania lub przygotowywania się do wykonania tego manewru, utrzymywać taki odstęp od pojazdów motorowych znajdujących się przed nimi, aby wyprzedzające je pojazdy mogły bezpiecznie wjechać w lukę pozostawioną przed pojazdem wyprzedzanym. Jednakże postanowienia tego nie stosuje się, ani gdy natężenie ruchu jest bardzo duże, ani gdy wyprzedzanie jest zabronione.

5. Żadne postanowienie niniejszej konwencji nie może być interpretowane jako ograniczające Umawiające się Strony lub ich organy terenowe we wprowadzeniu powszechnego lub lokalnego ograniczenia szybkości dla wszystkich lub niektórych kategorii pojazdów albo też we wprowadzeniu minimalnej i maksymalnej szybkości albo też tylko minimalnej lub tylko maksymalnej szybkości na niektórych drogach lub na niektórych rodzajach dróg, lub we wprowadzeniu minimalnych odstępów uzasadnionych obecnością na drodze niektórych kategorii pojazdów przedstawiających szczególne niebezpieczeństwo, w szczególności z powodu ich ciężaru lub ładunku.

Artykuł 14

Ogólne przepisy dotyczące manewrów

1. Każdy kierujący, który zamierza wykonać manewr, taki jak wyjechanie z rzędu pojazdów stojących na postoju lub wjechanie do niego, skręcenie w prawo lub w lewo na jezdni, w szczególności w celu zmiany pasa ruchu, skręcenie w lewo lub w prawo na inną drogę lub do posiadłości przylegającej do drogi, nie powinien rozpoczynać tego manewru bez uprzedniego upewnienia się, że może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo innych użytkowników drogi jadących za nim lub przed nim albo mających go wyminąć, z uwzględnieniem ich pozycji na jezdni, kierunku ruchu i szybkości.

2. Każdy kierujący, który zamierza zawrócić lub cofnąć się, może rozpocząć ten manewr dopiero po upewnieniu się, że może to uczynić nie stwarzając niebezpieczeństwa lub przeszkody dla innych użytkowników drogi.

3. Przed skręceniem lub przed wykonaniem manewru związanego ze zjechaniem w bok każdy kierujący powinien odpowiednio wyraźnie i dostatecznie wcześniej zasygnalizować swój zamiar za pomocą kierunkowskazu lub kierunkowskazów swojego pojazdu albo - w razie ich braku - w miarę możliwości za pomocą odpowiedniego znaku ręką. Sygnalizowanie zamiaru za pomocą kierunkowskazu lub kierunkowskazów powinno trwać przez cały czas trwania manewru; powinno ono ustać natychmiast po jego zakończeniu.

Artykuł 15

Przepisy szczególne dotyczące pojazdów służących do regularnego transportu publicznego

Zaleca się, aby w celu ułatwienia ruchu pojazdów służących do regularnego transportu publicznego

na obszarach zabudowanych ustawodawstwo krajowe przewidywało, żeby kierujący innymi pojazdami - z zastrzeżeniem postanowień artykułu 17 ustępu 1 niniejszej konwencji - zmniejszali szybkość i w razie potrzeby zatrzymywali się dla umożliwienia pojazdom transportu publicznego wykonania manewru koniecznego przy ruszaniu i wyjeździe z przystanków oznaczonych jako takie. Przepisy tak ustalone przez Umawiające się Strony lub ich organy terenowe w niczym nie zmieniają obowiązku ciążącego na kierujących pojazdami transportu publicznego - po zasygnalizowaniu przez nich za pomocą kierunkowskazów zamiaru ruszania - podjęcia środków ostrożności koniecznych do uniknięcia jakiegokolwiek ryzyka wypadku.

Artykuł 16

Zmiana kierunku ruchu

1. Przed wykonaniem skrętu w prawo lub w lewo w celu wjazdu na inną drogę lub wjazdu do przydrożnej posiadłości każdy kierujący, nie naruszając postanowień artykułu 7 ustępu 1 i artykułu 14 niniejszej konwencji, powinien:

- a) jeżeli zamierza skręcić w stronę odpowiadającą kierunkowi ruchu - zbliżyć się możliwie najbardziej do krawędzi jezdni odpowiadającej temu kierunkowi i wykonać ten manewr zajmując możliwie najmniej przestrzeni;
- b) jeżeli zamierza opuścić drogę z drugiej strony - z zastrzeżeniem możliwości wydania przez Umawiające się Strony lub ich organy terenowe odmiennych postanowień dla rowerów i motocykli - powinien zbliżyć się na jezdni dwukierunkowej możliwie najbardziej do osi jezdni, a na jezdni jednokierunkowej do krawędzi jezdni przeciwnej do kierunku ruchu oraz - jeżeli zamierza wjechać na inną drogę dwukierunkową - wykonać swój manewr tak, aby wjechać na jezdnię tej innej drogi po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu.

2. Podczas wykonywania manewru zmiany kierunku ruchu kierujący - nie naruszając postanowień artykułu 21 niniejszej konwencji dotyczących pieszych - jest obowiązany przepuścić pojazdy jadące z przeciwnego kierunku na jezdni, którą zamierza opuścić, oraz rowery i motorowery jadące po drogach dla rowerów, przecinających jezdnię, na którą zamierza wjechać.

Artykuł 17

Hamowanie

1. Żaden kierujący pojazdem nie powinien nagle hamować, chyba że jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa.

2. Każdy kierujący, który zamierza zmniejszyć znacznie szybkość swego pojazdu, z wyjątkiem przypadku, gdy jej zmniejszenie jest uzasadnione bezpośrednim niebezpieczeństwem, powinien najpierw upewnić się, że może to uczynić nie stwarzając niebezpieczeństwa lub nadmiernego utrudnienia dla innych kierujących. Ponadto jest on obowiązany - chyba że upewnił się, że nie jedzie za nim żaden pojazd albo że pojazd znajduje się bardzo daleko - wskazać swój zamiar wyraźnie i dostatecznie wcześniej, dając ręką odpowiedni znak; jednakże postanowienia tego nie stosuje się, jeżeli wskazanie zmniejszenia szybkości nastąpiło przez zapalenie się wymienionych w ustępie 31 załącznika 5 do niniejszej konwencji świateł hamowania "stop" pojazdu.

Artykuł 18

Skrzyżowania i obowiązek ustąpienia pierwszeństwa przejazdu

1. Każdy kierujący zbliżający się do skrzyżowania powinien zachować zwiększoną ostrożność dostosowaną do warunków lokalnych. Kierujący pojazdem powinien w szczególności prowadzić pojazd z taką szybkością, aby mieć możliwość zatrzymania się w celu przepuszczenia pojazdów mających pierwszeństwo przejazdu.

2. Każdy kierujący wyjeżdżający ze ścieżki lub z drogi gruntowej na drogę inną niż ścieżka lub droga gruntowa powinien ustąpić pierwszeństwa przejazdu pojazdom jadącym po tej drodze. W celu stosowania niniejszego artykułu określenia "ścieżka" i "droga gruntowa" mogą być zdefiniowane w ustawodawstwie

krajowym.

3. Każdy kierujący, wyjeżdżający na drogę z przydrożnej posiadłości, powinien ustąpić pierwszeństwa użytkownikom poruszającym się po tej drodze.

4. Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 7 niniejszego artykułu:

- a) w państwach o ruchu prawostronnym na skrzyżowaniach innych niż skrzyżowania określone w ustępie 2 niniejszego artykułu i w artykule 25 ustępach 2 i 4 niniejszej konwencji kierujący powinien ustąpić pierwszeństwa przejazdu pojazdom nadjeżdżającym z jego prawej strony;
- b) W państwach, w których obowiązuje ruch lewostronny, prawo pierwszeństwa na skrzyżowaniach jest uregulowane znakami drogowymi, sygnałami lub znakami na jezdni.

5. Kierujący nie powinien wjeżdżać na skrzyżowanie nawet wtedy, gdy sygnały świetlne ruchu upoważniają go do tego, jeżeli natężenie ruchu jest takie, że prawdopodobnie zostałby zmuszony do zatrzymania się na skrzyżowaniu, co utrudniłoby lub zakłóciło ruch poprzeczny.

6. Kierujący, który wjechał na skrzyżowanie o ruchu kierowanym za pomocą sygnałów świetlnych, może opuścić to skrzyżowanie nie czekając na otwarcie ruchu w kierunku, w którym zamierza jechać, lecz pod warunkiem, że to nie spowoduje utrudnienia ruchu innym użytkownikom drogi poruszającym się w kierunku, w którym ruch jest otwarty.

7. Na skrzyżowaniach kierujący pojazdami, które nie są pojazdami szynowymi, powinni ustąpić pierwszeństwa przejazdu pojazdom szynowym.

Artykuł 19

Przejazdy kolejowe

Każdy użytkownik drogi powinien zachować zwiększoną ostrożność przy zbliżaniu się i przy przekraczaniu przejazdów kolejowych. W szczególności:

- a) każdy kierujący pojazdem powinien prowadzić pojazd z umiarkowaną szybkością;
- b) niezależnie od obowiązku przestrzegania nakazu zatrzymania się, podawanego za pomocą sygnału świetlnego lub sygnału dźwiękowego, żaden użytkownik drogi nie powinien wkraczać na przejazd kolejowy, na którym zapory lub półzapory są zamknięte albo których zamykanie lub podnoszenie zostało rozpoczęte;
- c) jeżeli przejazd kolejowy nie jest wyposażony w zapory, półzapory lub sygnały świetlne, żaden użytkownik drogi nie powinien wkraczać na przejazd bez upewnienia się, że nie zbliża się pojazd szynowy;
- d) żaden użytkownik drogi nie powinien przekraczać przejazdu kolejowego w sposób opieszale; w razie przymusowego unieruchomienia pojazdu, kierujący nim powinien dłożyć starań w celu usunięcia go z przejazdu, a jeżeli tego nie może uczynić, powinien natychmiast zrobić wszystko, co jest w jego mocy, aby zawczasu ostrzec o istnieniu niebezpieczeństwa kierujących pojazdami szynowymi.

Artykuł 20

Postanowienia dotyczące pieszych

1. Piesi są obowiązani w miarę możliwości unikać korzystania z jezdni, a jeżeli korzystają z niej, są obowiązani zachować ostrożność i nie powinni bez koniecznej potrzeby utrudniać i zakłócać ruchu.

2. Jeżeli z boku jezdni znajdują się chodniki dla pieszych lub pobocza nadające się dla pieszych, piesi są obowiązani z nich korzystać. Jednakże z zachowaniem należytej ostrożności:

- a) piesi pchający lub niosący przedmioty zajmujące dużo miejsca mogą poruszać się po jezdni, jeżeli ich poruszanie się po chodniku lub poboczu mogłoby spowodować poważne utrudnienia dla innych pieszych,
- b) grupy pieszych prowadzone przez przewodników lub zorganizowane kolumny pieszych mogą korzystać z jezdni.

Niezależnie od postanowień ustępu 2 tego artykułu konwencji, inwalidzi poruszający się na wózkach inwalidzkich mogą we wszystkich przypadkach korzystać z jezdni.

3. Jeżeli nie jest możliwe korzystanie z chodników lub poboczy albo w razie ich braku, piesi mogą korzystać z jezdni; skoro istnieje droga dla rowerów oraz natężenie ruchu na to pozwala, piesi mogą

korzystać z drogi dla rowerów, jednakże bez przeszkadzania w ruchu rowerów i motorowerów.

4. Piesi korzystający z jezdni zgodnie z ustępem 2, dodatkowym ustępem dodanym po tym ustępie 2 i z ustępem 3 niniejszego artykułu, powinni znajdować się możliwie najbliżej krawędzi jezdni.

5. a) Poza obszarami zabudowanymi piesi korzystający z jezdni powinni znajdować się po stronie jezdni przeciwnej do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu, chyba że zagrażałoby to ich bezpieczeństwu, bądź występowałyby szczególne okoliczności. Jednakże osoby prowadzące rowery, motorowery lub motocykle, inwalidzi poruszający się wózkami inwalidzkimi oraz grupy pieszych prowadzone przez przewodników lub zorganizowane kolumny pieszych powinni znajdować się po stronie jezdni, która odpowiada kierunkowi ruchu. Z wyjątkiem zorganizowanych kolumn, piesi idący po jezdni powinni iść w miarę możliwości w jednym rzędzie, jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo ruchu, w szczególności w razie złej widoczności lub dużego natężenia ruchu pojazdów.

b) Postanowienia litery a) niniejszego ustępu mogą być rozciągnięte na obszary zabudowane.

6. a) Piesi zamierzający przekroczyć jezdnię mogą wejść na nią tylko przy zachowaniu szczególnej ostrożności; powinni oni korzystać z przejścia dla pieszych, jeżeli znajduje się ono w pobliżu.

b) W celu przekroczenia jezdni na przejściu dla pieszych oznaczonym jako takie lub wyznaczonym znakami na jezdni:

i) jeżeli przejście jest wyposażone w sygnały świetlne dla pieszych, piesi są obowiązani podporządkować się wskazaniom podawanym przez te sygnały;

ii) jeżeli przejście nie jest wyposażone w takie sygnały, a ruch pojazdów jest kierowany sygnałami świetlnymi ruchu lub przez funkcjonariusza kierującego ruchem, piesi nie powinni wkraczać na jezdnię dopóty, dopóki sygnał świetlny ruchu lub podawany przez funkcjonariusza kierującego ruchem nie wskazuje, że pojazdy mają prawo przejazdu;

iii) na innych przejściach dla pieszych piesi nie powinni wchodzić na jezdnię bez uwzględnienia odległości i szybkości zbliżających się pojazdów.

c) W celu przekroczenia jezdni w innym miejscu niż na przejściu dla pieszych, oznaczonym jako takie lub wyznaczonym znakami na jezdni, piesi nie powinni wchodzić na jezdnię bez uprzedniego upewnienia się, że mogą to uczynić nie zakłócając ruchu pojazdów. Piesi są obowiązani przechodzić przez jezdnię prostopadle do jej osi.

d) Piesi, którzy już rozpoczęli przechodzenie przez jezdnię, nie powinni go przedłużać, zwalniać kroku lub zatrzymać się na jezdni, jeżeli to nie jest konieczne.

7. Jednakże Umawiające się Strony lub ich organy terenowe mogą ustanowić surowsze postanowienia dla pieszych przechodzących przez jezdnię.

Artykuł 21

Zachowanie się kierujących wobec pieszych

1. Nie naruszając postanowień artykułu 7 ustępu 1, artykułu 11 ustępu 9 i artykułu 13 ustępu 1 niniejszej konwencji, w razie istnienia na jezdni przejścia dla pieszych oznaczonego jako takie lub wyznaczonego znakami na jezdni:

a) jeżeli ruch pojazdów na przejściu jest kierowany za pomocą sygnałów świetlnych ruchu lub przez funkcjonariusza kierującego ruchem, kierujący są obowiązani zatrzymać się przed przejściem, gdy sygnał zabrania jazdy, a gdy przejazd jest dozwolony, nie powinni uniemożliwiać ani utrudniać ruchu pieszym znajdującym się na przejściu i przekraczającym je w warunkach ustalonych w artykule 20 niniejszej konwencji; jeżeli kierujący zamierzają skrócić w inną drogę, przy wjeździe na którą znajduje się przejście dla pieszych, powinni jechać powoli, a nawet zatrzymać się w celu umożliwienia przejścia pieszym znajdującym się już na przejściu lub wchodzącym na nie w warunkach ustalonych w artykule 20 ustępie 6 niniejszej konwencji;

b) jeżeli ruch pojazdów na tym przejściu nie jest kierowany sygnałami świetlnymi ruchu lub przez funkcjonariusza kierującego ruchem, kierujący powinni zbliżyć się do tego przejścia tylko z odpowiednio zmniejszoną szybkością, aby nie narażać na niebezpieczeństwo pieszych, którzy znajdują się na przejściu lub wchodzi na nie; w razie potrzeby powinni zatrzymać się w celu przepuszczenia pieszych.

Nie naruszając postanowień artykułu 7 ustępu 1 i artykułu 13 ustępu 1 konwencji, w razie braku na jezdni przejścia dla pieszych, oznaczonego jako takie lub wyznaczonego znakami na jezdni, kierujący, którzy zamierzają skrócić na inną drogę, mogą to uczynić tylko pozostawiając możliwość przejścia - nawet

przez zatrzymanie się w tym celu - pieszym, którzy weszli na jezdnię tej innej drogi w warunkach ustalonych w artykule 20 ustępie 6 konwencji.

