

국립한국교통대학교

도로교통에 관한 협약(Convention on Road Traffic) 국문 번역



2006년 개정본



SMART TRAFFIC
RESEARCH LABORATORY

교통대학원 스마트교통연구실

도로교통에 관한 협약 (Convention on Road Traffic)

서명국은 통일된 교통규칙을 채택함으로써 국제 도로교통을 활성화 및 도로안전의 증진을 위하여 아래의 규정에 합의한다.

제1장 일반규정

제1조 정의

본 회담 목적에 따라 이 문건에 사용되는 다음의 용어들은 아래의 의미를 갖는다.

- (a) 서명국의 “국내 법규”란 당해 국가의 영토 내에서 효력을 발하는 국가 및 지역 법 전체를 의미한다.
- (b) 한 국가 영토 내 “국제교통차량”으로 분류되는 차량은
 - (i) 해당 국가 영토 밖에서 합법적으로 거주하는 사람의 소유여야하며
 - (ii) 해당 국가에 등록되어 있지 않으며
 - (iii) 해당 국가에 임시로 입국한 차량이다.그러나 서명국은 일년 이상 또는 해당 국가가 정한 일정기간 동안 중단 기간 없이 자국 영토에 체류하는 경우, 해당 차량을 국제교통 차량으로 간주하는 것을 거부할 수 있다.
혼합차량을 구성하고 있는 여러 개의 차량 중 적어도 하나의 차량이 상기 내용에 부합되면, 해당 혼합차량은 “국제교통차량”으로 분류된다.
- (c) “도시심화구역”은 도시심화구역 표지판이 설치되어있는 유입부와 유출부를 기준으로 혹은 표지판이 설치되어 있지 않은 경우 해당 국가의 법률이 규정하는 내용을 기준으로 구분되는 구역을 의미한다.¹
- (d) ‘도로’는 공공 교통이 사용하는 모든 도시부 도로면 및 지방부 도로면을 의미한다.
- (e) ‘차도(carriageway)’는 일반적으로 차량이 이용하는 도로의 일부분을 의미한다. 예를 들어 도로는 분리시설 혹은 구배의 구분으로 확연하게 구분되는 여러 개의 차도로 구성된다.
- (f) 차도의 하나 이상의 차로 또는 트랙이 특정차종의 사용으로 제약된 경우, “차도의 끝부분”은 다른 도로이용자들을 기준으로 한 차도의 나머지 끝부분을 의미한다.
- (g) ‘차로’는 세로 방향의 노면표시 설치유무와 상관없이 차도를 구성하는 하나의 세로 구획구간이며 그 폭은 ‘차량’이 진행하기에 충분히 넓어야 하여 이때 ‘차량’은 오토바이가 아니다.
- (h) ‘교차로’는 평면교차하는 사거리, 합류점 및 갈림길과 합류점 및 갈림길 주변 여유 공간을 포함하는 구역을 의미한다.
- (i) ‘건널목’은 철로 및 선로가 도로와 평면교차하는 모든 교차로를 의미한다.
- (j) ‘차량전용도로’는 차량의 흐름을 위하여 특별히 설계되고 건설된 도로를 의미하며 이 때 차량은 차량전용도로 상에 태두리로 둘러지는 지역에 진입하지 않는다.
 - (i) 차량전용도로는 특정 지점 또는 일시적인 경우를 제외하고는 양방향 소통을 위하여 분리대 또는 아주 특별한 경우 분리시 설물로 차도를 구분한다.
 - (ii) 차량전용도로는 어떠한 도로, 철로, 선로, 인도와 평면교차하지 않는다.
 - (iii) ‘차량전용도로’를 알리는 표지판이 설치되어야 한다.
- (k) 차량이 운행상태 중
 - (i) ‘정차’는 사람 또는 물건을 싣거나 내릴 때 소요되는 시간동안 정지해 있는 경우를 의미한다.
 - (ii) ‘주차’는 다른 도로이용자를 방해하지 않기 위해서 또는 방해물과 충돌하거나 교통규칙을 준수하기 위해서 정지한 경우를

¹ 정의는 유럽협정 부록에서 보완된다(©)목, 제3조 참조).

제외하며 차량이 정지한 경우이고 그 정지 기간은 사람이나 물건을 싣고 내릴 때 필요한 시간으로 국한되지 않는다.

서명국은 위의 제(ii)항의 의미범위 내에서 국내법이 정한 시간이 초과하지 않았을 경우에는 정차했다고 할 수 있으며, 제(i) 항의 범위라 하더라도 국내법이 정한 시간을 초과했을 경우에는 주차했다고 볼 수 있다.

