



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят девятая сессия

Женева, 22–24 марта

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

Конвенция о дорожном движении 1968 года

Выдача и действительность международных водительских удостоверений

Представлено Международным туристским альянсом/ Международной автомобильной федерацией

1. На пятьдесят восьмой сессии Международный туристский альянс/Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА) проинформировали Рабочую группу о проведенном ими исследовании по различным образцам международных водительских удостоверений (МУС), выдаваемых автомобильными организациями и используемых в разных странах мира.
2. WP.1 решила, что данный вопрос заслуживает более пристального внимания, и предложила МТА/ФИА подготовить официальный документ по этой теме для рассмотрения на ее пятьдесят девятой сессии (ECE/TRANS/WP.1/125, пункт 28). Настоящий документ, переданный МТА/ФИА, представлен с минимальной редакторской правкой.
3. В результате исследования, проведенного МТА/ФИА, была подготовлена брошюра по МУС, а в ходе исследования были выявлены многочисленные отличия от образцов, содержащихся в приложениях к Конвенциям о дорожном движении от 1949 и 1968 годов. Некоторые примеры воспроизводятся в приложении к настоящему документу.
4. МТА/ФИА хотели бы узнать мнение Рабочей группы по поводу того, следует ли предпринимать какие-либо шаги и просить Договаривающиеся стороны этих Конвенций придерживаться образцов, приводимых в приложениях к Конвенциям (приложение 10 к Конвенции 1949 года, приложение 7 к Конвенции 1968 года), либо Договаривающиеся стороны могут по своему усмотрению выдавать МУС собственного формата.

5. Существуют различия в цвете и содержании МУС, выдаваемых в разных частях мира, а в двух странах имеются даже варианты МУС, объединяющие образцы 1949 и 1968 годов. Эти документы выдаются странами, являющимися Сторонами Конвенции 1968 года, а не Конвенции 1949 года. По мнению МТА/ФИА, причина такого объединения форматов заключается в том, чтобы обеспечить их признание в странах, подписавших Конвенцию 1949 года, число которых значительно превосходит количество участников Конвенции 1968 года.
6. МТА/ФИА считают весьма полезным, если страны – стороны Конвенции 1949 года признают образец МУС 1968 года. Зачастую это не так, хотя образец 1968 года был изменен путем включения пиктограмм, с тем чтобы довести этот документ до уровня современных стандартов.
7. МТА/ФИА хотели бы выяснить точку зрения WP.1 по следующим вопросам:
- а) Следует ли Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) обратиться к странам – сторонам Конвенции 1949 года с настоятельным призывом принять и признавать МУС 1968 года в его новом формате (объединенный вариант)?
 - б) Следует ли ЕЭК ООН напомнить странам – участницам Конвенций 1949 и 1968 годов о том, что, как предусмотрено в статье 41 Конвенции 1968 года, "Договаривающиеся Стороны будут признавать... с) любое международное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 7 к настоящей Конвенции?".
 - в) В документе "Будущая роль Рабочей группы по безопасности дорожного движения", представленном на пятьдесят седьмой сессии, секретариат настоятельно призвал WP.1 двигаться вперед и содействовать повышению безопасности дорожного движения во всем мире. Правила, регулирующие выдачу МУС, направлены на предотвращение выдачи таких документов обманным путем. Для облегчения принятия и признания МУС полицией в разных странах, а также для содействия выявлению поддельных документов, возможно, было бы предпочтительно использовать документы, которые полностью соответствуют образцам, приведенным в вышеупомянутых Конвенциях.
8. МТА/ФИА благодарят Рабочую группу за рассмотрение вышеизложенных соображений.

Приложение

Примеры международных водительских удостоверений, выдаваемых в разных странах мира



Еще образцы МУС...