2. Kierujący, którzy zamierzają wyprzedzać po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu pojazd transportu publicznego stojący na odpowiednio oznaczonym przystanku, powinni zmniejszyć szybkość, a w razie potrzeby zatrzymać się w celu umożliwienia pasażerom wsiadania do tego pojazdu lub wysiadania z niego.

3. Żadne z postanowień niniejszego artykułu nie może być interpretowane jako ograniczające Umawiające się Strony lub ich organy terenowe do:

- zobowiązania kierujących pojazdami do zatrzymania się we wszystkich przypadkach, gdy piesi znajdują się na przejściu dla pieszych, odpowiednio oznaczonym jako takie lub wyznaczonym oznaczeniem drogi, albo wchodzą na nie w warunkach określonych w artykule 20 niniejszej konwencji, lub
- zakazania im przeszkadzania lub utrudniania ruchu pieszych, którzy przekraczają jezdnię na skrzyżowaniu lub tuż przed skrzyżowaniem, nawet jeżeli w tym miejscu nie ma przejścia dla pieszych oznaczonego jako takie lub wyznaczonego znakami na jezdni.

Artykuł 22

Wysepki na jezdni

Nie naruszając postanowień artykułu 10 niniejszej konwencji, każdy kierujący może przejeżdżać po lewej lub prawej stronie wysepki, słupków i innych urządzeń umieszczonych na jezdni, po której jedzie, z wyjątkiem następujących przypadków:

- a) gdy znak nakazuje przejazd z określonej strony wysepki, słupka lub urządzenia,
- b) gdy wysepka, słupek lub urządzenie znajduje się na osi jezdni dwukierunkowej; w tym ostatnim przypadku kierujący powinien jechać po tej stronie wysepki, słupka lub urządzenia, która odpowiada kierunkowi ruchu.

Artykuł 23

Zatrzymanie i postój

1. Poza obszarami zabudowanymi pojazdy i zwierzęta zatrzymane na postoju powinny być w miarę możliwości umieszczone poza obrębem jezdni. Na obszarach zabudowanych i poza nimi nie powinny być one umieszczane na drogach dla rowerów, na chodnikach lub poboczach przeznaczonych specjalnie dla ruchu pieszego, poza przypadkami, w których zezwala na to odpowiednie ustawodawstwo krajowe.

2. a) Zwierzęta oraz pojazdy podczas zatrzymania lub postoju na jezdni powinny znajdować się możliwie najbliżej krawędzi jezdni. Kierujący może zatrzymać lub zostawić na postoju swój pojazd tylko po stronie jezdni odpowiadającej jego kierunkowi ruchu; jednakże zatrzymanie lub postój po przeciwnej stronie jest dozwolony, jeżeli zatrzymanie lub postój po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu są niemożliwe ze względu na znajdujące się tam tory pojazdów szynowych. Ponadto Umawiające się Strony lub ich organy terenowe mogą:

- i) nie wprowadzać w pewnych warunkach zakazu zatrzymywania się ani postoju po jednej lub drugiej stronie, na przykład gdy zatrzymanie po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu jest zabronione przez znaki drogowe;
- ii) na jezdniach jednokierunkowych zezwalać na zatrzymanie i postój po stronie przeciwnej równocześnie lub zamiast zatrzymania się i postoju po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu;
- iii) zezwalać na zatrzymanie i postój na środku jezdni w miejscach specjalnie oznaczonych.

b) Pojazdy inne niż dwukołowe rowery, dwukołowe motorowery i dwukołowe motocykle bez bocznego wózka, nie powinny być pozostawione na postoju na jezdni w podwójnym rzędzie. Pojazdy zatrzymane lub na postoju powinny być umieszczone równoległe do krawędzi jezdni, z wyjątkiem przypadków, gdy warunki miejscowe pozwalają na inne ustawienie.

3. a) Jakiegokolwiek zatrzymanie i jakiegokolwiek postój pojazdu na jezdni są zabronione:

- i) w odległości mniejszej niż 5 m (16,5 stopy) przed przejściem dla pieszych, na przejściach dla pieszych, na przejazdach dla rowerów oraz na przejazdach kolejowych;
- ii) na torach tramwajowych lub kolejowych, znajdujących się na drodze albo tak blisko tych torów, że

ruch tramwajów lub pociągów mógłby zostać z tego powodu zakłócony, w pobliżu skrzyżowań w odległości mniejszej niż 5 m (16,5 stopy) od przedłużenia najbliższej krawędzi poprzecznej jezdni, a także na skrzyżowaniach, z wyjątkiem przypadków, gdy znak drogowy, sygnał lub znak na jezdni wskazują inaczej.

b) Zabronione jest jakiegokolwiek zatrzymywanie i jakiegokolwiek postój pojazdu we wszystkich miejscach, w których mogłyby to stanowić niebezpieczeństwo, a w szczególności:

- i) pod wiaduktami i w tunelach, z wyjątkiem ewentualnie miejsc specjalnie oznaczonych;
- ii) na jezdni, w pobliżu wierzchołków wzniesień oraz na zakrętach, jeżeli widoczność jest niedostateczna do wyprzedzania pojazdu z zachowaniem całkowitego bezpieczeństwa, z uwzględnieniem szybkości pojazdów na danym odcinku drogi;
- iii) na jezdni obok wyznaczonej linii podłużnej, jeżeli nie mają zastosowania postanowienia litery b) punkt ii) niniejszego ustępu, a szerokość jezdni między linią a pojazdem jest mniejsza niż 3 m (10 stóp) i linia jest tego rodzaju, że nie wolno jej przekraczać pojazdem zbliżającym się do niej po tej samej stronie;

w miejscach, w których pojazd zasłaniałby użytkownikom drogi znak drogowy lub sygnał świetlny.

c) Zabroniony jest jakiegokolwiek postój na jezdni:

- i) w określonej przez ustawodawstwo krajowe odległości od przejazdów kolejowych oraz w odległości mniejszej niż 15 m (50 stóp) w jedną i drugą stronę od przystanków autobusów, trolejbusów lub pojazdów szynowych, chyba że ustawodawstwo krajowe przewiduje mniejsze odległości.
- ii) przed wjazdami do posiadłości;
- iii) w każdym miejscu, w którym postój pojazdu utrudniałby dostęp do innego pojazdu właściwie zaparkowanego lub wyjazd tego innego pojazdu;
- iv) na środkowej jezdni dróg o trzech jezdniach oraz poza obszarami zabudowanymi na jezdniach dróg oznaczonych odpowiednimi znakami jako drogi z pierwszeństwem przejazdu;
- v) w każdym miejscu, w którym pojazd na postoju zasłaniałby użytkownikom drogi znaki drogowe lub sygnały świetlne ruchu.

4. Kierujący nie powinien pozostawiać swego pojazdu lub swoich zwierząt bez zastosowania wszelkich należytych środków ostrożności, w celu uniknięcia jakiegokolwiek wypadku, a ponadto gdy chodzi o pojazd samochodowy - w celu zapobieżenia możliwości uruchomienia go bez zezwolenia.

5. a) Każdy pojazd motorowy inny niż dwukołowy motorower lub dwukołowy motocykl bez bocznego wózka oraz każda przyłączona lub odłączona przyczepa, unieruchomione na jezdni poza obszarem zabudowanym, powinny być sygnalizowane innym zbliżającym się kierującym w taki sposób, ażeby zawniczasu byli uprzedzeni o ich obecności;

i) jeżeli kierujący był zmuszony do unieruchomienia swojego pojazdu w miejscu, w którym zatrzymanie jest zabronione stosownie do postanowień ustępu 3 litery b) punktów i) lub ii) niniejszego artykułu konwencji;

ii) jeżeli warunki są takie, że zbliżający się kierujący nie mogą lub mogą tylko z dużą trudnością zauważyć zawniczasu przeszkodę, jaką stanowi ten pojazd.

b) Postanowienia litery a) niniejszego ustępu mogą być rozciągnięte na obszary zabudowane.

c) W celu zastosowania tego ustępu zaleca się, aby ustawodawstwo krajowe przewidywało używanie jednego z urządzeń wymienionych w ustępie 56 załącznika 5 do konwencji.

6. Żadne z postanowień niniejszego artykułu, nie może być interpretowane jako zabraniające Umawiającym się Stronom lub ich organom terenowym wprowadzenia innych zakazów postoju i zatrzymywania się.

Artykuł 24

Otwieranie drzwi

Zabrania się otwierania drzwi pojazdu, pozostawiania otwartych drzwi lub wysiadania z pojazdu bez upewnienia się, że to nie spowoduje niebezpieczeństwa dla innych użytkowników drogi.

Artykuł 25

Autostrady i drogi podobnego rodzaju

1. Na autostradach oraz na specjalnych drogach stanowiących wjazdy na autostrady i wyjazdy z nich, oznaczonych jako autostrady:

- a) zabroniony jest ruch pieszych, zwierząt, rowerów, motorowerów, jeżeli nie zostały zrównane z motocyklami, wszystkich pojazdów innych niż pojazdy samochodowe i ich przyczepy oraz pojazdów samochodowych i ich przyczep, które ze względu na swoją konstrukcję nie mogą osiągnąć na płaskiej drodze szybkości ustalonej w ustawodawstwie krajowym, nie mniejszej jednak niż 40 km (25 mil) na godzinę;
- b) zabrania się kierującym:
 - i) zatrzymywać swoje pojazdy lub pozostawiać je na postoju poza oznaczonymi miejscami postoju; w razie gdy unieruchomienie pojazdu nastąpiło z przyczyn niezależnych od kierującego, kierujący powinien dołożyć starań w celu usunięcia pojazdu poza krawędź jezdni, a także poza pas awaryjny, jeżeli zaś jest to niemożliwe, powinien natychmiast sygnalizować obecność pojazdu z daleka, aby ostrzec zawczasu innych zbliżających się kierujących; jeżeli to dotyczy jednego z pojazdów, do którego stosuje się artykuł 23 ustęp 5 konwencji, zaleca się, aby ustawodawstwo krajowe przewidywało użycie jednego z urządzeń wymienionych w ustępie 56 załącznika 5 do konwencji;
 - ii) zawracać lub jechać do tyłu albo wjeżdżać na środkowy pas rozdzielczy lub na połączenia poprzeczne pomiędzy obu jezdniami.

Jeżeli autostrada ma trzy lub więcej pasów przeznaczonych do ruchu w tym samym kierunku, kierującym pojazdami przeznaczonymi do przewozu ładunków, których największa dopuszczalna masa przekracza 3500 kg (7700 funtów), lub zespołami pojazdów o długości ponad 7 m (23 stopy) zabrania się korzystać z innych pasów ruchu niż dwóch pasów położonych przy krawędzi jezdni, odpowiadającej kierunkowi ruchu.

2. Kierujący, którzy wjeżdżają na autostradę, są obowiązani:

- a) jeżeli nie ma na niej pasa przyspieszenia stanowiącego przedłużenie drogi wjazdowej - ustąpić pierwszeństwa przejazdu pojazdom jadącym na autostradzie;
- b) jeżeli istnieje pas przyspieszenia - korzystać z niego i włączyć się do ruchu na autostradzie stosownie do postanowień artykułu 14 ustępów 1 i 3 niniejszej konwencji.

3. Kierujący, który opuszcza autostradę, powinien zawczasu wjechać na pas ruchu odpowiadający wyjazdowi z autostrady oraz jak najszybciej wjechać na pas zwolnienia, jeżeli taki pas istnieje.

4. W celu stosowania postanowień ustępu 1 niniejszego artykułu w brzmieniu podanym wyżej, dodatkowego ustępu dodanego bezpośrednio po tym ustępie 1 oraz ustępów 2 i 3 tego artykułu konwencji z autostradami są zrównane inne drogi zarezerwowane do ruchu pojazdów samochodowych, należycie oznaczone jako takie, z których nie ma wjazdu do przydrożnych posiadłości.

Artykuł 26

Przepisy szczególne dotyczące kolumn pieszych i osób ułomnych

1. Użytkownikom drogi zabrania się przecinać kolumny wojskowe, zorganizowane grupy uczniów, prowadzone przez przewodników, i inne kolumny pieszych.

2. Osoby ułomne, jadące w wózkach poruszanych przez nie same lub jadące z szybkością pieszego, mogą korzystać z chodników i dostępnych poboczy.

Artykuł 27

Postanowienia szczególne dotyczące kierujących rowerami, motorowerami i motocyklami

1. Niezależnie od postanowień artykułu 10 ustępu 3 niniejszej konwencji Umawiające się Strony lub ich organy terenowe mogą nie zabronić rowerzystom jazdy w dwóch lub więcej rzędach.

2. Zabrania się kierującym rowerami jazdy bez trzymania przynajmniej jedną ręką kierownicy, czepiania się innych pojazdów oraz przewożenia, ciągnięcia lub pchania przedmiotów utrudniających kierowanie lub niebezpiecznych dla innych użytkowników drogi. Te same postanowienia mają zastosowanie do kierujących motorowerami i motocyklami, którzy jednak ponadto powinni trzymać kierownicę obu rękami, z wyjątkiem ewentualnych przypadków, kiedy muszą podać sygnał przewidziany

przepisami konwencji.

3. Zabrania się rowerzystom i kierującym motorowerami przewożenia pasażerów na swoich pojazdach; jednakże Umawiające się Strony lub ich organy terenowe mogą zezwolić na odstępstwa od tego postanowienia, w szczególności mogą zezwolić na przewóz pasażerów na dodatkowym siedzeniu lub dodatkowych siedzeniach, które zostaną umieszczone na pojeździe. Kierującym motocyklami nie zezwala się na inny przewóz pasażerów, jak tylko w bocznym wózku, jeżeli taki istnieje, oraz na siodełku dodatkowym, umieszczonym za kierującym.

4. Kierujący motorowerami mogą być upoważnieni do jazdy po drogach dla rowerów oraz - jeżeli to jest celowe - można im zabronić jazdy po pozostałej części jezdni.

Artykuł 28

Dźwiękowe i świetlne urządzenia ostrzegawcze

1. Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze mogą być używane wyłącznie:

- a) dla niezbędnego ostrzeżenia w celu uniknięcia wypadku;
- b) poza obszarami zabudowanymi w razie potrzeby ostrzeżenia innego kierującego o zamiarze wyprzedzania go.

Sygnaly podawane przez dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze nie powinny trwać dłużej, niż to jest potrzebne.

2. Zamiast sygnałów dźwiękowych kierujący pojazdami samochodowymi mogą od zmroku do świtu dawać świetlne sygnały ostrzegawcze, określone w artykule 33 ustępie 5 niniejszej konwencji. Sygnaly te mogą być również dawane w porze dziennej w celach określonych w ustępie 1 litera b) niniejszego artykułu, jeżeli ten sposób działania będzie odpowiedniejszy ze względu na okoliczności.

3. Umawiające się Strony lub ich organy terenowe mogą zezwolić na używanie świetlnych sygnałów ostrzegawczych w celach określonych w ustępie 1 litera b) niniejszego artykułu również na obszarach zabudowanych.

Artykuł 29

Pojazdy szynowe

1. Jeżeli tor pojazdów szynowych znajduje się na jezdni, każdy użytkownik drogi przy zbliżaniu się tramwaju lub innego pojazdu szynowego powinien w miarę możliwości jak najszybciej zwolnić tor w celu przepuszczenia pojazdu szynowego.

2. W odniesieniu do ruchu pojazdów szynowych po drogach mogą być wprowadzone specjalne postanowienia, różniące się od postanowień przewidzianych w rozdziale II konwencji. Jednakże postanowienia te nie mogą być sprzeczne z postanowieniami ustępu 7 artykułu 18 konwencji.

Wyprzedzanie jadących lub stojących pojazdów szynowych, których torowisko znajduje się na jezdni, odbywa się po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu. Jeżeli wymijanie lub wyprzedzanie nie może nastąpić po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu z powodu braku miejsca, manewry te mogą być wykonane po stronie przeciwnej do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu, pod warunkiem że to nie przeszkadza użytkownikom drogi jadącym z przeciwnego kierunku ani nie naraża ich na niebezpieczeństwo. Na jezdniach o ruchu jednokierunkowym wyprzedzanie może się odbywać po stronie przeciwnej do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu, wtedy gdy uzasadniają to potrzeby ruchu.

Artykuł 30

Ładunek pojazdów

1. Jeżeli dla pojazdu została ustalona największa dopuszczalna masa, to masa tego pojazdu z ładunkiem nie może nigdy przewyższać największej dopuszczalnej masy.