- (l) "자전거"란 최소 두개의 바퀴를 가지며 탑승한 사람의 근력으로 생성되는 동력을 페달이나 손 크랭크를 통해 전달되는 차량을 의미한다.
- (m) "엔진부착자전거"란 실린더 용량이 50cc 를 넘지 않고, 최대속도가 시간당 50km를 넘지 않는 내연기관을 갖춘, 바퀴가 두 개 혹은 세 개의 운송수단을 의미한다. 그러나 서명국들은 국내법에 따라서 그 용도상, 특히 페달로 추진된다는 특성, 혹은 설계 최대 속도나 중량 그리고 엔진의 특성이 일정도를 넘어서는 특성을 보유한 운송수단을 엔진부착자전거로 간주하지 않을 수 있다. 본 협약에서 규정하는 내용이 엔진부착자전거를 자전거로 간주하여 해당국 국내 도로교통법 적용을 금지하는 것으로 해석되어선 아니 된다.
- (n) "오토바이"는 사이드카의 유무와 관계없이 두 개의 바퀴와 엔진이 부착된 차량을 의미한다. 서명 국가들은 비적재시 400kg을 넘지 않는 바퀴 세 개짜리 차량도 국내법상에서 오토바이로 취급할 수 있다. 서명 국가들이 제46조 2항에서 규정하는 내용을 적용하기 위하여 엔진부착자전거를 오토바이로 간주할 수 있으나 "오토바이" 용어는 "엔진부착자전거"를 그 의미에 포함하지 않는다.²
- (o) "동력구동(Power-driven) 차량"은 엔진부착자전거를 오토바이로 간주하지 않는 서명국의 영토 내에서 엔진부착자전거와 선로차량 이외에 자가 추진동력을 사용하는 차량을 의미한다.
- (p) "자동차"는 일반적으로 도로를 이용하여 사람 또는 물건을 수송하는 차량과 사람 또는 물건을 수송하는 비 동력 차량을 이끄는 차량을 의미한다. 이는 동력구동차량과 비동력 구동차량이 연결되어 운행되는 굴절버스도 포함한다. 그러나 예를 들어 농업용 트랙터 같이 극히 드문 경우에 사람 또는 물건의 수송을 위해 사용되는 차량과 사람 또는 물건을 수송하는 비동력 차량을 이끄는 차량은 '자동차'의 의미에 포함되지 않는다.
- (q) '트레일러'는 동력구동차량에 의해 이끌리도록 고안된 운송수단을 의미하며 그 뜻은 '세미 트레일러'를 포함 한다.
- (r) '세미 트레일러'는 일부가 자동차에 얹혀져 있으며, 그 나머지 상당 부분은 그 다 자동차에 걸쳐있는 차량을 의미한다.
- (s) "경 트레일러"는 최대 중량이 750kg을 초과하는 않는 트레일러를 의미한다.
- (t) "혼합차량"은 도로를 하나의 단위로 연결되어 주행하는 차량을 의미한다.
- (u) "굴절차량"은 엔진차량과 그에 딸린 세미 트레일러로 이루어진 혼합차량을 의미한다.
- (v) '운전자'는 자동차나 자전거를 포함한 그 외 운송수단을 운전하는 사람, 또는 도로를 따라 기축(한 마리 혹은 그 이상, 수레동력용, 짐 운반용, 안장용)을 이끄는 사람을 의미한다.
- (w) '최대 적재중량'은 그 차량이 등록되어 있는 국가의 공공사업기관에서 인가 받은 적재차량의 최대 중량을 의미한다.
- (x) "비적재중량"은 연료가 가득 차 있으며 일반적으로 싣는 모든 연장을 탑재한 상태에서 승무원, 승객, 또는 짐을 싣지 않은 상태에서의 차량중량을 의미한다.
- (y) '적재중량'은 승무원과 승객이 차량이 탑승하였을 경우의 실제 중량을 의미한다.
- (z) '교통 흐름 방향'과 '교통 흐름에 적절한 방향'은 국내 법규 상 주행하는 차량의 운전자와 마주하는 차량이 해당 차량의 왼편으로 주행하도록 규정되어 있는 경우 우측 방향을 의미하고; 그 반대로 규정되어 있을 경우에는 좌측방향을 의미한다.
- (aa) 운전자가 다른 차량에게 길을 '양보'해야 한다는 규제의 의미는 운전자가 전진하거나 방향을 바꾸는 행위를 함으로써 상대 차량운전자로 하여금 방향이나 속도를 갑작스레 변환하게 할 우려가 있을 경우 위의 행동을 해서는 아니 된다는 의미이다.

3각주 참조

² 유럽협정(European Agreement) 부록에서 정의가 완료되었다(n)목, 제3번 항목 참조).

³ 유럽협정 부록에서 도입된 추가 정의(제3번 항목 참조).

제2조 협약의 부록

본 협약의 부록인

부록1 국제교통으로서의 자동차 및 트레일러 자격의무 조항의 예외

부록2 국제교통으로서의 자동차 및 트레일러의 차량번호

부록3 국제교통으로서의 자동차 및 트레일러 구분표지

부록4 국제교통으로서의 자동차 및 트레일러의 신분증명 구분

부록5 자동차 및 트레일러에 관한 기술조건

부록6 국내운전면허증

부록7 국제운전면허증

은 본 협약의 집약적인 부분들이다.



제3조 서명국의 의무

1. (a) 서명국들은 해당 영토 내의 도로 규제가 본 협약의 제2장 규정들을 따르고 있는지 확인하는 적절한 조치를 취하여야 한다. 언급된 규칙은 아래의 규정들과 부조화되지 않는 경우
 - (i) 위 언급된 국내 규칙 중, 해당 서명국 영토 내에서 발생치 않을 만한 상황에 적용되는 규정은 개정할 필요가 없다.
 - (ii) 언급된 규칙은 제2장 규정에 없는 내용을 포함할 수 있다.
- (b) 본 조항의 규정은 해당 서명국들이 자국 내에서 제2장의 내용을 자국 상황에 맞게 도로 규정을 개정하여 사용하는 경우에 대해, 규정위반 시 벌칙을 마련토록 요구하는 것은 아니다.
2. (a) 서명국들은 자동차와 트레일러가 준수해야 할 기술상의 요구사항과 관련된 자국 내의 실효 법률이 본 협약의 부록 5 번 규정들을 준수하고 있는지 확인할 수 있는 적절한 조치를 취해야 한다. 만약 서명국 국내 법규가 본 협약 부록5가 의도하는 안전 원칙을 위반하지 않는다면, 해당 법규는 본 협약 부록5 에 제시되어 있지 않은 조항을 포함할 수 있다.
- (b) 본 협약에서 자동차로 분류하지 않는 “동력구동차량”에 대해 서명국이 요구하는 기술적인 요구사항과 관련하여 본 조항의 규정은 서명국에게 어떠한 의무도 부과하지 않는다.
3. 본 협약 부록 1번 항목과 관련된 예외 조항에 따라, 서명국은 본 협약 제3장의 규정들을 만족하는 자동차 및 트레일러, 그리고 제4장의 규정을 만족하는 운전자를 자국 영토 내에 국제교통차량으로 승인하여야 할 의무가 있다. 서명국들은 제 3장의 규정에 따라 발급된 차량등록증명서로 해당 차량이 제3장 규정을 준수함이 증명되는 것으로 인정하여야 한다.
4. 독자적, 상호적 또는 다국적 서명국 합의에 의해, 본 협약 제3장 규정들을 위배하는 차량 및 트레일러를 해당국가 내에 국제교통차량으로 승인하려는 현재 또는 장래 조치, 또는 제5장 이외 규정의 경우, 다른 서명국에서 발급된 운전면허증이 또 다른 서명국 내에서 효력이 있음을 승인하기 위한 현재 또는 장래 조치들은 본 협약의 취지(object)에 부합하는 것으로 간주되어야 한다.⁴
5. 서명국들은 자전거, 엔진부착자전거가 본 협약 제5장이 규정하는 기술적인 내용을 만족하고, 또 이들 운전자가 다른 서명국에 일반적으로 거주하는 경우, 이들을 자국 영토에서 국제교통차량으로 승인하여야 하는 의무가 있다. 그 어떤 서명국들도 국제교통차량으로 분류되는 자전거 또는 엔진부착자전거 운전자가 해당 서명국 운전면허증을 취득하여야 한다고 규정할 수 없으나, 본 협약 제54조 제2항에 의거하여 엔진부착자전거를 자동차로 취급함을 선언한 서명국은 국제교통차량으로 분류되는 엔진부착자전거 운전자에게 면허증 취득을 요구할 수 있다.
5. bis 서명국은 도로안전교육을, 특별히 모든 등급(초등, 중등, 고등, 대학)의 학교에서 체계적이며 지속적으로 수행하기 위한 필요 조치를 마련한다.
5. ter 전문 운전 강습기관에서 운전 학습자에게 운전교습을 제공하는 경우, 서명국 국내법에는 이러한 교습 제공과 관련되는 이수과정 및 직원 책임 권한에 대한 최소 규정만이 마련되어야 한다.
6. 만일 어떠한 차량이, 다른 서명국 영토에서 발생한 교통사고와 관련되었거나 심각한 도로교통법 위반으로 인하여 중요한 벌칙을 면할 수 없는 경우, 또는 해당 서명국 영토에서 더 이상의 운행이 금지되는 경우, 해당 차량이 등록된 서명국은 해당 차량 또는 부속 트레일러와 연결되는 차량 운전자의 신원확인에 필요한 정보를 문제 발생 서명국에 제공하여야 할 책임이 있다.
7. 세관, 경찰, 보건 및 이와 유사한 절차의 단순화로 국제 도로교통을 활성화하기 위하여, 또는 국경 지점에 설치된 모든 세관 및 초소는 동일한 권한을 소유하며 동일한 시간 동안 개방되는 것을 보장하기 위하여 서명국이 단독, 상호 또는 다국적 합의를 통하여 마련한 또는 마련할 조치는 본 협약의 목적에 부합하는 것으로 간주되어야 한다.
8. 승객 및 화물의 상업 운송에 관한 규정, 사고 시 제3자의 위험을 대비하는 운전자 또는 차량 보험 관련 규정, 관세법률 및 도로교통을 이외의 규정에 대한 조건에 제약을 받으며, 자동차, 트레일러, 엔진부착자전거, 자전거, 운전자, 탑승자를 국제교통으로 자국 영토에 입국시킬 수 있는 서명국 권리에, 본 조의 제3항, 제5항, 제7항은