2. Każdy ładunek znajdujący się na pojeździe powinien być umieszczony i w razie potrzeby zabezpieczony w taki sposób, aby nie mógł:

- a) narażać na niebezpieczeństwo osób lub powodować szkód własności publicznej lub prywatnej, w szczególności przez wleczenie się po drodze lub spadnięcie na nią;

- b) utrudniać widoczności kierującemu albo naruszać stateczności pojazdu bądź utrudniać kierowanie nim;
- c) powodować hałas, wzniecać kurzu lub stwarzać innych uciążliwości, których można uniknąć;
- d) zasłaniać światła, łącznie ze światłami zatrzymania "stop" i kierunkowskazami, światła odblaskowych, numerów rejestracyjnych lub znaku wyróżniającego państwa rejestracji, w które pojazd powinien być wyposażony na podstawie niniejszej konwencji lub na podstawie ustawodawstwa krajowego, ani też zasłaniać sygnałów dawanych ręką stosownie do postanowień artykułu 14 ustępu 3 lub artykułu 17 ustępu 2 niniejszej konwencji.

3. Wszelkie przybory, takie jak liny, łańcuchy, opończe, służące do umocowania lub ochrony ładunku, powinny go ściśle opinać i być należycie przymocowane. Wszelkie przybory służące do ochrony ładunku powinny odpowiadać warunkom przewidzianym dla ładunków w ustępie 2 niniejszego artykułu.

4. Ładunki wystające poza pojazd do przodu, do tyłu lub na boki powinny być wyraźnie oznaczone, w sposób dobrze widoczny w każdym przypadku, gdy te wystające ładunki byłyby trudne do spostrzeżenia przez kierujących innymi pojazdami; od zmroku do świtu, a także w innych okresach niedostatecznej widoczności oznaczenie to powinno polegać na umieszczeniu białego światła i białego urządzenia odblaskowego z przodu oraz czerwonego światła i czerwonego urządzenia odblaskowego z tyłu. W szczególności na pojazdach motorowych:

- a) ładunki wystające z przodu lub z tyłu pojazdu ponad 1 metr (3 stopy 4 cale) powinny być zawsze oznaczone;
- b) od zmroku do świtu, a także w innych okresach niedostatecznej widoczności, ładunki wystające z boku poza obrys pojazdu w taki sposób, że ich boczna krawędź znajduje się ponad 0,40 m (16 cali) od krawędzi zewnętrznej przedniego światła pozycyjnego pojazdu, powinny być oznaczone z przodu i tak samo ładunki wystające, tak że ich boczna krawędź znajduje się ponad 0,40 m (16 cali) od krawędzi zewnętrznej tylnego czerwonego światła pozycyjnego pojazdu, powinny być oznaczone z tyłu.

5. Żadne z postanowień ustępu 4 niniejszego artykułu nie może być interpretowane jako zabraniające Umawiającym się Stronom lub ich organom terenowym wydania zakazu lub ograniczenia przewozu wystających ładunków, o których mowa w wyżej wymienionym ustępie 4, albo nałożenia obowiązku uzyskania specjalnego zezwolenia na ich przewóz.

Przewóz pasażerów

Pasażerów nie należy przewozić ani w takiej liczbie, ani w taki sposób, żeby to stwarzało niebezpieczeństwo.

Artykuł 31

Postępowanie w razie wypadku

1. Nie naruszając postanowień ustawodawstwa krajowego dotyczących obowiązku niesienia pomocy rannym, każdy kierujący lub każdy inny użytkownik drogi uczestniczący w wypadku drogowym powinien:

- a) zatrzymać się natychmiast, gdy tylko może to uczynić bez stwarzania dodatkowego niebezpieczeństwa dla ruchu;
- b) postarać się zapewnić bezpieczeństwo ruchu w miejscu wypadku, a jeżeli są zabici lub ciężko ranni w tym wypadku, unikać - pod warunkiem że to nie naruszy bezpieczeństwa ruchu - jakiegokolwiek zmiany sytuacji powstałej w miejscu wypadku i usuwania śladów, które mogłyby być pomocne przy ustalaniu odpowiedzialności;
- c) podać swoje dane osobiste na żądanie innych osób uczestniczących w wypadku;
- d) jeżeli w wypadku są ranni lub zabici, zawiadomić policję oraz pozostawać na miejscu wypadku lub powrócić na nie i oczekiwać przybycia policji, chyba że uzyska zezwolenie policji na opuszczenie tego miejsca albo że powinien udzielić pomocy rannym lub uzyskać pomoc dla siebie.
- e) jeżeli w wyniku wypadku drogowego powstała jedynie szkoda materialna i jeżeli jedna ze stron poszkodowanych nie jest obecna, osoby uczestniczące w wypadku są obowiązane podać w miarę możliwości na miejscu swoje nazwisko i adres i w każdym przypadku możliwie najszybciej przekazać te informacje stronie poszkodowanej w najkrótszej drodze lub - jeżeli to jest niemożliwe - za pośrednictwem policji.

2. Umawiające się Strony lub ich organy terenowe mogą w ustawodawstwie krajowym przewidzieć niestosowanie przepisu ustępu 1 litery d) niniejszego artykułu, w razie gdy nie było ciężkiego zranienia oraz gdy żadna z osób uczestniczących w wypadku nie żąda zawiadomienia policji.

Artykuł 32

Oświetlenie: Postanowienia ogólne

1. W rozumieniu niniejszego artykułu określenie "noc" oznacza okres od zmierzchu do świtu, a także inne okresy, w których widoczność jest niedostateczna, na przykład z powodu mgły, opadów śniegu, ulewy lub jazdy w tunelu.

2. W nocy:

a) zgodnie z przepisami dotyczącymi pojazdów samochodowych, zawartymi w ustępach 23 i 24 załącznika 5, każdy pojazd motorowy znajdujący się na drodze, inny niż motorower lub dwukołowy motocykl bez bocznego wózka, powinien mieć nie mniej niż dwa białe lub żółte selektywne światła skierowane do przodu oraz parzystą liczbę świateł czerwonych skierowanych do tyłu; jednakże ustawodawstwo krajowe może zezwolić na stosowanie żółtych samochodowych świateł pozycyjnych skierowanych do przodu. Postanowienia niniejszej litery stosuje się do zespołów złożonych z pojazdu motorowego i z jednej lub więcej przyczep, i w takim przypadku światła czerwone powinny być umieszczone z tyłu ostatniej przyczepy. Przyczepy, do których stosuje się postanowienia ustępu 30 załącznika 5 do niniejszej konwencji, powinny mieć dwa białe światła skierowane do przodu, stanowiące ich obowiązkowe wyposażenie zgodnie z postanowieniami wspomnianego ustępu 30;

b) każdy pojazd lub zespół pojazdów znajdujących się na drodze, do których nie stosuje się postanowienia litery a) niniejszego ustępu, powinien mieć co najmniej jedno białe lub żółte selektywne światło skierowane do przodu oraz co najmniej jedno czerwone światło skierowane do tyłu; jeżeli mają tylko jedno światło z przodu lub tylko jedno światło z tyłu, światło to powinno być umieszczone pośrodku pojazdu lub z boku po stronie przeciwnej niż strona odpowiadająca kierunkowi ruchu; jeżeli chodzi o pojazdy zaprzęgowe oraz wózki ręczne, urządzenie wysyłające te światła może być niesione przez kierującego lub przez konwojenta idącego z tej strony pojazdu.

3. Światła przewidziane w ustępie 2 niniejszego artykułu powinny być takie, aby skutecznie sygnalizowały obecność pojazdu innym użytkownikom drogi; ta sama lampa lub to samo urządzenie nie mogą być użyte jednocześnie do podawania światła przedniego i światła tylnego, chyba że cechy charakterystyczne pojazdu, a w szczególności niewielka jego długość, pozwalają w tych warunkach spełnić wymagania wspomnianego przepisu.

4. a) W odstępstwie od postanowień ustępu 2 niniejszego artykułu:

- i) postanowień wspomnianego ustępu 2 nie stosuje się do pojazdów zatrzymanych lub znajdujących się na postoju na drodze oświetlonej w taki sposób, że są wyraźnie widoczne z dostatecznej odległości;
- ii) pojazdy motorowe, których długość nie przekracza 6 m (20 stóp), a szerokość 2 m (6 stóp 6 cali) i do których ni jest przyczepiony żaden inny pojazd, mogą mieć zapalone podczas zatrzymania lub postoju na drodze w obrębie obszaru zabudowanego tylko jedno światło umieszczone po stronie pojazdu położonej dalej od krawędzi jezdni, wzdłuż której pojazd jest ustawiony podczas zatrzymania lub postoju; światło to, skierowane do przodu, powinno być białe lub żółte samochodowe, a skierowane do tyłu - czerwone lub żółte samochodowe;
- iii) postanowień litery b) ustępu 2 tego artykułu nie stosuje się do rowerów dwukołowych, dwukołowych motorowerów lub dwukołowych motocykli bez bocznego wózka nie mających akumulatorów, podczas ich zatrzymania lub postoju w obrębie obszaru zabudowanego bezpośrednio przy krawędzi jezdni.

b) Ponadto w ustawodawstwie krajowym można przewidzieć odstępstwa od postanowień niniejszego artykułu w stosunku do:

- i) pojazdów podczas zatrzymania lub postoju na specjalnych miejscach położonych poza jezdnią;
- ii) pojazdów podczas zatrzymania lub postoju na ulicach dzielnic mieszkalnych o bardzo słabym ruchu.

5. W żadnym razie pojazd nie powinien mieć czerwonych świateł, urządzeń odblaskowych lub świateł odblaskowych skierowanych do przodu, a białych lub żółtych selektywnych świateł, białych lub żółtych selektywnych urządzeń odblaskowych albo białych lub żółtych selektywnych świateł odblaskowych skierowanych do tyłu; postanowienie to nie dotyczy używania białych lub żółtych selektywnych świateł

cofania ani pokrywania materiałem odblaskowym cyfr lub liter jasnej barwy tylnych tablic rejestracyjnych, znaków wyróżniających lub innych charakterystycznych znaków przewidzianych w ustawodawstwie krajowym, ani też pokrywania materiałem odblaskowym jasnego tła takich tablic lub znaków, ani obrotowych lub migających czerwonych świateł niektórych pojazdów uprzywilejowanych w ruchu.

6. Umawiające się Strony lub ich organy terenowe, w zakresie, w jakim to uznają za możliwe bez zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, mogą wprowadzić w ustawodawstwie krajowym odstępstwa od postanowień niniejszego artykułu w odniesieniu do:

- a) Wózków dziecięcych, wózków dla chorych lub wózków inwalidzkich i wszelkich innych pojazdów o małych rozmiarach i bez silnika, pchanych lub ciągniętych przez pieszych.
 - b) pojazdów o specjalnych kształtach lub specjalnego rodzaju bądź pojazdów używanych do specjalnych celów i w specjalnych warunkach.
7. a) W nocy poruszające się po jezdni:
- i) grupy pieszych prowadzone przez przewodnika lub tworzące zorganizowane kolumny powinny pokazywać po stronie przeciwnej do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu, co najmniej jedno światło białe lub żółte selektywne widoczne z przodu i jedno światło czerwone z tyłu lub jedno światło żółte samochodowe widoczne z obu kierunków;
 - ii) prowadzący zwierzęta pociągowe, juczne i wierzchowe lub bydło powinni pokazywać po stronie przeciwnej do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu, co najmniej jedno światło białe lub żółte selektywne widoczne z przodu i jedno światło czerwone widoczne z tyłu lub jedno światło żółte samochodowe widoczne z obu kierunków. Światła te mogą być emitowane przez jedno urządzenie.
- b) Na obszarze zabudowanym, który jest odpowiednio oświetlony, światła wymienione pod literą a) niniejszego ustępu nie są jednak wymagane.

Artykuł 33

Oświetlenie: Zasady używania świateł przewidzianych w załączniku 5

1. Kierujący pojazdem wyposażonym w światła drogowe, światła mijania lub światła pozycyjne, określone w załączniku 5 do niniejszej konwencji, jeżeli na podstawie artykułu 32 niniejszej konwencji pojazd powinien mieć co najmniej jedno lub dwa światła białe lub żółte selektywne skierowane do przodu, jest obowiązany używać tych świateł w następujących warunkach:

- a) światła drogowe nie powinny być włączone ani na obszarach zabudowanych, gdy droga jest dostatecznie oświetlona, ani poza obszarami zabudowanymi, gdy jezdnia jest oświetlona w sposób ciągły i gdy oświetlenie to jest dostateczne oraz pozwala kierującemu widzieć wyraźnie na dostateczną odległość, ani też podczas zatrzymania pojazdu;
- b) uwzględniając możliwość zezwolenia w ustawodawstwie krajowym na używanie świateł drogowych w porze dziennej, gdy widoczność jest ograniczona na przykład z powodu mgły, dużych opadów śniegu, ulewy lub jazdy w tunelu - światła drogowe nie powinny być włączone lub ich działanie powinno być tak zmienione, aby nie powodowały oślepienia
 - i) gdy kierujący ma wymijać inny pojazd; w tym przypadku światła, jeżeli są używane, nie powinny zostać włączone lub ich działanie powinno być zmienione w niezbędnej odległości, aby nie powodowały oślepienia i aby kierujący innym pojazdem mógł kontynuować jazdę swobodnie i bezpiecznie,
 - ii) gdy pojazd jedzie w bliskiej odległości za innym pojazdem; jednakże światła drogowe mogą być używane zgodnie z postanowieniami ustępu 5 niniejszego artykułu w celu zasygnalizowania zamiaru wyprzedzania w warunkach przewidzianych w artykule 28 niniejszej konwencji,
 - iii) we wszystkich innych okolicznościach, w których nie powinno się oślepiać innych użytkowników drogi lub użytkowników drogi wodnej bądź kolei znajdujących się wzdłuż drogi;
- c) z zastrzeżeniem postanowień litery d) niniejszego ustępu, światła mijania powinny być włączone, gdy używania świateł drogowych zabraniają postanowienia wyżej zamieszczone pod literami a) i b), oraz mogą być używane zamiast świateł drogowych, gdy światła mijania pozwolą kierującemu widzieć bardzo wyraźnie na dostateczną odległość, a innym użytkownikom drogi zobaczyć pojazd z dostatecznej odległości;
- d) światła pozycyjne powinny być używane jednocześnie ze światłami drogowymi, światłami mijania

lub ze światłami przeciwmgłowymi. Mogą być one używane jako światła samodzielne podczas zatrzymania lub postoju pojazdu oraz na drogach innych niż autostrady i drogi wymienione w artykule 25 ustępie 4 niniejszej konwencji, w razie istnienia takich warunków oświetlenia, w których kierujący ma wyraźną widoczność na dostateczną odległość lub inni użytkownicy drogi mogą zobaczyć pojazd z dostatecznej odległości.

2. Jeżeli pojazd jest wyposażony w światła przeciwmgłowe określone w załączniku 5 do niniejszej konwencji, można używać ich tylko w razie mgły lub opadów śniegu albo ulewnego deszczu. W odstępstwie od postanowień ustępu 1 litera c) niniejszego artykułu włączenie świateł przeciwmgłowych zastępuje wtedy światła mijania, z tym jednak, że ustawodawstwo krajowe może w tym przypadku zezwolić na równoczesne zapalenie świateł przeciwmgłowych i świateł mijania.

3. W odstępstwie od postanowień ustępu 2 niniejszego artykułu ustawodawstwo krajowe może zezwolić na stosowanie świateł przeciwmgłowych na drogach wąskich i mających liczne zakręty, nawet w razie braku mgły, opadów śniegu lub ulewnego deszczu.

4. Żadne postanowienie niniejszej konwencji nie może być interpretowane jako zabraniające nałożenia w ustawodawstwie krajowym obowiązku używania przez kierowców świateł mijania na obszarach zabudowanych.

5. Światłne sygnały ostrzegawcze wymienione w artykule 28 ustępie 2 niniejszej konwencji polegają na kilkakrotnym i krótkotrwałym, przerywanym włączaniu świateł mijania lub świateł drogowych albo na krótkotrwałym włączaniu na przemian świateł mijania i świateł drogowych.

Artykuł 34

Wyjątki

1. Jeżeli zbliżanie się pojazdu uprzywilejowanego w ruchu jest sygnalizowane za pomocą specjalnych świetlnych lub dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych tego pojazdu, każdy użytkownik drogi jest obowiązany usunąć się mu z drogi, a w razie potrzeby zatrzymać się.

2. Kierujący pojazdami uprzywilejowanymi w ruchu, skoro ich zbliżanie się jest sygnalizowane za pomocą specjalnych urządzeń ostrzegawczych pojazdu i pod warunkiem nienarażania na niebezpieczeństwo innych użytkowników drogi, nie są obowiązani przestrzegać wszystkich lub niektórych postanowień rozdziału II konwencji w brzmieniu nadanym im przez niniejsze porozumienie, innych niż postanowienia artykułu 6 ustępu 2. Kierujący tymi pojazdami mogą używać tych urządzeń ostrzegawczych tylko w przypadkach uzasadnionych pilnym charakterem ich zadania.

3. Ustawodawstwo krajowe może ustalić, w jakiej mierze pracownicy zatrudnieni przy budowie, naprawie lub utrzymaniu dróg - łącznie z kierującymi maszynami używanymi do tych robót - mogą, pod warunkiem zachowania wszystkich niezbędnych środków ostrożności, nie stosować się w czasie pracy do postanowień niniejszego rozdziału II.

4. W celu wyprzedzenia lub wyminięcia maszyn, o których mowa w ustępie 3 niniejszego artykułu, gdy one pracują na drodze, kierujący innymi pojazdami mogą, w miarę konieczności i pod warunkiem zachowania wszystkich niezbędnych środków ostrożności, nie stosować się do postanowień artykułów 11 i 12 niniejszej konwencji.

Rozdział III

Warunki dopuszczenia pojazdów samochodowych i przyczep do ruchu międzynarodowego

Artykuł 35

Rejestracja

1. a) W celu skorzystania z postanowień niniejszej konwencji każdy pojazd samochodowy w ruchu międzynarodowym i każda przyczepa inna niż przyczepa lekka, złączona z pojazdem samochodowym, powinny być zarejestrowane przez Umawiającą się Stronę lub jej organ terenowy, a kierujący pojazdem samochodowym powinien mieć przy sobie ważny dowód stwierdzający tę rejestrację, wydany albo przez właściwą władzę tej Umawiającej się Strony lub jej organ terenowy albo w imieniu tej Umawiającej się Strony lub jej organu terenowego przez stowarzyszenie, które zostało do tego należycie upoważnione.

Dowód ten, zwany dowodem rejestracyjnym, powinien zawierać co najmniej następujące dane:

- numer porządkowy, zwany numerem rejestracyjnym, ułożony w sposób wskazany w załączniku 2 do niniejszej konwencji;
- datę pierwszej rejestracji pojazdu;
- pełne nazwisko i miejsce zamieszkania posiadacza dowodu;
- nazwę lub znak fabryczny producenta pojazdu;
- numer porządkowy podwozia (numer fabryczny lub numer porządkowy serii producenta);
- w razie gdy pojazd jest przeznaczony do przewozu towarów - największą dopuszczalną masę;
- okres ważności, jeżeli nie jest nieograniczony.

Dane zawarte w dowodzie powinny być napisane wyłącznie literami łańskimi lub tak zwaną kursywą angielską albo powinny być powtórzone w jednym z tych rodzajów pisma.

b) Umawiające się Strony lub ich organy terenowe mogą jednak postanowić, że w dowodach rejestracyjnych wydanych na ich terytorium zamiast daty pierwszej rejestracji będzie zamieszczony rok produkcji.

2. W odstępie od postanowień ustępu 1 niniejszego artykułu pojazd członowy w stanie nie rozłączonym znajdujący się w ruchu międzynarodowym korzysta z postanowień niniejszej konwencji nawet wtedy, gdy ciągnik i naczepa są przedmiotem tylko jednej rejestracji i mają tylko jeden dowód rejestracyjny.

3. Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie może być interpretowane jako ograniczające prawo Umawiających się Stron lub ich organów terenowych do żądania udowodnienia prawa kierującego do posiadania pojazdu, jeżeli pojazd ten, będący w ruchu międzynarodowym, nie jest zarejestrowany na nazwisko osoby jadącej nim.

4. Zaleca się, aby Umawiające się Strony powołały, jeżeli to nie zostało dotychczas uczynione, organ właściwy do rejestrowania w skali krajowej lub regionalnej samochodowych pojazdów dopuszczonych do ruchu oraz do centralnego rejestrowania danych zawartych w każdym dowodzie rejestracyjnym, dotyczących każdego pojazdu.

Artykuł 36

Numer rejestracyjny

1. Każdy pojazd samochodowy w ruchu międzynarodowym powinien być zaopatrzone z przodu i z tyłu w numer rejestracyjny; jednakże motocykle mogą być zaopatrzone w numer rejestracyjny tylko z tyłu.

2. Każda zarejestrowana przyczepa będąca w ruchu międzynarodowym powinna być zaopatrzone z tyłu w swój numer rejestracyjny. Jeżeli do pojazdu samochodowego dołączona jest jedna lub więcej przyczep, to pojedyncza lub ostatnia przyczepa, jeżeli nie są zarejestrowane, powinny być zaopatrzone w numer rejestracyjny ciągnika.

3. Układ i sposób umieszczenia numeru rejestracyjnego, o którym mowa w niniejszym artykule, powinny być zgodne z postanowieniami załącznika 2 do niniejszej Konwencji.

Artykuł 37

Znak wyróżniający państwa rejestracji

1. Każdy pojazd samochodowy w ruchu międzynarodowym powinien być zaopatrzone z tyłu, oprócz numeru rejestracyjnego, w znak wyróżniający państwa, w którym jest zarejestrowany.

2. Każda przyczepa, złączona z pojazdem samochodowym i mająca z tyłu numer rejestracyjny wymagany według artykułu 36 niniejszej konwencji, powinna być zaopatrzone z tyłu w znak wyróżniający państwa, które wydało numer rejestracyjny. Postanowienia niniejszego ustępu stosuje się nawet wówczas, gdy przyczepa została zarejestrowana w innym państwie niż państwo rejestracji pojazdu samochodowego, do którego jest przyczepiona; jeżeli przyczepa nie jest zarejestrowana, powinna być zaopatrzone z tyłu w znak wyróżniający państwa rejestracji ciągnika, z wyjątkiem przypadku, gdy znajduje się w ruchu w tym państwie.

3. Układ i sposób umieszczenia znaku wyróżniającego, o którym mowa w niniejszym artykule, powinny być zgodne z postanowieniami załącznika 3 do niniejszej konwencji.

Artykuł 38

Cechy tożsamości

Każdy pojazd samochodowy i każda przyczepa w ruchu międzynarodowym powinny być zaopatrzone w cechy tożsamości określone w załączniku 4 do niniejszej konwencji.

Artykuł 39

Warunki techniczne

Każdy pojazd samochodowy, każda przyczepa oraz każdy zespół pojazdów w ruchu międzynarodowym powinny odpowiadać postanowieniom załącznika 5 do niniejszej konwencji. Ponadto powinny one być w stanie sprawnym do jazdy.

Artykuł 40

Postanowienia przejściowe

W okresie dziesięciu lat od wejścia w życie niniejszej konwencji, stosownie do artykułu 47 ustępu 1, przyczepy w ruchu międzynarodowym, niezależnie od ich największego dopuszczalnego ciężaru, będą korzystały z postanowień niniejszej konwencji nawet wtedy, gdy nie są zarejestrowane.

Rozdział IV

Kierujący pojazdami samochodowymi

Artykuł 41

Ważność praw jazdy

1. Umawiające się Strony uznają:

- a) każde krajowe prawo jazdy, sporządzone w ich języku narodowym lub w jednym z ich języków narodowych, a jeżeli nie jest sporządzone w takim języku, to, do którego jest dołączony uwierzytelniony przekład;
- b) każde krajowe prawo jazdy zgodne z postanowieniami załącznika 6 do niniejszej konwencji oraz
- c) każde międzynarodowe prawo jazdy zgodne z postanowieniami załącznika 7 do niniejszej konwencji,

jako uprawniające na ich terytoriach do kierowania pojazdem, który należy do kategorii wymienionych w prawie jazdy, pod warunkiem że prawo jazdy jest nadal ważne oraz że zostało wydane przez inną Umawiającą się Stronę lub jeden z jej organów terenowych albo przez stowarzyszenie upoważnione do tego przez tę inną Umawiającą się Stronę lub jeden z jej organów terenowych. Postanowień niniejszego ustępu nie stosuje się do praw jazdy osób uczących się kierowania pojazdami.

2. Niezależnie od postanowień poprzedniego ustępu:

- a) jeżeli ważność prawa jazdy jest uzależniona od zawartej w nim specjalnej adnotacji, że posiadacz powinien używać określonych przyrządów lub że pojazd powinien mieć określone urządzenia ze względu na inwalidztwo kierującego, prawo jazdy będzie uznane za ważne tylko wówczas, gdy warunki te będą zachowane;
- b) Umawiające się Strony mogą odmówić uznania na swoich terytoriach ważności każdego prawa jazdy, którego posiadacz nie ukończył osiemnastego roku życia;
- c) Umawiające się Strony mogą odmówić uznania na swoich terytoriach ważności praw jazdy na kierowanie pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów kategorii C, D i E, wymienionych w załącznikach 6 i 7 do niniejszej konwencji, jeżeli ich posiadacze nie ukończyli dwudziestego pierwszego roku życia.

3. Umawiające się Strony podejmą niezbędne środki zmierzające do tego, aby krajowe i

międzynarodowe prawa jazdy, wymienione w ustępie 1 litery a), b) i c) niniejszego artykułu, nie były wydawane na ich terytoriach bez należytego zagwarantowania umiejętności kierowcy oraz jego sprawności fizycznej.

4. Przy stosowaniu postanowień ustępu 1 i ustępu 2 litera c) niniejszego artykułu:

- a) do pojazdów samochodowych kategorii B, wymienionych w załącznikach 6 i 7 do niniejszej konwencji, może być dołączona lekka przyczepa; może do nich być także dołączona przyczepa, której największa dopuszczalna masa przekracza 750 kg (1650 funtów), ale nie przekracza ona masy własnej pojazdu samochodowego, oraz jeżeli największa dopuszczalna masa pojazdów połączonych w ten sposób nie przekracza 3500 kg (7700 funtów);
- b) do pojazdów samochodowych kategorii C lub D, wymienionych w załącznikach 6 i 7 do niniejszej konwencji, może być dołączona lekka przyczepa, a powstały w ten sposób zespół pojazdów nadal należy do kategorii C lub kategorii D.

5. Międzynarodowe prawo jazdy może być wydane wyłącznie posiadaczowi krajowego prawa jazdy, który je otrzymał z zachowaniem minimalnych warunków ustalonych w niniejszej konwencji. Nie może być ono ważne po wygaśnięciu odpowiadającego mu krajowego prawa jazdy, którego numer powinien być wpisany do międzynarodowego prawa jazdy.

6. Postanowienia niniejszego artykułu nie zobowiązują Umawiających się Stron do:

- a) uznawania ważności krajowych lub międzynarodowych praw jazdy wydanych na terytorium innej Umawiającej się Strony osobom, których stałe miejsce zamieszkania w tym czasie znajduje się na ich terytoriach lub zostało ono przeniesione na ich terytoria po wystawieniu tych praw jazdy;
- b) uznawania ważności wyżej wymienionych praw jazdy wydanych kierującym, których stałe miejsce zamieszkania w czasie ich wydawania nie znajdowało się na terytorium, na którym te prawa jazdy zostały wydane, lub których miejsce zamieszkania po wydaniu tych praw jazdy zostało przeniesione na inne terytorium.

Artykuł 42

Zawieszenie ważności praw jazdy

1. Umawiające się Strony lub ich organy terenowe mogą cofnąć kierującemu, który na ich terytoriach popełnił wykroczenie pociągające za sobą w myśl ich ustawodawstwa cofnięcie prawa jazdy, uprawnienie do korzystania na ich terytoriach z posiadanego krajowego lub międzynarodowego prawa jazdy. W takim przypadku właściwa władza Umawiającej się Strony lub jej organu terenowego, która cofnęła uprawnienie do korzystania z prawa jazdy, może:

- a) zatrzymać prawo jazdy i przechować je przez okres, na który uprawnienie do korzystania z prawa jazdy zostało cofnięte, lub do czasu opuszczenia przez kierowcę jej terytorium, jeżeli wyjazd następuje przed upływem tego okresu;
- b) zawiadomić o cofnięciu uprawnienia do korzystania z prawa jazdy tę władzę, która je wydała lub w której imieniu to prawo jazdy zostało wydane;
- c) w odniesieniu do międzynarodowego prawa jazdy - zamieścić adnotację w miejscu do tego przeznaczonym, że prawo jazdy utraciło ważność na jej terytorium;
- d) jeżeli nie zostało zastosowane postępowanie przewidziane pod literą a) niniejszego ustępu - uzupełnić zawiadomienie wymienione pod literą b) przez zwrócenie się z prośbą do władzy, która wydała prawo jazdy lub w której imieniu zostało ono wydane, o zawiadomienie zainteresowanego o powziętej wobec niego decyzji.

2. Umawiające się Strony dołożą starań, aby zawiadomić zainteresowanych o decyzjach, które zostały im przekazane, stosownie do postępowania przewidzianego pod literą d) ustępu 1 niniejszego artykułu.

3. Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie może być interpretowane jako zabraniające Umawiającym się Stronom lub ich organom terenowym wprowadzenia zakazu kierowania pojazdem przez kierującego mającego krajowe lub międzynarodowe prawo jazdy, jeżeli jest oczywiste lub dowiedzione, że stan jego nie pozwala na bezpieczne kierowanie pojazdem lub że uprawnienie do kierowania zostało cofnięte w państwie, w którym znajduje się jego stałe miejsce zamieszkania.

Artykuł 43

Postanowienia przejściowe

Międzynarodowe prawa jazdy, odpowiadające postanowieniom Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Genewie dnia 19 września 1949 r., oraz wydane w okresie pięciu lat od daty wejścia w życie niniejszej konwencji zgodnie z jej artykułem 47 ustępem 1, powinny być w celu stosowania artykułów 41 i 42 niniejszej konwencji traktowane na równi z międzynarodowymi prawami jazdy przewidzianymi w niniejszej konwencji.

Rozdział V

Warunki dopuszczenia rowerów i motorowerów do ruchu międzynarodowego

Artykuł 44

1. Rowery bez silnika w ruchu międzynarodowym powinny:

- a) mieć skuteczny hamulec;
- b) być wyposażone w dzwonek słyszalny na dostateczną odległość oraz nie mieć żadnych innych dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych;
- c) być wyposażone w czerwone światło odblaskowe z tyłu oraz w urządzenia dające białe lub żółte selektywne światło do przodu oraz czerwone światło do tyłu.

2. Na terytoriach Umawiających się Stron, które zgodnie z art. 54 ust. 2 niniejszej konwencji nie złożyły oświadczenia o zrównaniu motorowerów z motocyklami, motorowery w ruchu międzynarodowym powinny:

- a) mieć dwa niezależne hamulce;
- b) być wyposażone w dzwonek lub inne dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze słyszalne na dostateczną odległość;
- c) być wyposażone w skutecznie działający tłumik wydechu;
- d) być wyposażone w urządzenia dające białe lub żółte światło do przodu oraz czerwone światło do tyłu, a ponadto w czerwone urządzenie odblaskowe z tyłu;
- e) mieć cechę tożsamości określoną w załączniku 4 do niniejszej konwencji.

3. Na terytoriach Umawiających się Stron, które zgodnie z artykułem 54 ustępem 2 niniejszej konwencji złożyły oświadczenie o zrównaniu motorowerów z motocyklami, motorowery w celu dopuszczenia ich do ruchu międzynarodowego powinny spełniać warunki przewidziane dla motocykli w załączniku 5 do niniejszej konwencji.

Rozdział VI

Postanowienia końcowe

Artykuł 45

1. Konwencja niniejsza będzie otwarta do podpisu w siedzibie Organizacji Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku do dnia 31 grudnia 1969 r. dla wszystkich państw będących członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych lub jednej z jej organizacji wyspecjalizowanych bądź Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej albo stronami Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, jak również dla każdego innego państwa, które zostało zaproszone przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych, aby zostało Stroną niniejszej konwencji.

2. Konwencja niniejsza podlega ratyfikacji. Dokumenty ratyfikacyjne powinny być złożone Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. Konwencja niniejsza będzie otwarta do przystąpienia dla każdego państwa wymienionego w ustępie 1 niniejszego artykułu. Dokumenty przystąpienia powinny być złożone Sekretarzowi Generalnemu.

4. Podpisując niniejszą konwencję albo składając dokumenty ratyfikacyjne lub przystąpienia, każde państwo notyfikuje Sekretarzowi Generalnemu, jaki znak wyróżniający wybiera dla umieszczenia na pojazdach w ruchu międzynarodowym zarejestrowanych zgodnie z załącznikiem 3 do niniejszej konwencji. W drodze następnej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego każde państwo może

zmienić uprzednio wybrany znak wyróżniający.