⁴ 유럽협정(European Agreement) 부록 제4번 항목 참조

아무런 영향을 주지 않는다.

제4조 표지판 및 신호

본 협약의 서명국 중 본 협약 서명일과 동일한 날에 서명 가능한 “도로표지 및 신호체계에 관한 협약”에 가입하지 않은 서명국은 다음의 책임을 완수하여야 한다.

- (a) 자국영토 내에 설치된 모든 도로 표지, 교통 신호등, 노면표시는 통일성 있는 체계를 따라야 하고, 설계되어야 하며, 쉽게 이해될 수 있는 장소에 위치하여야 한다.
- (b) 표지의 유형수는 제한되어 있고, 유용한 장소에만 설치되어야 한다.
- (c) 위험경고 표지는 운전자에게 위험을 적절히 경고해 줄 수 있도록 적당한 거리에 설치되어야 한다.
- (d) 다음의 행위는 금지되어야 한다.
 - (i) 표지, 표지 지주대 또는 기타 교통 관제시설에 그 본래의 목적과 무관한 표지를 부착하는 행위. 그러나 서명국 또는 그 산하기관에서 비영리단체의 유익 정보 제공 표지 부착을 허용하는 경우, 해당 단체의 기관장이 운전자의 교통표지 이해도를 저하시키지 않는 범위 내에서 표지 또는 표지 지주대에 부착할 수 있도록 허용할 수 있다.
 - (ii) 다른 도로 표지 또는 교통관제시설과 혼동될 수 있거나, 도로표지의 가시성을 저하시켜 표지기능의 효과를 떨어뜨릴 수 있으며, 도로 이용자의 눈을 현란하게 하거나 주의를 산만하게 하여 교통안전에 해가 될 수 있는 일체의 표지, 게시물, 노면표시를 설치하는 행위.
 - (iii) 보행자, 특히 노인 및 장애인의 움직임에 필요없이 장애가 되는 일체의 시설물 및 설비를 도로노면 및 가장자리에 설치하는 행위.

제2장 도로규정

제5조 표지와 신호등의 상태

- 1. 도로 이용자는 도로표지, 교통신호등, 노면표시가 지시하는 내용이 기타 교통 규정과 상반되더라도 이를 준수하여야 한다.
- 2. 교통신호등이 표출하는 통제의 내용은 도로표지가 제시하는 통행우선권 내용보다 우선되어야 한다.

제6조 적법경찰의 지시

- 1. 적법 경찰이 교통 흐름의 방향을 지도할 경우, 적법 경찰은 주간 및 야간 모든 경우에 원거리에서 쉽게 식별될 수 있어야 한다.
- 2. 도로 이용자는 교통 흐름의 방향을 지도하는 적법경찰의 지시에 신속히 따라야 한다.
- 3. 서명국 국내 법규는 적법 경찰의 교통 흐름 방향 지도에 관한 내용으로 다음을 포함할 것을 권장⁵한다.
 - (a) 수직으로 들어올린 팔 : 이 동작은 “주의 및 정지”를 의미하나, 안전하게 정지할 수 없는 운전자는 제외한다. 더욱이, 해당 동작이 교차로에서 취해졌을 경우, 이미 교차로에 진입한 차량의 정지를 요구하여서는 아니 된다.
 - (b) 수평으로 뻗은 팔 혹은 양팔 : 팔이 뻗은 방향으로 가로 지르는 방향으로 접근하는 모든 도로 이용자들에게 이러한 동작은 정지신호를 의미하여야 한다. 이 동작 후에 적법 경찰이 한 팔 또는 양팔을 낮출 수 있다. 적법 경찰의 정면 또는 후면 방향에 위치하는 운전자에게 이러한 동작은 정지신호를 의미하여야 한다.
 - (c) 적색 불빛 흔들 : 이 동작은 그 불빛이 나오는 방향으로 진행하는 도로이용자가 반드시 멈추어야 한다는 정지신호를 의미하여야 한다
- 4. 적법 경찰의 교통 흐름 지도는 도로표지, 신호등, 노면표시, 기타 교통규제에서 지시하는 내용보다 우선되어야 한다.

⁵ 유럽협정(European Agreement) 부록 제5번 항목 참조

제7조 일반규제

1. 교통을 위험하게 하거나 방해하는 행동, 사람을 위험하게 하는 행동, 또는 공공 및 사유재산에 피해를 입히는 행동을 도로 이용자들은 수행해선 아니 된다.
2. 도로 이용자들이 물건 또는 물체를 도로상에 투기, 부착, 방치함으로써, 또는 도로에 방해물을 설치함으로써 교통을 방해하거나 또는 위험하게 하는 일체의 행위를 금지하는 내용을 서명국 국내 법규에 포함할 것을 권장한다. 만일 도로 이용자가 피할 수 없는 상황에서 도로 장애 또는 도로 위험 요인을 제공하게 된 경우, 도로 이용자는 가능한 한 빨리 해당 요인을 제거해야 하며, 즉시 제거가 불가능할 경우 다른 도로 이용자에게 이를 경고하는 조치를 취하여야 한다.⁶
3. 보행자, 자전거 운전자, 노약자, 어린이, 장애자와 같이 상처를 받기 쉬운 대부분의 도로 이용자들에게 운전자는 특별한 주의를 기울여야만 한다.
4. 운전자들은 기타 운전자 또는 소음, 먼지, 연기 등과 같이 차량정비를 통하여 방지할 수 있는 내용으로 기타 운전자 또는 도로구획 내부의 시설물사용자들에게 불편을 끼치지 않도록 자신의 차량을 적절한 정비를 하여야 한다.
5. 안전벨트가 장착된 차량의 운전자 및 탑승자는 안전벨트를 반드시 착용하여야 하나 예외사항을 서명국 국내 법규로 정한다.