Artykuł 46

1. Każde państwo w czasie podpisywania lub ratyfikacji niniejszej konwencji albo przystąpienia do niej lub kiedykolwiek później może w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego oświadczyć, że niniejsza konwencja będzie stosowana na wszystkich lub niektórych terytoriach, za których stosunki międzynarodowe jest ono odpowiedzialne. Konwencja będzie stosowana na terytorium lub terytoriach wymienionych w notyfikacji po upływie trzydziestu dni od dnia otrzymania tej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego lub od dnia wejścia w życie konwencji w stosunku do państwa składającego notyfikację, w zależności od tego, który z tych dni jest późniejszy.

2. Każde państwo, które złożyło oświadczenie zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, może później w w każdym czasie oświadczyć w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego, że niniejsza konwencja przestanie być stosowana na terytorium wymienionym w notyfikacji i w tym przypadku przestanie obowiązywać w stosunku do tego terytorium po upływie jednego roku od dnia otrzymania tej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.

3. Każde państwo składające notyfikację zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu zawiadamia Sekretarza Generalnego, jaki znak wyróżniający lub znaki wybrało ono dla umieszczenia na pojazdach w ruchu międzynarodowym zarejestrowanych na danym terytorium lub na danych terytoriach zgodnie z załącznikiem 3 do niniejszej konwencji. W drodze następnej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego każde państwo może zmienić uprzednio wybrany znak wyróżniający.

Artykuł 47

1. Niniejsza konwencja wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia złożenia piętnastego dokumentu ratyfikacyjnego lub przystąpienia.

2. W stosunku do każdego państwa, które ratyfikuje niniejszą konwencję lub przystąpi do niej po złożeniu piętnastego dokumentu ratyfikacyjnego lub przystąpienia, konwencja wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia złożenia przez to państwo swego dokumentu ratyfikacyjnego lub przystąpienia.

Artykuł 48

Z dniem wejścia w życie niniejszej konwencji uchylili i zastąpi ona w stosunkach między Umawiającymi się Stronami Konwencję międzynarodową dotyczącą ruchu samochodowego i Konwencję międzynarodową dotyczącą ruchu drogowego, obie podpisane w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r., Konwencję o uregulowaniu ruchu samochodowego między państwami amerykańskimi, otwartą do podpisu w Waszyngtonie dnia 15 grudnia 1943 r. oraz Konwencję o ruchu drogowym, otwartą do podpisu w Genewie dnia 19 września 1949 r.

Artykuł 49

1. Po upływie jednego roku od wejścia w życie niniejszej konwencji każda Umawiająca się Strona może zaproponować jedną lub więcej zmian do konwencji. Tekst każdej zaproponowanej zmiany wraz z uzasadnieniem powinien być przesłany Sekretarzowi Generalnemu, który zawiadomi o tym wszystkie Umawiające się Strony. Umawiające się Strony w ciągu dwunastu miesięcy następujących po dacie tego zawiadomienia będą mogły poinformować Sekretarza Generalnego, czy:

- a) przyjmują zmianę lub
- b) odrzucają zmianę, albo
- c) życzą sobie zwołania konferencji w celu rozpatrzenia zmiany. Sekretarz Generalny przesyła tekst zaproponowanej zmiany również wszystkim innym państwom wymienionym w artykule 45 ustępie 1 niniejszej konwencji.

2. a) Każda zaproponowana zmiana, przekazana zgodnie z poprzednim ustępem, będzie uważana za przyjętą, jeżeli w wyżej wymienionym terminie dwunastu miesięcy mniej niż jedna trzecia Umawiających się Stron zawiadomi Sekretarza Generalnego, że odrzuca zmianę lub życzy sobie zwołania konferencji w celu jej rozpatrzenia. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Umawiające się Strony o

każdym przyjęciu albo odrzuceniu proponowanej zmiany lub też życzeniu zwołania konferencji. Jeżeli ogólna liczba zawiadomień o odrzuceniu zmian i życzeń zwołania konferencji, otrzymanych w określonym terminie dwunastu miesięcy, jest mniejsza niż jedna trzecia ogólnej liczby Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Umawiające się Strony, że zmiana wejdzie w życie w sześć miesięcy po upływie terminu dwunastu miesięcy określonego w poprzednim ustępie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron, z wyjątkiem tych, które w tym określonym terminie odrzuciły zmianę lub życzyły sobie zwołania konferencji w celu jej rozpatrzenia.

b) Każda Umawiająca się Strona, która w wyżej wymienionym terminie dwunastu miesięcy odrzuciła propozycję zmiany lub życzyła sobie zwołania konferencji w celu jej rozpatrzenia, może w każdym czasie po upływie tego okresu notyfikować Sekretarzowi Generalnemu, że przyjmuje zmianę, a Sekretarz Generalny zawiadamia o tej notyfikacji wszystkie inne Umawiające się Strony. Zmiana ta wejdzie w życie w odniesieniu do Umawiających się Stron, które notyfikowały o jej przyjęciu, w sześć miesięcy po otrzymaniu przez Sekretarza Generalnego ich notyfikacji.

3. Jeżeli zaproponowana zmiana nie została przyjęta zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu oraz jeżeli w terminie dwunastu miesięcy, określonym w ustępie 1 niniejszego artykułu, mniej niż połowa ogólnej liczby Umawiających się Stron zawiadomi Sekretarza Generalnego o odrzuceniu zaproponowanej zmiany i jeżeli co najmniej jedna trzecia ogólnej liczby Umawiających się Stron, lecz nie mniej niż dziesięć, zawiadomi go, że przyjmuje zmianę lub życzy sobie zwołania konferencji w celu jej rozpatrzenia, Sekretarz Generalny zwoła konferencję w celu rozpatrzenia zaproponowanej zmiany lub każdej innej propozycji, która może mu być przekazana zgodnie z ustępem 4 niniejszego artykułu.

4. W razie zwołania konferencji zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, Sekretarz Generalny zaprosi na nią wszystkie państwa wymienione w artykule 45 ustępie 1 niniejszej konwencji. Zwróci się on do wszystkich państw zaproszonych na konferencję, aby najpóźniej na sześć miesięcy przed dniem jej otwarcia przedstawiły mu wszelkie propozycje, które życzyłyby sobie również rozpatrzyć na tej konferencji oprócz proponowanej zmiany, oraz przekaże te propozycje, najpóźniej na trzy miesiące przed dniem otwarcia konferencji, wszystkim państwom zaproszonym na konferencję.

5. a) Każda zmiana niniejszej konwencji będzie uważana za przyjętą, jeżeli zostanie przyjęta większością dwóch trzecich głosów państw reprezentowanych na konferencji, pod warunkiem że większość ta obejmuje co najmniej dwie trzecie Umawiających się Stron reprezentowanych na konferencji. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Umawiające się Strony o przyjęciu zmiany; zmiana ta wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty tego zawiadomienia w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron, z wyjątkiem tych, które w tym terminie zawiadomiły Sekretarza Generalnego o odrzuceniu zmiany.

b) Każda Umawiająca się Strona, która odrzuciła zmianę w wyżej wymienionym terminie dwunastu miesięcy, może w dowolnym czasie notyfikować Sekretarzowi Generalnemu o przyjęciu zmiany; Sekretarz Generalny zawiadomi o tej notyfikacji wszystkie inne Umawiające się Strony. Zmiana ta wejdzie w życie w odniesieniu do Umawiającej się Strony, która notyfikowała o jej przyjęciu, po upływie sześciu miesięcy od dnia otrzymania przez Sekretarza Generalnego tej notyfikacji lub po upływie wyżej wymienionego okresu dwunastu miesięcy, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

6. Jeżeli zaproponowanej zmiany nie uważa się za przyjętą zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu i jeżeli nie zostały spełnione warunki przewidziane w ustępie 3 niniejszego artykułu, dotyczące zwołania konferencji, zaproponowaną zmianę uważa się za odrzuconą.

Artykuł 50

Każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć niniejszą konwencję w drodze pisemnej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego. Wypowiedzenie nabiera mocy po upływie jednego roku od dnia otrzymania tej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.

Artykuł 51

Konwencja niniejsza przestanie obowiązywać, jeżeli w jakimkolwiek okresie kolejnych dwunastu miesięcy liczba Umawiających się Stron będzie mniejsza niż pięć.

Artykuł 52

Każdy spór między dwiema lub więcej Umawiającymi się Stronami dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej konwencji, którego strony nie będą mogły rozstrzygnąć w drodze negocjacji lub w inny sposób, może być przekazany do rozstrzygnięcia Międzynarodowemu Trybunałowi Sprawiedliwości na żądanie którejkolwiek z zainteresowanych Umawiających się Stron.

Artykuł 53

Żadne postanowienie niniejszej konwencji nie może być interpretowane jako zakazujące Umawiającej się Stronie zastosowania środków zgodnych z postanowieniami Karty Narodów Zjednoczonych i ograniczonych wymaganiami sytuacji, które ona uważa za niezbędne do zapewnienia swego zewnętrznego lub wewnętrznego bezpieczeństwa.

Artykuł 54

1. Każde państwo w chwili podpisywania niniejszej konwencji albo składania dokumentu ratyfikacyjnego lub przystąpienia może oświadczyć, że nie uważa się za związane artykułem 52 niniejszej konwencji. Inne Umawiające się Strony nie będą związane artykułem 52 wobec każdej Umawiającej się Strony, która złożyła takie oświadczenie.

2. W chwili składania dokumentu ratyfikacyjnego lub przystąpienia każde państwo może oświadczyć w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego, że w celu stosowania niniejszej konwencji zrównuje motorowery z motocyklami (artykuł 1 litera n). Każde państwo może później cofnąć w dowolnym czasie to oświadczenie w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego.

3. Oświadczenia przewidziane w ustępie 2 niniejszego artykułu nabierają mocy po upływie sześciu miesięcy od dnia otrzymania odnośnej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego lub od dnia wejścia w życie konwencji dla państwa, które złożyło takie oświadczenie, w zależności od tego, który z tych dni jest późniejszy.

4. Każda zmiana uprzednio wybranego znaku wyróżniającego, notyfikowanego zgodnie z artykułem 45 ustępem 4 lub artykułem 46 ustępem 3 niniejszej konwencji, nabiera mocy po upływie trzech miesięcy od dnia otrzymania tej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.

5. Zastrzeżenia do niniejszej konwencji oraz jej załączników, inne niż przewidziane w ustępie 1 niniejszego artykułu, są dopuszczalne pod warunkiem, że będą sformułowane na piśmie, a jeżeli zostały sformułowane przed złożeniem dokumentu ratyfikacyjnego lub przystąpienia - pod warunkiem, że zostaną potwierdzone w tym dokumencie. Sekretarz Generalny przekaże te zastrzeżenia wszystkim Państwom, o których mowa w artykule 45 ustępem 1 niniejszej konwencji.

6. Każda Umawiająca się Strona, która sformułowała zastrzeżenie lub złożyła oświadczenie zgodnie z ustępami 1 lub 4 niniejszego artykułu, może je cofnąć w dowolnym czasie w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego.

7. Każde zastrzeżenie złożone zgodnie z ustępem 5 niniejszego artykułu:

- a) zmienia dla Umawiającej się Strony, która zgłosiła to zastrzeżenie, postanowienia konwencji, do których ono się odnosi, w zakresie tego zastrzeżenia;
- b) zmienia te postanowienia w tym samym zakresie dla innych Umawiających się Stron w ich stosunkach z tą Umawiającą się Stroną, która zgłosiła to zastrzeżenie.

Artykuł 55

Oprócz oświadczeń, notyfikacji i zawiadomień przewidzianych w artykułach 49 i 54 niniejszej konwencji Sekretarz Generalny będzie zawiadamiał wszystkie państwa wymienione w artykule 45 ustępem 1 o:

- a) podpisaniu, ratyfikacjach i przystąpieniach w myśl artykułu 45;
- b) notyfikacjach i oświadczeniach w myśl artykułu 45 ustępu 4 i artykułu 46;
- c) datach wejścia w życie niniejszej konwencji zgodnie z artykułem 47;
- d) dacie wejścia w życie zmian do niniejszej konwencji zgodnie z artykułem 49 ustępami 2 i 5;
- e) wypowiedzeniach na podstawie artykułu 50;
- f) wygaśnięciu niniejszej konwencji zgodnie z artykułem 51.

Artykuł 56

Oryginał niniejszej konwencji, sporządzony w jednym egzemplarzu w językach angielskim, chińskim, francuskim, hiszpańskim i rosyjskim, które to teksty są jednakowo autentyczne, zostanie złożony na przechowanie Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który prześle należycie uwierzytelnione jego odpisy wszystkim państwom wymienionym w artykule 45 ustępie 1 niniejszej konwencji.

Na dowód czego niżej podpisani pełnomocnicy, należycie upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Wiedniu dnia ósmego listopada tysiąc dziewięćset sześćdziesiątego ósmego roku.

ZAŁĄCZNIK Nr 1

WYJĄTKI OD OBOWIĄZKU DOPUSZCZENIA DO RUCHU MIĘDZYNARODOWEGO POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH I PRZYCZEP

1. Umawiające się Strony mogą nie dopuścić na swoich terytoriach do ruchu międzynarodowego pojazdów samochodowych, przyczep lub zespołów pojazdów, których masa całkowita lub naciski osi albo wymiary przekraczają wielkości ustalone w ustawodawstwie krajowym dla pojazdów zarejestrowanych na ich terytoriach. Umawiające się Strony, na których terytoriach odbywa się międzynarodowy ruch ciężkich pojazdów, powinny dążyć do zawarcia regionalnych porozumień w celu dopuszczenia do ruchu międzynarodowego na drogach danego regionu, z wyjątkiem dróg drugorzędnych, pojazdów i zespołów pojazdów, których masa i wymiary nie przekraczają wielkości ustalonych w tych porozumieniach.

2. W celu stosowania ustępu 1 niniejszego załącznika nie będzie uważane za przekroczenie największej dopuszczalnej szerokości wystawianie:

- a) opon w pobliżu ich styku z ziemią oraz połączeń wskaźników ciśnienia w oponach;
- b) urządzeń przeciwszlizgowych nałożonych na koła;
- c) lusterek skonstruowanych w ten sposób, że pod wpływem umiarkowanego nacisku mogą odchyłać się w obu kierunkach, tak aby po odchyleniu nie przekraczały jednak największej dopuszczalnej szerokości;
- d) kierunkowskazów umieszczonych z boku i świateł obrysowych, pod warunkiem że nie wystają one więcej niż kilka centymetrów;
- e) plomb celnych nałożonych na ładunek oraz urządzeń służących do przytwierdzenia i ochrony tych plomb.

3. Umawiające się Strony mogą nie dopuścić do ruchu międzynarodowego na swoich terytoriach następujących zespołów pojazdów, jeżeli ruch takich zespołów jest zabroniony przez ich ustawodawstwo krajowe:

- a) motocykli z przyczepami;
- b) zespołów pojazdów składających się z pojazdu samochodowego i kilku przyczep;
- c) pojazdów członowych przeznaczonych do przewozu osób.

4. Umawiające się Strony mogą nie dopuścić do ruchu międzynarodowego na swoim terytorium pojazdów samochodowych i przyczep, korzystających z odstępstw wymienionych w ustępie 60 załącznika 5 do niniejszej konwencji.

5. Umawiające się Strony mogą nie dopuścić do ruchu międzynarodowego na swoim terytorium motorowerów i motocykli, którymi kierujący i, jeżeli są - pasażerowie, nie będą zaopatrzeni w kaski ochronne.

6. Umawiające się Strony mogą uzależnić dopuszczenie do ruchu międzynarodowego na swoim terytorium każdego pojazdu samochodowego, innego niż dwukołowy motorower lub dwukołowy motocykl bez bocznego wózka, od wyposażenia pojazdu samochodowego w urządzenie wymienione w ustępie 56 załącznika 5 do niniejszej konwencji, przeznaczone w razie zatrzymania się na jezdni do uprzedzenia o niebezpieczeństwie, jakie stanowi pojazd zatrzymany.

7. Umawiające się Strony mogą uzależnić dopuszczenie do ruchu międzynarodowego na niektórych drogach o trudnych warunkach jazdy lub niektórych obszarach o niekorzystnym dla jazdy ukształtowaniu terenu, położonych na ich terytorium, pojazdów samochodowych, których największa dopuszczalna masa przekracza 3500 kg (7700 funtów), od przestrzegania specjalnych przepisów ich ustawodawstwa krajowego dotyczących dopuszczenia na takich drogach lub obszarach zarejestrowanych przez nie pojazdów o takiej samej największej dopuszczalnej masie.

8. Umawiające się Strony mogą nie dopuścić do ruchu międzynarodowego na swoim terytorium wszelkich pojazdów samochodowych wyposażonych w asymetryczne światła mijania, jeżeli światła te nie

są dostosowane do kierunku ruchu obowiązującego na ich terytorium.

9. Umawiające się Strony mogą nie dopuścić do ruchu międzynarodowego na swoim terytorium każdego pojazdu samochodowego lub każdej przyczepy złączonej z pojazdem samochodowym, które mają inny znak wyróżniający niż znak przewidziany dla tego pojazdu w artykule 37 niniejszej konwencji.

ZAŁĄCZNIK Nr 2

NUMER REJESTRACYJNY POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH I PRZYCZEP W RUCHU MIĘDZYNARODOWYM

1. Numer rejestracyjny, o którym mowa w artykułach 35 i 36 konwencji, powinien składać się z cyfr lub z cyfr i liter. Cyfry powinny być cyframi arabskimi, a litery powinny być dużymi literami alfabetu łacińskiego. Mogą być jednak stosowane inne cyfry lub alfabety, lecz numer rejestracyjny powinien być wówczas powtórzony cyframi arabskimi i dużymi literami alfabetu łacińskiego.

2. Numer rejestracyjny powinien być zestawiony i umieszczony w taki sposób, aby w normalnym świetle dziennym był czytelny z odległości co najmniej 40 m (130 stóp) dla obserwatora znajdującego się na osi stojącego pojazdu. Jednakże Umawiające się Strony mogą zmniejszyć tę minimalną odległość dla rejestrowanych przez nie motocykli oraz specjalnych kategorii pojazdów samochodowych, na których umieszczenie numerów rejestracyjnych o wymiarach wystarczających na ich odczytanie z odległości 40 m (130 stóp) byłoby trudne.

3. Jeżeli numer rejestracyjny jest umieszczony na specjalnej tablicy, tablica ta powinna być płaska i umieszczona w płaszczyźnie pionowej lub prawie pionowej oraz prostopadle do środkowego podłużnego przekroju pojazdu. Jeżeli numer jest umieszczony lub wymalowany na pojeździe, to powierzchnia, na której jest on umieszczony lub wymalowany, powinna być płaska i pionowa lub prawie płaska i pionowa oraz prostopadła do środkowego podłużnego przekroju pojazdu.

4. Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 32 ustępu 5 konwencji tablica lub powierzchnia, na której numer rejestracyjny jest umieszczony lub wymalowany, może być wykonana z materiału odblaskowego.

ZAŁĄCZNIK Nr 3

ZNAK WYRÓZNIAJĄCY POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH I PRZYCZEP W RUCHU MIĘDZYNARODOWYM

1. Znak wyróżniający, wymieniony w artykule 37 konwencji, powinien składać się z jednej do trzech dużych liter alfabetu łacińskiego. Litery powinny mieć wysokość co najmniej 0,08 m (3,1 cala); szerokość kreski tych liter powinna wynosić co najmniej 0,01 m (0,4 cala). Litery powinny być koloru czarnego, wymalowane na białym tle mającym formę elipsy, której dłuższa oś powinna być pozioma.

2. Jeżeli znak wyróżniający składa się tylko z jednej litery, dłuższa oś elipsy może być pionowa.

3. Znak wyróżniający nie powinien być włączony do numeru rejestracyjnego lub umieszczony w taki sposób, że mogłoby to prowadzić do pomylenia go z numerem rejestracyjnym lub zmniejszać jego czytelność.

4. Na motocyklach i ich przyczepach wymiary osi elipsy powinny wynosić co najmniej 0,175 m (6,9 cala) oraz 0,115 m (4,5 cala). Na innych pojazdach samochodowych i ich przyczepach wymiary osi elipsy powinny wynosić co najmniej:

a) 0,24 m (9,4 cala) i 0,145 m (5,7 cala), jeżeli znak wyróżniający składa się z trzech liter;

b) 0,175 m (6,9 cala) i 0,115 m (4,5 cala), jeżeli znak wyróżniający składa się z mniej niż trzech liter.

5. Postanowienia ustępu 3 załącznika 2 mają zastosowanie do znaku wyróżniającego umieszczonego na pojazdach.

ZAŁĄCZNIK Nr 4

CECHY TOŻSAMOŚCI POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH I PRZYCZEP W RUCHU MIĘDZYNARODOWYM

1. Cechy tożsamości powinny obejmować:

a) w przypadku pojazdów samochodowych:

i) nazwę lub znak fabryczny producenta pojazdu;

- ii) na podwoziu albo w braku podwozia na nadwoziu - numer fabryczny lub numer serii wytwórni;
- iii) na silniku - numer silnika, jeżeli taki numer jest umieszczony na nim przez wytwórnię;
- b) w przypadku przyczepy - dane wyżej wymienione pod literami i) oraz ii);
- c) w przypadku motoroweru - pojemność skokowa cylindra i znak "CM".

2. Cechy wymienione w ustępie 1 niniejszego załącznika powinny być umieszczone w miejscach dostępnych oraz powinny być łatwo czytelne; ponadto powinny być takie, aby ich nie można było zmienić lub usunąć. Litery i cyfry zawarte w cechach powinny być wyłącznie literami alfabetu łacińskiego lub tzw. kursywy angielskiej i cyframi arabskimi albo powinny być powtórzone w tej formie.

ZAŁĄCZNIK Nr 5

WARUNKI TECHNICZNE DOTYCZĄCE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH I PRZYCZEP

1. Umawiające się Strony, które zgodnie z art. 1 lit. n) niniejszej konwencji złożyły oświadczenie o zrównaniu z motocyklami trzykołowymi pojazdami, których ciężar własny nie przekracza 400 kg (900 funtów), powinny podporządkować te pojazdy postanowieniom niniejszego załącznika dotyczącym bądź motocykli, bądź innych pojazdów samochodowych.

2. W rozumieniu niniejszego załącznika określenie "przyczepa" stosuje się wyłącznie do przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdem samochodowym.

3. Nie naruszając postanowień artykułu 3 ustępu 2 litera a) niniejszej konwencji, każda Umawiająca się Strona może poddać pojazdy samochodowe, które rejestruje, oraz przyczepy, które dopuszcza do ruchu zgodnie ze swoim ustawodawstwem wewnętrznym, przepisom uzupełniającym lub bardziej rygorystycznym niż postanowienia niniejszego załącznika.

Rozdział I

Hamowanie

4. W rozumieniu niniejszego rozdziału:

- a) określenie "koła jednej osi" oznacza koła umieszczone symetrycznie lub prawie symetrycznie w stosunku do środkowego podłużnego przekroju pojazdu, nawet wtedy, gdy nie są umieszczone na tej samej osi (oś podwójną uważa się za dwie osie);
- b) określenie "hamulec roboczy" oznacza urządzenie używane zwykle w celu zmniejszenia szybkości i zatrzymania pojazdu;
- c) określenie "hamulec postojowy" oznacza urządzenie używane w celu utrzymania pojazdu w stanie unieruchomionym podczas nieobecności kierującego lub utrzymania w takim stanie odłączonej przyczepy;
- d) określenie "hamulec awaryjny" oznacza urządzenie przeznaczone do zmniejszenia szybkości i zatrzymania pojazdu w razie niesprawności hamulca zasadniczego.

A. Hamowanie pojazdów samochodowych innych niż motocykle

5. Każdy pojazd samochodowy inny niż motocykl powinien być zaopatrzony w hamulce łatwe do uruchomienia przez kierującego z jego miejsca w pojeździe. Hamulce te powinny spełniać następujące trzy funkcje hamowania:

- a) hamulec roboczy powinien pozwalać na zmniejszenie szybkości i bezpieczne zatrzymanie pojazdu w sposób pewny, szybki i skuteczny, bez względu na stan załadowania oraz wzniesienia lub spadku drogi, po której ten pojazd jedzie;
- b) hamulec postojowy powinien pozwalać na utrzymanie pojazdu unieruchomionego, bez względu na stan załadowania, na wzniesieniu lub spadku, wynoszącym 16%, przy czym powierzchnie czynne hamulca powinny pozostawać zaciśnięte pod wpływem wyłącznie mechanicznego urządzenia zaciskającego;
- c) hamulec awaryjny powinien pozwalać na zmniejszenie szybkości i zatrzymanie pojazdu na dostatecznie krótkim odcinku bez względu na stan jego załadowania, nawet w razie niesprawności hamulca zasadniczego.

6. Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 5 niniejszego załącznika urządzenia spełniające trzy funkcje hamowania (hamulec roboczy, hamulec awaryjny i hamulec postojowy) mogą mieć części wspólne;

kombinację przyrządów sterowania dopuszcza się pod warunkiem, że pozostaną dwa odrębne przyrządy sterowania.

7. Hamulec roboczy powinien działać na wszystkie koła pojazdu; jednakże w pojazdach posiadających więcej niż dwie osie koła jednej osi mogą nie być hamowane.

8. Hamulec awaryjny powinien działać przynajmniej na jedno koło z każdej strony środkowego podłużnego przekroju pojazdu; to samo postanowienie ma zastosowanie do hamulca postojowego.

9. Hamulec roboczy i hamulec postojowy powinny działać na powierzchnie hamujące trwale złączone z kołami za pomocą wystarczająco wytrzymałych części.

10. Żadna z powierzchni hamujących nie powinna mieć możliwości oddzielania się od kół. Jednakże dopuszcza się możliwość takiego oddzielania się dla niektórych powierzchni hamujących, pod warunkiem że:

- a) jest ono krótkotrwałe, na przykład podczas zmiany biegu;
- b) w odniesieniu do hamulca postojowego jest ono możliwe tylko na skutek działania kierującego; oraz
- c) w odniesieniu do hamulca zasadniczego lub pomocniczego zostaje zachowana możliwość stałego hamowania ze skutecznością przepisaną zgodnie z ust. 5 niniejszego załącznika.

B. Hamowanie przyczep

11. Bez naruszania postanowień ustępu 17 lit. e) niniejszego załącznika, każda przyczepa, z wyjątkiem przyczepy lekkiej, powinna być wyposażona w następujące hamulce:

- a) hamulec roboczy pozwalający na zmniejszenie szybkości pojazdu i zatrzymanie go w sposób bezpieczny, szybki i skuteczny bez względu na stan załadowania oraz stopień wzniesienia lub spadku drogi, po której pojazd jedzie,
- b) hamulec postojowy pozwalający na utrzymanie pojazdu unieruchomionego, bez względu na stan załadowania, na wzniesieniu lub spadku wynoszącym 16%, przy czym powierzchnie czynne hamulca powinny pozostawać zaciśnięte pod wpływem wyłącznie mechanicznego urządzenia zaciskającego. Postanowienie to nie ma zastosowania do przyczep, które nie mogą być odłączone od pojazdu ciągnącego bez użycia narzędzi, pod warunkiem że będą spełnione wymagania dotyczące hamulca postojowego w zespole pojazdów.

12. Urządzenia spełniające dwie funkcje hamowania (zasadniczą i postojową) mogą mieć części wspólne.

13. Hamulec roboczy powinien działać na wszystkie koła przyczepy.

14. Hamulec roboczy powinien pozwalać na uruchomienie go przez przyrząd sterowania hamulca zasadniczego pojazdu ciągniętego; jeżeli jednak największa dopuszczalna masa przyczepy nie przekracza 3500 kg (7700 funtów), to hamulec może być tego rodzaju, że podczas ruchu jest wprawiany w działanie na skutek tylko samego zbliżenia przyczepy do pojazdu ciągnącego (hamowanie siłą bezwładności).

15. Hamulec roboczy i hamulec postojowy powinny działać na powierzchnie hamujące trwale złączone z kołami za pomocą wystarczająco wytrzymałych części.

16. Urządzenia hamujące powinny zapewniać możliwość samoczynnego zatrzymania przyczepy w razie rozerwania się urządzenia sprzęgającego podczas ruchu. Jednakże postanowienie to nie ma zastosowania do jednoosiowych lub dwuosiowych przyczep o rozstawie osi mniejszym niż 1 m (40 cali), pod warunkiem że ich największa dopuszczalna masa nie przekracza 1500 kg (3300 funtów) oraz że - z wyjątkiem naczep - oprócz głównego urządzenia sprzęgającego są wyposażone w urządzenie sprzęgające dodatkowe, przewidziane w ustępie 58 niniejszego załącznika.

C. Hamowanie zespołów pojazdów

17. W uzupełnieniu postanowień części A i B niniejszego rozdziału dotyczących pojazdów pojedynczych (pojazdów samochodowych i przyczep) do zespołów tych pojazdów mają zastosowanie następujące postanowienia:

- a) urządzenia hamujące każdego z pojazdów, tworzących zespół, powinny być skoordynowane;
- b) działanie hamulca roboczego powinno być odpowiednio rozłożone pomiędzy pojazdami tworzącymi zespół i zsynchronizowane;
- c) największa dopuszczalna masa przyczepy nie wyposażonej w hamulec roboczy nie może

przekraczać połowy sumy masy własnego pojazdu ciągnącego i masy kierowcy.

D. Hamowanie motocykli

18. a) Każdy motocykl powinien być wyposażony w dwa urządzenia hamujące: jedno działające co najmniej na koło lub koła tylne, a drugie na koło lub koła przednie; jeżeli motocykl jest połączony z bocznym wózkiem, nie wymaga się hamowania koła tego wózka. Te urządzenia hamowania powinny pozwalać na zmniejszenie szybkości motocykla oraz zatrzymanie go w sposób bezpieczny, szybki i skuteczny, bez względu na stan załadowania oraz stopień wzniesienia lub spadku drogi, po której on jedzie.

b) Oprócz urządzeń przewidzianych pod literą a) niniejszego ustępu motocykl mający trzy koła umieszczone symetrycznie w stosunku do środkowego podłużnego przekroju pojazdu powinien być wyposażony w hamulec postojowy, odpowiadający warunkom wymienionym w ustępie 5 litera b) niniejszego załącznika.

Rozdział II

Światła i urządzenia odblaskowe

19. W rozumieniu niniejszego rozdziału określenie:

"światło drogowe" - oznacza światło pojazdu przeznaczone do oświetlenia drogi z przodu pojazdu na znaczną odległość;

"światło mijania" - oznacza światło pojazdu przeznaczone do oświetlenia drogi z przodu pojazdu bez oślepiania lub przeszkadzania kierującym nadjeżdżającym z przeciwka lub innym użytkownikom drogi;

"światło pozycyjne przednie" - oznacza światło pojazdu przeznaczone do sygnalizowania obecności i szerokości pojazdu widzianego z przodu;

"światło pozycyjne tylne" - oznacza światło pojazdu przeznaczone do sygnalizowania obecności i szerokości pojazdu widzianego z tyłu;

światło hamowania - "stop" - oznacza światło pojazdu przeznaczone do sygnalizowania innym użytkownikom drogi, znajdującym się z tyłu tego pojazdu, że kierowca wprowadził w działanie hamulec zasadniczy;

"światło przeciwmgłowe" - oznacza światło przeznaczone do polepszenia oświetlenia drogi podczas mgły, opadów śniegu, gwałtownej ulewy lub burzy piaskowej;

"światło cofania" - oznacza światło pojazdu przeznaczone do oświetlenia drogi z tyłu pojazdu oraz ostrzegania innych użytkowników drogi, że pojazd cofa się lub zamierza się cofać;

"światło zmiany kierunku ruchu" (kierunkowskazy) - oznacza światło pojazdu przeznaczone do sygnalizowania innym użytkownikom drogi, że kierowca zamierza zmienić kierunek ruchu w prawo lub w lewo;

"światło odblaskowe" - oznacza urządzenie przeznaczone do sygnalizowania obecności pojazdu przez odbijanie światła wysyłanego przez źródło światła nie związane z tym pojazdem, przy czym obserwator znajduje się blisko tego źródła;

"powierzchnia oświetlająca" - oznacza dla światła widoczną powierzchnię wysyłającą światło, a dla światła odblaskowych - widoczną powierzchnię odbijającą światło.

20. Barwy światła wymienionych w niniejszym rozdziale powinny być, w miarę możliwości, zgodne z określeniami podanymi w dodatku do niniejszego załącznika.

21. Każdy pojazd samochodowy, z wyjątkiem motocykli, który na płaskiej drodze może osiągnąć szybkość przekraczającą 40 km (25 mil) na godzinę, powinien być wyposażony z przodu w parzystą liczbę białych lub żółtych selektywnych światła drogowych, zdolnych do należytego oświetlenia drogi w nocy podczas dobrej pogody na odległość co najmniej 100 m (325 stóp) przed pojazdem. Zewnętrzne krawędzie powierzchni oświetlających światła drogowych nie mogą w żadnym razie znajdować się bliżej zewnętrznej krawędzi pojazdu niż zewnętrzne krawędzie powierzchni oświetlających światła mijania.