7 각주 참조

제8조 운전자

1. 모든 이동 차량 혹은 혼합차량은 운전자가 있어야 한다.
2. 짐수레용, 화물운반용 또는 안장이 장착된 동물들, 개별, 무리 또는 떼를 이루는 가축들도 운전자가 있어야 함을 국내 법규에 별도로 규정할 것을 권고한다. 이때 도로 진입부에 운전자(몰이꾼)가 없어도 됨이 표시된 특정 지역은 제외한다.⁸
3. 모든 운전자는 적절한 육체적, 정신적 능력을 갖추어야 하며, 운전에 적합한 심신 상태여야 한다.
4. 동력구동 차량의 운전자는 차량 운전 전에 필요한 지식과 기술을 보유해야 한다. 그러나 상기 요구사항은 국내 법규에 따라 운전을 연습하는 초보운전자들에게 장애가 되어서는 아니 된다.
5. 모든 운전자는 항시 본인의 차량 또는 동물을 제어할 수 있어야 한다.⁹

10 각주 참조

6. 운전자는 운전 중 외의 다른 활동을 최소화한다. 국내 법률은 운전자의 휴대전화 사용에 관한 규칙을 정해야 한다. 어떠한 경우에도 자동차나 오토바이 운전자가 주행 중 휴대전화를 사용하는 것을 금지한다.

제9조 양 떼 와 소 떼

양 떼와 소 떼는 적절히 여러 개의 집단으로 나뉘어져 교통의 흐름을 원활히 하기 위해 충분한 간격을 두고 이동할 것을 국내 법규로 정할 것을 권고한다.¹¹

제10조 차도에서의 위치¹²

1. 교통의 진행방향은 개별 서명국 내 모든 도로에서 동일해야 하나, 두 개 국가간을 연결하는 단독 또는 원칙적으로 규정되어진 도로는 예외로 한다.

⁶ 유럽협정(European Agreement) 부록 제6번 항목 참조.
⁷ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제6번 항목 참조).
⁸ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제7번 항목 참조).
⁹ 유럽협정(European Agreement) 부록 제7번 항목 참조.
¹⁰ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제7번 항목 참조).
¹¹ 유럽협정(European Agreement) 부록 제8번 항목 참조.
¹² 유럽협정(European Agreement) 부록 제9번 항목 참조.

13 각주 참조

2. 차도를 이용하는 동물의 이동은 차량의 주행방향과 적절한 방향으로, 또 가능한 차도 가장자리로 이동하여야 한다.
3. 본 협약 제7조 제1항, 제11조 제6항의 규정, 또는 기타 본 협약의 규정들에 반대되는 편견 없이, 상황이 허락하는 한 모든 운전자는 자신의 차량을 차도 가장자리에 차량의 진행 방향과 적절한 방향으로 두어야 한다. 그러나 서명국 및 산하기관은 차도 상 화물차량의 위치와 관련하여 더욱 세부적인 규정을 마련할 수 있다.
4. 두 개 또는 세 개의 차도로 구성되는 도로에서, 어떠한 운전자도 적절한 주행 방향 반대편에 위치한 차도를 이용할 수 없다.
5. (a) 4차로이상의 양방향 차도에서, 어떠한 운전자도 자신이 주행하는 방향의 역방향으로 교통흐름을 처리하는 반대편 차도를 점유할 수 없다.
(b) 3차로 양방향 차도에서, 어떠한 운전자도 자신이 주행하는 방향의 역방향으로 교통흐름을 처리하는 반대편 차도의 가장자리를 점유할 수 없다.
6. 제11조의 규정을 침해하지 않는 범위 내에서, 추가 차선이 표지판으로 표시된 경우 저속으로 주행하는 차량의 운전자는 해당 차선을 이용해야 한다.

제11조 차선 내에서의 추월과 이동

1. (a) 추월차량 운전자는 적절한 교통진행방향(예, 우측통행, 좌측통행)의 반대방향을 사용하여 추월하여야 한다.
(b) 그러나 추월을 당하는 운전자가 회전하기 위하여, 다른 도로를 이용하기 위하여, 도로시설물로 진입하기 위하여 또는 정지하기 위하여 적절한 교통진행방향의 반대 방향으로 이동 신호를 제시한 경우 및 해당 방향으로 차량 또는 동물을 이동한 경우, 추월 운전자는 교통진행방향을 사용하여 추월하여야 한다.
(c) 국내 법률은 충분한 공간이 확보된 경우 자전거 및 오토바이 운전자가 정지해 있거나 저속으로 주행하는 자전거 또는 오토바이 이외의 차량을 교통 흐름 방향에 해당하는 측면에서 추월할 수 있도록 허용할 수 있다.
2. 모든 운전자는 추월 전에, 제7조 제1항 또는 제14조의 규정들에 대한 편견 없이 다음을 확인한다.
 - (a) 후미 차량 운전자가 추월하려고 하지 않는다.
 - (b) 동일차로 전방 주행 차량 운전자가 다른 차량을 추월하지 않는다.
 - (c) 대항방향으로 주행하는 차량을 위협하게 하지 또는 방해하지 않으며, 추월하려고 진입하는 대항차로를 먼저 주행하고 있는 선두 및 후방 차량 사이의 간격이 충분하며, 해당 차량간의 속도차이가 단시간 내 추월에 무리가 없다.
 - (d) 대항방향 분리 도로의 경우를 제외하고, 추월당하는 차량에게 불편함을 끼치지 않으며 본 협약 제10조 제3항이 규정한 위치로 다시 진입할 수 있다.
3. 본 제11조 2항의 규정에 따라서, 양방향 2차로 도로에서 언덕 등반의 경우, 정지시거가 확보되지 않은 곡선구간, 노면표시 세로선으로 추월 구간이 표시되지 않은 구간, 대항 방향 분리 도로에서 동일 차로를 이탈하지 않는 추월은 특별히 금지된다.
4. 추월 차량 운전자는 추월을 당하는 차량 또는 도로 이용자와 충분한 간격을 두어야 한다.
5. (a) 편도 2차로 이상인 차도의 경우, 본 협약 제10조 제3항이 규정하는 위치로 다시 진입한 후 또 다시 추월하려는 운전자는, 만일 해당 차량 후미에 더 높은 주행속도로 접근하는 운전자에게 부당한 불편을 끼치지 않는다면 처음 추월해서 진입한 차로에 있어야 한다.
(b) 그러나 서명국 또는 산하기관은 자전거, 엔진부착자전거, 오토바이 등 본 협약의 의미를 기준으로 동력차량이 아닌 차량 운전자와 허용 최대중량이 3,500kg 이거나 설계 최대속도가 시속 40 km/h 를 넘지 않는 동력 차량 운전자에게는 본 조항의 규정

¹³ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제9번 항목 참조).