22. Każdy pojazd samochodowy, z wyjątkiem motocykli, który na płaskiej drodze może osiągnąć szybkość przekraczającą 10 km (6 mil) na godzinę, powinien być wyposażony z przodu w dwa białe lub żółte selektywne światła mijania, zdolne do należytego oświetlenia drogi w nocy podczas dobrej pogody na odległość co najmniej 40 m (130 stóp) przed pojazdem. Z każdej strony punkt powierzchni oświetlającej najbardziej oddalony od środkowego podłużnego przekroju pojazdu nie powinien znajdować się dalej niż 0,40 m (16 cali) od bocznej krawędzi obrysu pojazdu. Pojazd samochodowy nie może mieć

więcej niż dwa światła mijania. Światła mijania powinny być ustawione w taki sposób, aby odpowiadały określeniu ustalonym w ustępie 19 niniejszego załącznika.

23. Każdy pojazd samochodowy, inny niż dwukołowy motocykl bez bocznego wózka, powinien być wyposażony z przodu w dwa białe światła pozycyjne; dopuszcza się jednak z przodu żółte selektywne światła pozycyjne, połączone ze światłami drogowymi lub światłami mijania, które wysyłają żółte selektywne światła. Jeżeli te światła pozycyjne są jedynymi światłami zapalonymi z przodu pojazdu, powinny być widoczne w nocy podczas dobrej pogody na odległość co najmniej 300 m (1000 stóp), bez oślepiania lub przeszkadzania innym użytkownikom drogi. Z każdej strony punkt powierzchni oświetlającej najbardziej oddalony od środkowego podłużnego przekroju pojazdu nie powinien znajdować się dalej niż 0,40 m (16 cali) od bocznej krawędzi obrysu pojazdu.

24. a) Każdy pojazd samochodowy, inny niż dwukołowy motocykl bez bocznego wózka, powinien być wyposażony z tyłu w parzystą liczbę czerwonych świateł pozycyjnych widocznych w nocy podczas dobrej pogody na odległość co najmniej 300 m (1000 stóp), bez oślepiania lub przeszkadzania innym użytkownikom drogi. Z każdej strony punkt powierzchni oświetlającej najbardziej oddalony od środkowego podłużnego przekroju pojazdu nie powinien znajdować się dalej niż 0,40 m (16 cali) od bocznej krawędzi obrysu pojazdu.

b) Każda przyczepa powinna być wyposażona z tyłu w parzystą liczbę czerwonych świateł pozycyjnych widocznych w nocy podczas dobrej pogody na odległość co najmniej 300 m (1000 stóp), bez oślepiania lub przeszkadzania innym użytkownikom drogi. Z każdej strony punkt powierzchni oświetlającej najbardziej oddalony od środkowego podłużnego przekroju przyczepy nie powinien znajdować się dalej niż 0,40 m (16 cali) od bocznej krawędzi obrysu przyczepy. Jednakże przyczepy, których dopuszczalna szerokość nie przekracza 0,80 m (32 cale), mogą być wyposażone tylko w jedno takie światło, jeżeli są one przyczepione z tyłu dwukołowego motocykla bez bocznego wózka.

25. Każdy pojazd samochodowy lub przyczepa, mające numer rejestracyjny z tyłu, powinny być wyposażone w urządzenie służące do oświetlenia tego numeru w taki sposób, aby numer oświetlony za pomocą tego urządzenia był czytelny w nocy podczas dobrej pogody i przy zatrzymanym pojeździe z odległości 20 m (65 stóp) od tyłu tego pojazdu; jednakże każda Umawiająca się Strona może zmniejszyć tę minimalną odległość w nocy w takiej samej proporcji i dla tych samych pojazdów, dla których zgodnie z ustępem 2 załącznika 2 do niniejszej konwencji zmniejszyła tę minimalną odległość w dzień.

26. Połączenia elektryczne we wszystkich pojazdach samochodowych (łącznie z motocyklami) oraz we wszystkich zespołach składających się z pojazdu samochodowego i jednej lub więcej przyczep powinny być tak urządzone, aby światła drogowe, światła mijania, światła przeciwmgłowe i przednie światła pozycyjne pojazdu samochodowego oraz urządzenie oświetlające wymienione wyżej w ustępie 25 nie mogły być włączone bez jednoczesnego włączenia tylnych świateł pozycyjnych pojazdu samochodowego lub ostatniego pojazdu wchodzącego w skład zespołu pojazdów.

Jednakże postanowienie to nie ma zastosowania do świateł drogowych lub świateł mijania, jeżeli są one używane do dawania świetlnych sygnałów ostrzegawczych, wymienionych w artykule 33 ustępie 5 niniejszej konwencji. Ponadto połączenia elektryczne powinny być tak urządzone, aby światła pozycyjne przednie pojazdu samochodowego włączały się zawsze przy włączaniu świateł mijania, świateł drogowych lub świateł przeciwmgłowych.

27. Każdy pojazd samochodowy, inny niż dwukołowy motocykl bez bocznego wózka, powinien być wyposażony z tyłu co najmniej w dwa czerwone światła odblaskowe w kształcie innym niż trójkątny. Z każdej strony punkt powierzchni oświetlającej najbardziej oddalony od środkowego, podłużnego przekroju pojazdu nie powinien znajdować się dalej niż 0,40 m (16 cali) od bocznej krawędzi obrysu pojazdu. Światła odblaskowe powinny być widoczne dla kierującego pojazdem w nocy podczas dobrej pogody z odległości co najmniej 150 m (500 stóp), jeżeli są oświetlone światłami drogowymi tego pojazdu.

28. Każda przyczepa powinna być wyposażona z tyłu co najmniej w dwa czerwone światła odblaskowe. Te światła odblaskowe powinny mieć kształt równobocznego trójkąta z wierzchołkiem skierowanym do góry i jednym bokiem poziomym, przy czym długość boku powinna wynosić co najmniej 0,15 m (6 cali) i nie więcej niż 0,20 m (8 cali); wewnątrz tego trójkąta nie może znajdować się żaden sygnał świetlny. Te światła odblaskowe powinny spełniać warunki widoczności ustalone wyżej w ustępie 27. Z każdej strony punkt powierzchni oświetlającej najbardziej oddalony od środkowego podłużnego przekroju przyczepy nie powinien znajdować się dalej niż 0,40 m (16 cali) od bocznych krawędzi obrysu przyczepy. Jednakże przyczepy, których szerokość całkowita nie przekracza 0,80 m (32 cale), mogą być wyposażone tylko w jedno światło odblaskowe, jeżeli są przyczepione do dwukołowego motocykla bez bocznego wózka.

29. Każda przyczepa powinna być wyposażona z przodu w dwa białe światła odblaskowe o kształcie innym niż trójkątny. Te światła odblaskowe powinny odpowiadać warunkom umieszczenia i widoczności ustalonym wyżej w ustępie 27.

30. Przyczepa powinna być wyposażona z przodu w dwa białe światła pozycyjne, jeżeli jej szerokość przekracza 1,60 m (5 stóp 2 cale). Przednie światła pozycyjne tak przewidziane powinny być umieszczone możliwie najbliżej bocznych krawędzi obrysu przyczepy, a w każdym razie w taki sposób, aby punkt powierzchni oświetlającej najbardziej oddalony od środkowego podłużnego przekroju przyczepy nie znajdował się dalej niż 0,15 m (6 cali) od tych krawędzi.

31. Każdy pojazd samochodowy, z wyjątkiem dwukołowych motocykli z wózkiem lub bez bocznego wózka, który na płaskiej drodze może osiągnąć szybkość przekraczającą 25 km (15 mil) na godzinę, powinien być wyposażony z tyłu w dwa czerwone światła hamowania (stop), których natężenie powinno być wyraźnie większe od natężenia tylnych światel pozycyjnych. To samo postanowienie ma zastosowanie do każdej przyczepy będącej ostatnim pojazdem wchodzącym w skład zespołu pojazdów; jednakże nie wymaga się wyposażenia w światła hamowania (stop) małych przyczep, których wymiary są takie, że światła hamowania (stop) pojazdu ciągnącego pozostają widoczne.

32. Z zastrzeżeniem, że Umawiające się Strony, które zgodnie z artykułem 54 ustępem 2 niniejszej konwencji złożyły oświadczenie o zrównaniu motorowerów z motocyklami, mogą zwalniać motorowery od obowiązku przestrzegania wszystkich lub niektórych poniższych postanowień:

- a) każdy dwukołowy motocykl z wózkiem lub bez bocznego wózka powinien być wyposażony w jedno światło mijania odpowiadające pod względem barwy i widoczności postanowieniom ustalonym wyżej w ustępie 22;
- b) każdy dwukołowy motocykl z wózkiem lub bez bocznego wózka, który na płaskiej drodze może osiągnąć szybkość przekraczającą 40 km (25 mil) na godzinę, powinien oprócz światła mijania być wyposażony co najmniej w jedno światło drogowe odpowiadające pod względem barwy i widoczności warunkom ustalonym wyżej w ustępie 21; jeżeli ten motocykl ma więcej niż jedno światło drogowe, światła te powinny być możliwie najbardziej zbliżone do siebie;
- c) dwukołowy motocykl z bocznym wózkiem lub bez takiego wózka nie powinien być wyposażony w więcej niż jedno światło mijania ani nie więcej niż w dwa światła drogowe.

33. Każdy dwukołowy motocykl bez bocznego wózka może być wyposażony z przodu w jedno lub dwa światła pozycyjne, odpowiadające pod względem barwy i widoczności warunkom ustalonym wyżej w ustępie 23. Jeżeli motocykl ma dwa przednie światła pozycyjne, światła te powinny być możliwie najbardziej zbliżone do siebie. Dwukołowy motocykl bez bocznego wózka nie powinien być wyposażony w więcej niż dwa przednie światła pozycyjne.

34. Każdy dwukołowy motocykl bez bocznego wózka powinien być wyposażony z tyłu w jedno tylne światło pozycyjne, odpowiadające pod względem barwy i widoczności warunkom ustalonym wyżej w ustępie 24 litera a).

35. Każdy dwukołowy motocykl bez bocznego wózka powinien być wyposażony z tyłu w jedno światło odblaskowe, odpowiadające pod względem barwy i widoczności warunkom ustalonym wyżej w ustępie 27.

36. Z zastrzeżeniem, że Umawiające się Strony, które zgodnie z artykułem 54 ustępem 2 konwencji złożyły oświadczenie o zrównaniu motorowerów z motocyklami, mogą zwolnić dwukołowe motorowery z bocznym wózkiem lub bez niego od obowiązku przestrzegania poniższego postanowienia, każdy dwukołowy motocykl z wózkiem bocznym lub bez niego powinien być wyposażony w światło hamowania (stop) odpowiadające postanowieniom powyższego ustępu 31.

37. Bez naruszenia postanowień dotyczących światel i urządzeń, przewidzianych dla dwukołowych motocykli bez bocznego wózka, każdy boczny wózek złączony z dwukołowym motocyklem powinien być wyposażony z przodu w przednie światło pozycyjne, odpowiadające pod względem barwy i widoczności warunkom ustalonym wyżej w ustępie 23, a z tyłu - w tylne światło pozycyjne, odpowiadające pod względem barwy i widoczności warunkom ustalonym wyżej w ustępie 24 litera a) oraz w światło odblaskowe, odpowiadające pod względem barwy i widoczności warunkom ustalonym wyżej w ustępie 27. Połączenia elektryczne powinny być urządzone w taki sposób, aby przednie światło pozycyjne i tylne światło pozycyjne bocznego wózka włączały się jednocześnie z tylnymi światłami pozycyjnymi motocykla. W żadnym razie boczny wózek nie może mieć światła drogowego ani światła mijania.

38. Pojazdy samochodowe mające trzy koła umieszczone symetrycznie w stosunku do środkowego podłużnego przekroju pojazdu, które stosownie do artykułu 1 litera a) niniejszej konwencji zostały zrównane z motocyklami, powinny być wyposażone w urządzenia przewidziane wyżej w ustępach 21, 22,

23, 24 a), 27 i 31. Jeżeli jednak szerokość takiego pojazdu nie przekracza 1,30 m (4 stopy 3 cale), wystarcza jedno światło drogowe i jedno światło mijania. W tym wypadku nie mają zastosowania postanowienia dotyczące odległości powierzchni oświetlającej od zewnętrznej krawędzi pojazdu.

39. Każdy pojazd samochodowy, z wyjątkiem tych, którymi kierujący mogą za pomocą ręki dawać sygnały o zmianie kierunku ruchu, widoczne ze wszystkich stron dla innych użytkowników drogi, powinien być wyposażony w stałe kierunkowskazy ze światłem migającym barwy żółtej samochodowej, umieszczone parami na pojeździe oraz widoczne w dzień i w nocy dla użytkowników drogi zainteresowanych ruchem pojazdu. Częstotliwość migania tych światel powinna wynosić 90 błysków na minutę z tolerancją ± 30 .

40. Jeżeli na pojeździe samochodowym, innym niż dwukołowy motocykl z wózkiem bocznym lub bez niego, są zainstalowane światła przeciwmgłowe, to światła te powinny mieć barwę białą lub żółtą selektywną, powinny być dwa i powinny być umieszczone w taki sposób, aby żaden punkt ich powierzchni oświetlającej nie znajdował się wyżej niż najwyżej położony punkt powierzchni oświetlającej światel mijania oraz aby z każdej strony punkt powierzchni oświetlającej, najbardziej oddalony od środkowego podłużnego przekroju pojazdu, nie znajdował się dalej niż 0,40 m (16 cali) od bocznych krawędzi obrysu pojazdu.

41. Żadne światło cofania nie powinno oślepić lub przeszkadzać innym użytkownikom drogi. Jeżeli światło cofania znajduje się na pojeździe samochodowym, światło to powinno mieć barwę białą, żółtą samochodową lub żółtą selektywną. Urządzenie służące do zapalania tego światła powinno być urządzone w taki sposób, aby światło mogło zapalać się tylko przy włączonym tylnym biegu.

42. Żadne światło umieszczone na pojeździe samochodowym lub przyczepie, inne niż światło kierunkowskazów, nie powinno być światłem migającym, z wyjątkiem światel stosowanych zgodnie z ustawodawstwem krajowym Umawiających się Stron w celu oznaczenia pojazdów lub zespołu pojazdów, które nie są zobowiązane do przestrzegania ogólnych zasad ruchu drogowego lub których obecność na drodze wymaga od innych użytkowników drogi szczególnej ostrożności, a mianowicie pojazdów uprzywilejowanych w ruchu, pojazdów poruszających się w kolumnach, pojazdów o wyjątkowych rozmiarach oraz pojazdów i maszyn samobieżnych, służących do budowy i utrzymania dróg. Umawiające się Strony mogą jednak dopuścić lub nakazać, aby wszystkie lub niektóre światła - z wyjątkiem światel czerwonych - były światłami migającymi, mającymi ostrzegać o istnieniu szczególnego niebezpieczeństwa, które chwilowo stanowi pojazd.

43. W rozumieniu postanowień niniejszego załącznika uważa się:

- a) za jedno światło - każdą kombinację dwu lub więcej światel, takich samych lub różnych, lecz spełniających jednakową funkcję i mających tę samą barwę, których rzut powierzchni oświetlających na pionową płaszczyznę prostopadłą do środkowego podłużnego przekroju pojazdu zajmuje nie mniej niż 50% powierzchni najmniejszego prostokąta opisanego na rzutach wymienionych powierzchni oświetlających;
- b) za dwa światła lub za jedną parę światel - jedną powierzchnię oświetlającą w kształcie pasma, jeżeli jest ono umieszczone symetrycznie w stosunku do środkowego podłużnego przekroju pojazdu oraz jeżeli rozciąga się co najmniej na odległość 0,40 m (16 cali) od bocznych krawędzi obrysu pojazdu z każdej jego strony, a jego długość wynosi co najmniej 0,80 m (32 cale). Oświetlenie tej powierzchni powinno być zapewnione przynajmniej przez dwa źródła światła umieszczone możliwie najbliżej jej krawędzi. Powierzchnia oświetlająca może składać się z zespołu elementów położonych obok siebie w ten sposób, aby rzuty powierzchni oświetlających różnych elementów na pionową płaszczyznę prostopadłą do środkowego podłużnego przekroju pojazdu zajmowały nie mniej niż 50% powierzchni najmniejszego prostokąta opisanego na rzutach wymienionych elementów oświetlających.

44. Światła znajdujące się na jednym pojeździe, spełniające jednakową funkcję i skierowane w tym samym kierunku, powinny być jednakowej barwy. Światła i światła odbłaskowe, których liczba jest parzysta, powinny być umieszczone symetrycznie w stosunku do środkowego podłużnego przekroju pojazdu; nie dotyczy to pojazdów, których zewnętrzny kształt nie jest symetryczny. Każda para światel powinna mieć jednakowe natężenie oświetlenia.

45. Światła o różnym przeznaczeniu oraz - z zastrzeżeniem postanowień innych ustępów niniejszego rozdziału - światła i światła odbłaskowe mogą być zgrupowane lub włączone do jednego urządzenia, pod warunkiem że każde z tych światel i światel odbłaskowych spełnia odpowiadające mu postanowienia niniejszego załącznika.

Rozdział III

Inne postanowienia

Układ kierowniczy

46. Każdy pojazd samochodowy powinien być wyposażony w wytrzymały układ kierowniczy, pozwalający kierowcy na łatwą, szybką i niezawodną zmianę kierunku ruchu pojazdu.

Lusterko

47. Każdy pojazd samochodowy, inny niż dwukołowy motocykl z wózkiem bocznym lub bez niego, powinien być wyposażony w jedno lub kilka lusterek umożliwiających obserwację drogi z tyłu: liczba, wielkość i rozmieszczenie tych lusterek powinny być takie, aby umożliwiały kierowcy obserwację ruchu z tyłu pojazdu.

Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze

48. Każdy pojazd samochodowy powinien być wyposażony co najmniej w jedno dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze o dostatecznej mocy. Dźwięk urządzenia ostrzegawczego powinien być ciągły, jednolity i nieprzerwalny. Pojazdy uprzywilejowane w ruchu i pojazdy służące do publicznego przewozu osób mogą mieć dodatkowe dźwiękowe urządzenia sygnalizacyjne nie odpowiadające powyższym wymaganiom.

Wycieraczka szyby przedniej

49. Każdy pojazd samochodowy wyposażony w szybę przednią, której wielkość i kształt są takie, że kierowca może normalnie ze swego miejsca widzieć drogę z przodu wyłącznie przez przezroczyste części tej przedniej szyby, powinien być wyposażony co najmniej w jedną skuteczną i wytrzymałą wycieraczkę odpowiednio umieszczoną, której działanie nie wymaga stałej interwencji kierowcy.

Urządzenie do zmywania szyby przedniej

50. Każdy pojazd samochodowy, który powinien być wyposażony co najmniej w jedną wycieraczkę szyby przedniej, powinien także być wyposażony w urządzenie do zmywania szyby przedniej.

Szyba przednia i szyby

51. Na każdym pojeździe samochodowym i na każdej przyczepie:

- a) tworzywa przezroczyste, stanowiące elementy ścian zewnętrznych pojazdu, łącznie z szybą przednią, albo wewnętrznych ścianek działowych, powinny być takie, aby w razie rozbicia ryzyko skałeczenia było ograniczone do minimum;
- b) szyby przednie powinny być wykonane z takiego tworzywa, którego przezroczystość nie ulega pogorszeniu, i powinny być takie, żeby nie powodowały żadnego znacznego zniekształcenia przedmiotów widzianych przez nie oraz żeby w razie rozbicia kierowca miał jeszcze dostateczną widoczność drogi.

Urządzenie do cofania

52. Każdy pojazd samochodowy powinien być wyposażony w urządzenie do cofania, uruchamiane z miejsca kierowcy. Jednakże urządzenie to nie jest obowiązkowe dla motocykli lub pojazdów samochodowych o trzech kołach umieszczonych symetrycznie w stosunku do środkowego podłużnego przekroju pojazdu, jeżeli ich największa dopuszczalna masa nie przekracza 400 kg (900 funtów).

Tłumik

53. Każdy silnik spalinowy pojazdu samochodowego powinien być wyposażony w skuteczny tłumik wydechu; urządzenie to powinno być tego rodzaju, aby kierowca ze swego miejsca nie mógł wyłączyć jego działania.

Opony

54. Koła pojazdów samochodowych i ich przyczep powinny być zaopatrzone w pneumatyczne opony, a stan tych opon powinien być taki, aby zapewniał bezpieczeństwo, włącznie z przyczepnością, nawet na mokrej drodze. Jednakże postanowienie niniejsze nie zabrania Umawiającym się Stronom zezwolić na stosowanie urządzeń, które dawałyby rezultaty co najmniej równe rezultatom wynikającym z zastosowania opon pneumatycznych.

Szybkościomierz

55. Każdy pojazd samochodowy, który na płaskiej drodze może osiągnąć szybkość przekraczającą 40 km (25 mil) na godzinę, powinien być wyposażony w szybkościomierz; jednakże Umawiające się Strony mogą zwolnić niektóre kategorie motocykli i innych lekkich pojazdów od tego obowiązku.

Urządzenie ostrzegawcze na pojazdach samochodowych

56. Urządzenie wymienione w artykule 23 ustępie 5 oraz w ustępie 6 załącznika 1 do niniejszej konwencji powinno być:

- a) albo tablicą w kształcie równobocznego trójkąta o boku co najmniej 0,40 m (16 cali), z czerwonym obrzeżem o szerokości co najmniej 0,05 m (2 cale) i wewnątrz próżną lub jasnej barwy; czerwone obrzeże powinno być podświetlone od wewnątrz lub wykonane z materiału odblaskowego; tablica powinna być tak wykonana, aby mogła być ustawiona stale w pionowej pozycji;
- b) albo innym równie skutecznym urządzeniem, przewidzianym w ustawodawstwie państwa, w którym pojazd jest zarejestrowany.

Urządzenie zabezpieczające przed kradzieżą

57. Każdy pojazd samochodowy powinien być wyposażony w urządzenie zabezpieczające przed kradzieżą, pozwalające na wyłączenie jego działania lub zablokowanie jednej z istotnych jego części od chwili pozostawienia go na postoju.

Urządzenie sprzęgowe lekkich przyczep

58. Przyczepy, z wyjątkiem naczip, nie zaopatrzone w automatyczne hamulce przewidziane w ustępie 16 niniejszego załącznika, powinny być wyposażone, poza urządzeniem sprzęgowym, w sprzęg dodatkowy (łańcuch, linka stalowa itp.), który w razie zerwania się urządzenia sprzęgowego mógłby zapobiec opadnięciu dyszla na ziemię oraz zapewnić w pewnym stopniu częściowe kierowanie przyczepą.
Postanowienia ogólne

59. a) Jeżeli to tylko jest możliwe, mechanizmy i części wyposażenia pojazdu samochodowego nie powinny stwarzać niebezpieczeństwa pożaru lub eksplozji; nie powinny one także w nadmiarze wydzielać szkodliwych gazów, nieprzejrzystych dymów, woni lub hałasu.

b) Jeżeli to tylko jest możliwe, urządzenie zapłonu wysokiego napięcia silnika nie powinno powodować odczuwalnych niedogodności przez nadmierne zakłócenia radiowe.

c) Każdy pojazd samochodowy powinien być tak zbudowany, aby kierujący miał zapewnione dostateczne pole widzenia do przodu, w prawo i w lewo, pozwalające na bezpieczne kierowanie pojazdem.

d) Jeżeli to tylko jest możliwe, pojazdy samochodowe i przyczepy powinny być tak zbudowane i wyposażone, aby w razie wypadku zmniejszyły niebezpieczeństwo dla jadących osób oraz dla innych użytkowników drogi. W szczególności nie powinny one mieć ani wewnątrz, ani na zewnątrz żadnych zbytecznych ostrych lub wystających ozdób albo innych przedmiotów, które mogłyby być niebezpieczne dla jadących osób lub innych użytkowników drogi.

Rozdział IV

Odstępstwa

60. Na terenie swego kraju Umawiające się Strony mogą dopuszczać odstępstwa od postanowień niniejszego załącznika w odniesieniu do:

- a) pojazdów samochodowych i przyczep, których szybkość konstrukcyjna na płaskiej drodze nie może przekroczyć 25 km (16 mil) na godzinę lub których szybkość ustawodawstwo krajowe ogranicza do 25 km na godzinę;
- b) wózków inwalidzkich, tzn. małych pojazdów samochodowych specjalnie zaprojektowanych i skonstruowanych - a nie tylko przystosowanych - do użytkowania przez osobę dotkniętą kalectwem lub niezdolnością fizyczną i normalnie używanych tylko przez tę osobę;
- c) pojazdów przeznaczonych do doświadczeń w celu osiągnięcia postępu technicznego i zwiększenia bezpieczeństwa;
- d) pojazdów o specjalnym kształcie lub specjalnego typu albo pojazdów używanych do specjalnych celów w szczególnych warunkach.

61. Umawiające się Strony mogą dopuszczać odstępstwa od postanowień niniejszego załącznika w odniesieniu do pojazdów, które te Strony rejestrują i które mogą uczestniczyć w ruchu międzynarodowym:

- a) zezwalając na używanie barwy żółtej samochodowej dla świateł pozycyjnych, wymienionych w ustępach 23 i 30 niniejszego załącznika, oraz świateł odblaskowych wymienionych w ustępie 29 niniejszego załącznika;
- b) zezwalając na używanie barwy czerwonej dla tych świateł kierunkowskazów wymienionych w ustępie 39 niniejszego załącznika, które są umieszczone z tyłu pojazdu samochodowego;
- c) zezwalając na używanie barwy czerwonej dla tych świateł wymienionych w ostatnim zdaniu ustępu 42 niniejszego załącznika, które są umieszczone z tyłu pojazdu samochodowego;

- d) w odniesieniu do rozmieszczenia świateł na pojazdach samochodowych przeznaczonych do specjalnych celów, których kształt zewnętrzny nie pozwala na przestrzeganie wymienionych postanowień bez zastosowania urządzeń montowanych, które mogą łatwo ulec uszkodzeniu lub oderwaniu;
- e) zezwalając na używanie nieparzystej liczby świateł drogowych, większej niż dwa, na rejestrowanych przez siebie pojazdach samochodowych; oraz
- f) w odniesieniu do przyczep służących do przewozu długich ładunków (dłużyc, rur itp.), które to przyczepy w czasie ruchu nie są doczepione do pojazdu ciągnącego, lecz są z nim połączone tylko za pomocą ładunku.

Rozdział V

Postanowienia przejściowe

62. Postanowień niniejszego załącznika nie stosuje się do pojazdów samochodowych zarejestrowanych po raz pierwszy i przyczep przekazanych do eksploatacji na terytorium Umawiających się Stron przed wejściem w życie niniejszej konwencji lub w ciągu dwóch lat po jej wejściu w życie, pod warunkiem że te pojazdy samochodowe i przyczepy spełniają wymagania części I, II i III załącznika 6 do konwencji o ruchu drogowym z 1949 r.

DODATEK

Określenie barwy filtrów dla uzyskania barw wymienionych w niniejszym załączniku (współrzędne trójbarwne).

Czerwona:

granica w kierunku żółtej:	$y \leq 0,335$
granica w kierunku purpurowej ¹⁾ :	$z \leq 0,008$

Biała:

granica w kierunku niebieskiej:	$x \geq 0,310$
granica w kierunku żółtej:	$x \leq 0,500$
granica w kierunku zielonej:	$x \leq 0,150 + 0,640x$
granica w kierunku zielonej:	$y \leq 0,440$
granica w kierunku purpurowej:	$y \geq 0,050 + 0,750x$
granica w kierunku czerwonej:	$y \geq 0,382$

Żółta samochodowa²⁾

granica w kierunku żółtej ¹⁾ :	$y \leq 0,429$
granica w kierunku czerwonej ¹⁾ :	$y \geq 0,398$
granica w kierunku białej ¹⁾ :	$z \leq 0,007$

Żółta selektywna³⁾

granica w kierunku czerwonej ¹⁾ :	$y \geq 0,138 + 0,580x$
granica w kierunku zielonej ¹⁾ :	$y \leq 1,29x - 0,100$
granica w kierunku białej ¹⁾ :	$y \geq -x + 0,966$
granica w kierunku wartości spektralnej ¹⁾ :	$y \leq -x + 0,992$

Do sprawdzenia charakterystyk kolorymetrycznych tych filtrów powinno być wykorzystywane źródło światła barwy białej o temperaturze 2854°K [odpowiadające źródłu A Międzynarodowej Komisji do Spraw Oświetlenia (CIE)].

¹⁾ W tych przypadkach zostały przyjęte inne granice niż zalecane przez CIE, ponieważ napięcia zasilania na zaciskach lamp, w które światła są wyposażone, wykazują poważne zmiany.

²⁾ Odnosi się do barwy świateł samochodowych, zwanej dotychczas zwykle pomarańczową lub pomarańczowożółtą. Odpowiada ściśle określonej części żółtego pasma w trójkącie barw CIE.

³⁾ Stosuje się wyłącznie do świateł mijania i świateł drogowych. W odniesieniu do specjalnego przypadku świateł przeciwmgłowych selektywność barwy uważana będzie za wystarczającą, jeżeli współczynnik czystości nie będzie mniejszy niż 0,820, a granica w kierunku barwy białej $y \geq -x + 0,966$, więc w tym przypadku $y \geq -x + 0,940$ oraz $y = 0,440$.

ZAŁĄCZNIK Nr 6

Krajowe prawo jazdy

1. Krajowe prawo jazdy stanowi kartę formatu A7 (74 x 105 mm - 2,91 x 4,13 cala) pojedynczą lub złożoną do tego formatu, podwójną (148 x 105 mm - 5,82 x 4,13 cali) albo potrójną (222 x 105 mm - 8,78 x 4,13 cali) złożoną do tego formatu. Kolor jej jest różowy.

2. Prawo jazdy drukuje się w języku lub w językach przewidzianych przez organ władzy, który je wydaje lub który został upoważniony do jego wydawania; jednakże musi ono mieć napis w języku francuskim "Permis de conduire", który może być powtórzony w innych językach.

3. Wpisy odręczne lub maszynowe zawarte w prawie jazdy powinny być wykonane wyłącznie alfabetem łacińskim lub angielską kursywą albo powtórzone w tej formie.

4. Dwie strony prawa jazdy powinny odpowiadać poniższym wzorcowym stronom nr 1 i nr 2. Pod warunkiem, że nie ulegnie zmianie treść rubryk A, B, C, D i E, z uwzględnieniem artykułu 41 ustępu 4 niniejszej konwencji, ani ich literowe oznaczenia, ani istotna treść rubryk dotyczących tożsamości posiadacza prawa jazdy, postanowienie niniejsze będzie uważane za spełnione nawet wtedy, gdy do tych wzorców zostały wprowadzone drobne zmiany. W szczególności krajowe prawo jazdy zgodnie ze wzorem zawartym w załączniku 9 do Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Genewie dnia 19 września 1949 r., będą uważane za zgodne z postanowieniami niniejszego załącznika.

5. Ustawodawstwo krajowe ustala, czy wzorcowa strona 3 powinna czy też nie powinna stanowić części składowej prawa jazdy oraz czy prawo jazdy powinno zawierać dodatkowe dane; jeżeli zostało przewidziane miejsce na wpis zmian miejsca zamieszkania, to powinno ono znajdować się w górnej części na odwrocie strony nr 3 prawa jazdy; nie dotyczy to praw sporządzonych zgodnie z wzorcem załącznika 9 do Konwencji z 1949 r.

Strona wzorcowa nr 1 (pominięta)

Strona wzorcowa nr 2 (pominięta)

Strona wzorcowa nr 3 (pominięta)

ZAŁĄCZNIK Nr 7

MIĘDZYNARODOWE PRAWO JAZDY

1. Prawo jazdy stanowi książeczkę formatu A6 (148 x 105 mm - 5,82 x 4,13 cali). Jego okładka powinna być szara, a wewnętrzne strony białe.

2. Zewnętrzna i wewnętrzna strona pierwszej kartki okładki powinna być odpowiednio zgodna z poniższymi wzorami strony 1 i 2; obie strony powinny być wydrukowane w języku narodowym lub co najmniej w jednym z języków narodowych państwa, w którym zostały wydane. Dwie końcowe strony wewnętrzne, położone obok siebie, powinny odpowiadać załączonemu poniżej wzorowi nr 3 i być wydrukowane w języku francuskim. Wewnętrzne strony, które poprzedzają te dwie strony, powinny powtarzać treść pierwszej z tych dwóch stron w kilku językach, w tym obowiązkowo w językach angielskim, hiszpańskim i rosyjskim.

3. Wpisy odręczne lub maszynowe, zawarte w prawie jazdy, powinny być wykonane alfabetem łacińskim lub angielską kursywą.

4. Umawiające się Strony, wydające lub zezwalające na wydawanie międzynarodowych praw jazdy, których okładki są wykonane w innym języku niż język angielski, francuski, hiszpański lub rosyjski, powinny przekazać Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych tłumaczenie tekstu załączonego wzoru nr 3 na ten język.

Strona wzorcowa nr 1 (pominięta)

Strona wzorcowa nr 2 (pominięta)

Wzór nr 3 (pominięty)