- 을 적용하지 않아도 된다.¹⁴
6. 본 5(a)항의 규정이 적용될 수 있고, 교통밀도가 높아 차량 진행 방향 차도 전부를 점유하고 있으며 동일차로 전방 차량의 속도에 영향을 받으며 주행하는 차량의 경우
 - (a) 본 11조 제9항의 규정에 편견 없이, 다른 차로를 주행하는 차량속도가 빠르다고 해서 추월이 성립한다고 본 조항에서는 간주하지 않는다.
 - (b) 적절한 주행 방향의 차도 연석과 가장 가까운 차로를 주행하지 않는 운전자는 오직 우회전, 좌회전 또는 주차를 목적으로만 차로를 변경할 수 있다. 그러나 본 조 제11항 5(b)에 의해 마련된 서명국 국내 법규를 따르며 수행한 차로변경에는 해당 규정이 적용되어선 아니 된다.¹⁵
 7. 본 조 제5항 및 제6항 규정내용을 따르며 차로를 주행하는 경우, 차도의 차로가 노면표시 세로선으로 구분되어 있다면, 운전자는 양 차로를 걸치는 주행을 하여선 아니 된다.
 8. 본 조 제2항의 규정, 그리고 서명국 또는 산하기관이 제정한 건널목 추월 규정에 대해서는 편견 없이, 어떠한 운전자도 자전거, 엔진부착자전거, 사이드카가 부착되지 않은 오토바이를 제외한 모든 차량을 추월할 수 없다.
 - (a) 원형 5지 비신호교차로(roundabout)을 제외한 교차로 또는 교차로 바로 전방에서 추월은 금지되나 다음은 예외이다.
 - (i) 본 조 1(b)항 규정을 따르는 경우
 - (ii) 추월이 허용되는 도로가 교차로에서 우선권을 가진 경우
 - (iii) 교차로가 교통신호등 또는 적법 경찰에 의하여 관제되는 경우
 - (b) 차단문(gate) 또는 반 차단문(half-gate)이 설치되지 않은 건널목 또는 건널목 바로전방일 경우, 차량의 진행을 승인하는 신호등으로 건널목이 운영되고 있다면 서명국 또는 산하기관은 건널목에서의 추월허용여부를 결정하여야 한다.¹⁶
 9. 차량은 횡단보도 노면표시 또는 표지가 설치된 장소에서 횡단하는 보행자에게 접근하고 있는 차량, 횡단보도 앞에서 갑자기 정지한 차량을 추월할 수 없으나, 보행자가 횡단보도를 통행 횡단함을 발견할 시 즉시 정지할 수 있을 정도의 저속 주행차량을 추월하는 것은 제외한다. 서명국 또는 산하기관이 보행자 횡단보도 일정거리 내에서 추월 금지하는 내용과, 횡단보도 앞에서 즉시 정지한 차량을 추월하는 추월차량 운전자에게 더욱 엄격한 규제 내용을 부과하는 내용의 규제마련을 방해하는 것으로 본 조항이 해석되어선 아니 된다.
 10. 본 협약 제16조 제1(b)항에서 규정한 경우를 제외하고, 후미주행 차량이 추월하려 한다는 것을 인식한 운전자는, 주행 방향 차도 가장자리로 밀착하여 주행하여야 하며 가속해서는 아니 된다. 만일 차도의 협소함, 종단면, 노면 상태 때문에, 또는 대향 교통량 밀도 때문에 추월하기 위험하거나 또는 어려운 경우, 느린 주행속도 차량, 덩치가 큰 차량, 또는 제한속도를 준수하여야 하는 차량의 운전자는 후미 차량이 추월할 수 있도록 속도를 감속하고, 필요하다면 가능한 도로의 가장자리에 밀착하여야 한다.
 11. (a) 17일방통행 차도와 동일 교통 진행 방향으로 2개 이상의 차로가 도시 심화구역 내부에, 3개 차로가 도시 심화구역 외부에 있으며 이러한 도로가 세로 노면표시 선으로 연결되는 양방향 차도의 경우에, 서명국과 산하기관들은 차로변경에 대한 적절한 규제가 마련된 경우,
 - (i) 차량이 다른 차로를 주행하는 차량을 주행방향을 기준으로 적절한 측면(방향)으로 추월하는 것을 허용한다.
 - (ii) 본 협약 제10조 제3항의 규정을 적용하지 않는다.
 - (b) 본 조항 제9항의 규정을 손상하지 않는 범위 내에서, 본 조항의 (a)조항과 연관된 경우, 본 협약의 의미 내에서 조항에 제시된 운전자 태도는 추월로 간주되어서는 아니 된다.

¹⁴ 유럽협정(European Agreement) 부록 제10번 항목 참조.

¹⁵ 유럽협정(European Agreement) 부록 제10번 항목 참조.

¹⁶ 유럽협정(European Agreement) 부록 제10번 항목 참조.

¹⁷ 유럽협정(European Agreement) 부록 제10번 항목 참조.

제12조 대향차량 통행(passing)

1. 대향방향 차량과 지나치는 경우, 운전자는 필요시 주행 방향에 적절한 차도 가장자리로 밀착하여 측면공간을 충분히 확보하여야 한다. 장애물 또는 다른 도로 이용자로 인하여 측면공간 확보에 어려움이 있을 시, 운전자는 주행속도를 줄여야 하고, 필요한 경우, 대향방향 도로 이용자가 진행할 수 있도록 정지하여야 한다.
2. 산악도로, 구배가 가파른 도로, 또는 이와 유사한 도로에서, 대향방향 차량과의 측면교차가 어렵거나 불가능한 경우, 상향 진행하는 차량이 선행할 수 있도록, 하향진행 차량 운전자는 도로 가장자리에 밀착하여야 하나, 도로 가장자리에 차량을 세울수 있도록 설치되는 레이바이(Lay-bys)가, 양 차량의 속도와 위치를 고려하였을 시 상향 진행하는 차량과 가까이 있으며, 그러한 상향 진행 차량이 레이바이를 이용한다면 양 차량 중 어떤 하나의 차량이 후진할 필요가 없을 때는 제외한다. 만일 양 차량 중 어떤 하나의 차량이 후진할 필요가 있을 경우, 하향진행 차량의 후진이 용이하다고 명백하게 판단되는 경우가 아니면, 상향진행 차량이 후진을 하여야 한다. 그러나 서명국 또는 산하기관은 특정 차량, 도로, 도로구간에는 본 조항의 규정내용과 다른 특별규칙을 규정할 수 있다.¹⁸

제13조 차량간 속도 및 거리

1. 차량 운전자는 정 위치에 위치하여 적절한 순간에 적절한 반응, 또 차량조작을 수행하여 차량을 어떤 상황에서도 제어할 수 있어야 한다. 전방 가시거리 내에서 또는 인지가능한 장애물을 피하며 차량이 정지할 수 있도록, 운전자는 주행속도를 조절하면서 주변상황, 특히 땅의 굴곡, 도로상황, 차량 또는 탑재화물 상태, 기상조건, 교통밀도 등에 지속적으로 주목하여야 한다. 주변상황에 따라, 특히 시계가 좋지 않은 경우, 운전자는 속도를 낮추거나 필요하다면 정지하여야 한다.¹⁹
2. 서명국 국내 법규는 모든 도로에 적용되는 최고 제한속도를 규정하여야 한다. 서명국 국내 법규는 특별 중량 또는 하적물을 기준으로 위험 차종을 구분하여 특정 제한속도를 규정하여야 한다. 국내 법규는 특별히 초보운전자와 같은 운전자 그룹을 분류하여 유사한 법규를 규정할 수 있다.
3. 제2항 첫째 절 규정은 제34조 제2항에서 규정하는 긴급차량 및 서명국 국내 법규에서 이와 유사하게 다루어지는 차량의 운전자에게는 적용되지 않는다.
4. 어떤 운전자도 정당한 이유 없이 비정상적으로 저속주행하여 다른 차량의 정상적인 진행을 방해하여서는 아니 된다.
5. 후미 차량 운전자는 전방 차량이 속도를 줄이거나 정지하였을 경우, 충돌을 피할 수 있도록 전방 차량과 충분한 거리를 유지해야 한다.
- 6.²⁰ 도시 심화구역 외부지역에서, 일반차량 또는 최대 허용 중량이 3,500kg 이상인 혼합차량, 또는 길이가 10m를 넘는 대형 차량의 운전자는 해당차량이 추월 및 추월을 준비하는 경우를 제외하고 전방 차량과 일정 거리를 유지하며 주행하여 자신을 추월하는 차량들이 안전하게 해당 차량의 전방 공간으로 진입할 수 있게 하여야 한다. 그러나 이 조항은 교통량이 높은 상황, 또는 추월이 금지된 상황에는 적용되지 않는다. 덧붙여서:
 - (a) 적법 기관은 본 조항의 적용에서 특별차량을 면제하거나, 또는 일방향 2차로 차도에 본 조항이 적용되지 않음을 규정할 수 있다.
 - (b) 서명국 및 산하기관은 차량특성을 고려하여 본 조항에서 정한 수치를 달리 정할 수 있다.

SMART TRAFFIC
RESEARCH LABORATORY

¹⁸ 유럽협정(European Agreement) 부록 제11번 항목 참조.

¹⁹ 유럽협정(European Agreement) 부록 제12번 항목 참조.

²⁰ 유럽협정(European Agreement) 부록 제12번 항목 참조.

제14조 차량 조작 일반규정

1. 주차 차량열로 진입 또는 진출하거나 도로와 접하는 사유지 및 다른 도로로 좌회전 또는 우회전하여 진입하는 운전자는 전방, 후방, 대항방향으로 이동하는 도로 이용자들을 위험에 처하지 않게 우선적으로 이들의 위치, 방향, 속도 등을 고려하여 진행 가부를 확인하여야 한다.²¹
2. 유턴 또는 후진하는 운전자는 다른 도로 이용자들을 위험하게 또는 방해하지 않음을 우선적으로 확인해야 한다.
3. 운전자는 회전이동 또는 측면이동을 수행하기에 앞서 본인 차량에 설치된 방향지시등, 또는 방향지시등을 사용하지 못할 경우 운전자의 팔을 사용하여 적절한 신호를 표시하여 자신의 진행 방향을 명확하고 충분히 알려야 한다. 방향 지시 신호는 방향 전환 이동을 수행하는 동안 지속되어야 하며, 이동의 종료와 함께 즉시 중단되어야 한다.

제15조 일반대중교통차량 규정

도시심화구역 내에서 일반 대중교통차량의 이동을 원활하게 하기 위하여 다른 차량 운전자들은 본 협약의 제17조 제1항 규정에 따라 속도를 낮추어야 하며, 또 필요한 경우 대중교통차량이 정지상태로 출발할 경우 수반되는 차량 조작과정이 이루어질 수 있도록 기타 차량의 의무정지 규정을 국내 법규로 마련할 것을 권장²²한다. 별도로 서명국 또는 산하기관이 사고의 위험을 줄이기 위하여 대중교통차량 운전자가 방향지시등으로 이동방향 및 이동의사를 표출한 후 수행하여야 하는 주의 운전 의무사항에 상기 규정은 어떠한 영향도 미치지 않아야 한다.

제16조 방향전환

1. 운전자는 본 협약 제7조 1항과 제14조의 규정 내용을 침해하지 않으면서 다른 도로 및 도로 인접 사유지로 진입하기 위하여 우회전 및 좌회전을 수행하기 이전에 다음을 이행하여야 한다.
 - (a) 만일 운전자가 회전이동 하여 주행 방향을 전환하려는 경우, 차량은 가능한 한 회전하고자 하는 방향의 차도 가장자리에서 가능한 한 조심하며 회전하여야 한다.
 - (b) 자전거 또는 엔진부착자전거를 규정하는 서명국 또는 산하기관 법률에 제약받는 운전자가 차도의 반대편으로 회전이동 하려는 경우, 양방향통행 차도의 경우 가능한 한 차도의 중앙선과 가까운 방향으로 이동하여야 하며, 일방통행 차도의 경우 차량의 도로주행 방향과 동일 방향 쪽의 차도 가장자리와 가까운 차로로 이동하여야 한다. 만일 진입하고자 하는 도로가 양방향 도로 일 경우, 진입하고자 하는 차도의 적절한 주행방향으로 진입하도록 회전하여야 한다.
2. 본 협약 제21조 규정을 침해하지 않으면서, 운전자는 방향을 전환하는 동안 진입하고자 하는 차도의 반대편 진행 차량 및 자전거전용도로를 이용하여 진입하고자하는 차도를 횡단하는 자전거 및 엔진부착자전거가 먼저 지나가도록 하여야 한다.

제17조 속도감속

1. 안전상의 문제로 필요한 경우가 아니면, 어떠한 운전자도 갑작스레 차량을 제동하여선 아니 된다.
2. 급격한 속도감속을 수행하려는 운전자는, 긴급한 위험상황에 대처하기 위해 속도를 감속하는 경우를 제외하고, 그러한 속도감속으로 인하여 다른 운전자에게 위험을 초래하거나 부당한 불편을 끼치지 않는지 먼저 확인하여야 한다. 후미 주행차량이 없거나 멀리 떨어져 있음이 확인되지 않는 경우, 운전자는 팔로 적절한 신호를 적시에 분명하게 표시하여야 한다. 그러나 본 협약 부록 5번 제31항이 규정하는 차량정지신호에 의하여 속도감속경고 가 제공된 경우에는 본 조항이 적용되지 않는다.

제18조 교차로와 양보규정

1. 교차로로 접근하는 모든 운전자는 교차로가 설치된 지역의 주변상황을 고려하며 각별히 주의하여야 한다. 차량 운전자는 특별히 통행우선권을 가지는 차량이 교차로를 먼저 통과하도록 정지할 수 있는 속도로 주행하여야 한다.

²¹ 유럽협정(European Agreement) 부록 제13번 항목 참조.

²² 유럽협정(European Agreement) 부록 제14번 항목 참조.

2. “작은 길(path)” 또는 “비포장도로”를 이용하여 교차로로 접근하며, 이를 가로지르는 도로(작은 길 또는 비포장 도로가 아닌 도로)로 진입하는 차량운전자는 해당 도로를 주행하는 차량에게 양보주행하여야 한다. 본 조 규정의 적용을 위하여 “작은 길” 또는 “비포장도로” 용어는 국내 법규로 정의될 수 있다.
 3. 도로 인접 사유지에서 도로로 진입하려는 차량은 해당 도로를 주행하는 차량들에게 양보주행하여야 한다.²³
 4. 본 조 제7항의 규정에 따라서
 - (a) 교통의 진행방향이 도로의 우측인 국가는 본 협약 제18조 제2항, 제25조 제2항 및 제4항에서 규정하는 교차로를 제외한 교차로에서, 차량 운전자는 우측접근 차량에게 통행을 양보하며 진행하여야 한다.
 - (b) 교통의 진행방향이 도로의 좌측인 국가 또는 산하기관은 교차로에서의 도로 우선권 내용을 적절하게 규정할 수 있다.²⁴
 5. 교통신호등의 진행시 신호에도 불구하고, 전방에 교통정체가 심하여 차량이 교차로 내부에 정지하고, 또 이러한 정지로 인해 기타 차량의 진행에 장애 또는 방해가 되는 경우, 운전자는 교차로 내부에 진입하여서는 아니 된다.
 6. 교통신호등으로 규제되는 교차로에 이미 진입한 운전자는 다른 도로이용자의 진행에 방해가 되지 않는다면 다음 신호를 기다리지 않고 능동적으로 교차로를 벗어날 수 있다.
 7. 선로위로 이동하지 않는 차량의 운전자는 선로위로 이동하는 차량에게 통행을 양보하여야 한다.
- ²⁵ 각주 참조

제19조 건널목

도로이용자는 건널목에 접근하거나 횡단할 때 각별한 주의를 기울여야 한다.

- (a) 모든 운전자는 적절한 속도로 주행하여야 한다.
- (b) 신호등 또는 음향신호의 정지시지 준수 의무를 위배하지 않으면서, 차단문 또는 반차단문이 도로를 가로지르는 방향으로 닫혀 있거나 닫히고 있는 경우, 또 반차단문 열려지고 있는 경우에는 어떠한 도로 이용자도 건널목으로 진입하여선 아니 된다.
- (c) 차단문, 반차단문, 신호등이 설치되지 않은 건널목의 경우, 도로 이용자는 선로를 이용하는 차량의 접근을 확인하지 않은 상태에서 건널목에 진입하여선 아니 된다.
- (d) 모든 도로이용자는 해당 차량이 건널목에 정지할 필요가 없음을 확인 한 후 건널목을 진입하여야 한다.
- (e) 어떠한 도로이용자도 건널목을 오래 머무르면서 횡단하지 말아야 한다. 피치 못할 상황으로 차량이 선로에 정지하였을 경우 운전자는 차량을 선로 밖으로 밀어내기 위해 노력하여야 하며, 만일 차량을 선로 밖으로 밀어내지 못하였을 경우 운전자는 선로이용차량 운전자에게 제 시간에 경고해 줄 수 있는 즉각적인 모든 방법을 이행하여야 한다.

제20조 보행자 규정

1. 서명국 또는 그 하위 행정구역은 보행자가 차도에서 통행하는 것이 위험하거나 차량 통행을 방해하는 경우를 제외하고는, 본 조의 규정을 적용하지 아니할 수 있다.²⁶
2. 차도 변에 인도 또는 보행자 보행 공간이 확보된 경우, 보행자는 이를 이용하여야 한다. 그러나 예방책이 필요한 경우
 - (a) 보행자가 큰 부피의 짐을 밀거나 들고 가는 경우, 인도나 가장자리로 보행함으로써 다른 보행자들에게 심각한 불편을 초래할 경우에는 차도를 이용할 수 있다.
 - (b) 보호자가 인솔하는 보행자들이 무리를 지어 이동하는 경우, 차도를 이용할 수 있다.

²⁷ 각주 참조

²³ 유럽협정(European Agreement) 부록 제15번 항목 참조.

²⁴ 유럽협정(European Agreement) 부록 제15번 항목 참조.

²⁵ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제15번 항목 참조).

²⁶ 유럽협정(European Agreement) 부록 제16번 항목 참조.

²⁷ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제16번 항목 참조).

3. 차 도변 인도 또는 보행자 공간이 존재하지 않거나 보행자가 이용할 수 없는 경우, 보행자는 차도를 이용하여 도보할 수 있다. 자전거용 전용도로가 설치되어있으며 자전거 통행량 수준이 허용된다면, 보행자는 자전거 전용 도로를 이용할 수 있으나, 자전거나 엔진부착자전거의 통행을 방해하지 않아야 한다.
4. 본 조의 제2항 및 3항에 따라서 차도를 보행하는 보행자는 가능한 한 차도 변을 이용하여 보행하여야 한다.²⁸
5. 국내법률에 아래의 규정을 선정토록 권고한다. 차도를 이용하는 보행자는 위험한 경우를 제외하고는 교통흐름방향의 반대쪽 차도 가장자리를 이용하여야 한다. 그러나 자전거, 엔진부착자전거, 오토바이를 끌고 가는 사람의 경우, 보호자가 인솔하여 보행무리 또는 행렬로 무리지어 이동하는 경우는 차도의 교통흐름방향의 차도 가장자리를 이용하여야 한다. 야간의 경우, 시계가 분명치 않은 경우, 또는 주간이라도 차량 교통량이 많은 경우, 보행자가 행렬로 무리지어 이동하는 것이 아니라면 차도를 이용하는 보행자는 가능한 한 일렬로 이동하여야 한다.²⁹
6. (a) 차도를 횡단하려는 보행자는 각별한 주의를 기울이며 차도로 진입하여야 한다. 보행자는 근처에 횡단보도가 있다면 반드시 횡단보도를 이용하여야 한다.
 - (b) 차도에 횡단보도 표지 또는 노면표시로 표시되는 횡단보도를 이용하여 해당 차도를 횡단하기위하여:
 - (i) 횡단보도에 보행자신호등이 설치되어 있는 경우, 보행자는 신호의 지시를 따라야만 한다.
 - (ii) 보행자신호등은 설치되어 있지 않지만, 차량신호등 또는 적법경찰이 차량흐름을 통제하고 있는 지점의 경우, 보행자는 신호등 또는 적법경찰이 자동차의 진행을 허용하고 있을 때 차도로 진입하여서는 아니 된다.
 - (iii) 상기 내용과 다른 보행자 횡단보도의 경우, 보행자는 접근차량의 거리와 속도를 고려하면서 차도로 진입하여야 한다.
 - (c) 보행자는 보행자횡단표지로 표시되었거나 노면표시로 지정된 보행자 횡단지점이 아닌 곳에서 차도를 횡단하고자 하는 경우, 차량 통행을 방해하지 아니함을 사전에 확인하지 아니하고는 차도에 진입하여서는 아니 된다.³⁰
 - (d) 일단 차도를 횡단하기 시작하였다면, 보행자는 불필요하게 긴 경로를 취하거나 불필요하게 차도에 오래 머무르거나 정지하여서는 아니 된다.
7. 서명국 또는 산하기관은 차도횡단 보행자에게 더욱 엄격한 의무사항을 부과할 수 있다.

제21조 보행자에 대한 운전자 행동

1. 모든 운전자들은 보행자들을 위험하게하는 행동을 피하여야 한다.
2. 본 협약 제7조 제1항, 제11조 제9항, 제13조 제1항의 규정을 손상치 않는 범위에서, 표지판 또는 노면표시로 구분되는 횡단보도를 이용하여 보행자가 도로횡단하는 경우
 - (a) 차량진행이 신호등 또는 적법경찰에 의해 통제되는 횡단보도에서, 운전자들은 진행금지 신호 시, 횡단보도 또는 정지선에 못 미쳐서 멈춰서야 하며, 진행허용 신호 시, 이미 횡단보도로 진입한 보행자의 통행을 막거나 방해하여선 아니 된다. 방향전환하여 진입하려는 도로입구에 횡단보도가 있는 경우, 운전자는 횡단보도를 이용하는 보행자, 횡단하려는 보행자에게 양보하며 서행하여야 하고 필요하다면 정지할 수 있다.
 - (b) 차량진행이 신호등 또는 적법경찰로 통제되지 않는 횡단보도에서, 운전자는 횡단보도를 이용하는 보행자, 횡단하려는 보행자를 위험하지 않게 하는 충분히 낮은 속도로 주행하며 횡단보도로 접근해야 하며, 필요에 따라 정지하여야 한다.
3. 본 조의 어떠한 규정도 다음의 서명국 또는 산하기관 내용을 금지하는 것으로 해석되어선 아니 된다.³¹
 - (a) 차량 운전자는 본 협약 제20조의 조건에 부합되는 차도에 도로표지 또는 노면표시로 구분되는 횡단보도를 이용하는 보행자, 이용하려는 보행자가 있는 경우 모두 정지하여야 한다.
 - (b) 차량운전자는 도로표지 또는 노면표시로 횡단보도가 구분되지 않은 차도 또는 교차로에서, 횡단 보행자의 통행을 막거나 방해하지 못한다.
4. 정류장으로 구분되는 장소에서 대중교통차량을 도로차량주행방향으로 추월하려는 운전자는, 대중교통차량 승객의

²⁸ 유럽협정(European Agreement) 부록 제16번 항목 참조.

²⁹ 유럽협정(European Agreement) 부록 제16번 항목 참조.

³⁰ 유럽협정(European Agreement) 부록 제16번 항목 참조.

³¹ 유럽협정(European Agreement) 부록 제17번 항목 참조.

탑승 및 하차를 허용할 수 있도록 서행 또는 필요한 경우 정지하여야 한다.

32 각주 참조

제22조 차도 도류섬

본 협약 제10조 규정을 벗어나지 않으며, 운전자는 추행차도에 설치된 도류섬, 지주대, 또는 기타설비의 좌측 및 우측으로 지나가(pass) 수 있으나 다음의 내용을 예외로 한다.

- (a) 도류섬, 지주대 또는 기타설비를 지나가(pass)하는 진행방향이 표지에 명시되어 있는 경우
- (b) 도류섬, 지주대 또는 기타설비가 양방향통행 차도 중앙선에 설치되어 있는 경우, 운전자는 도류섬, 지주대 또는 기타설비의 도로 차량주행방향(예, 우측통행, 좌측통행) 측으로 지나가(pass) 한다.

제23조 정차와 주차

- 1. 도시심화구역 외부에서, 주차차량 및 정차차량, 그리고 묶여있는 이동수단 동물들은 차도 외부에 가능한 한 차도와 멀리 위치되어야 한다. 도시심화구역 내부에서, 주차차량 및 정차차량, 그리고 묶여있는 이동수단 동물들은 자전거전용도로 및 보행자공간 노면에 위치되어선 않되나, 국내 법규에서 허용하는 지점은 제외한다.
- 2. (a) 주차차량 및 정차차량, 그리고 묶여있는 이동수단 동물들은 가능한 차도 가장자리와 가까운 곳에 있어야 한다. 도로차량주행방향 가장자리가 아닌 경우, 운전자는 차도에 주차 또는 정차하여선 아니 된다. 그러나 차도의 도로차량주행방향 가장자리에 선로가 설치되어 주차 및 정차를 할 수 없을 경우, 차도의 반대방향 가장자리에 주차 및 정차할 수 있다. 더 나아가서 서명국과 산하기관은:
 - (i) 예를 들어 차도에서 도로차량주행방향 가장자리에 정차금지표지가 설치된 경우, 특정상황에 따라 차도의 반대편 가장자리에 주정차를 허용할 수 있고,
 - (ii) 일방통행 차도의 경우, 차도의 양측 가장자리에 주정차를 허용할 수 있으며
 - (iii) 차도의 중앙에 특별히 노면표시하여 주정차를 허용할 수 있다.
- (b) 국내 법규에서 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고, 자전거, 엔진부착자전거, 사이드카 미부착 오토바이 외의 차량을 2열중대로 주정차할 수 없다. 해당 지역에서 별도로 반대규정을 마련하지 않는 한, 정차차량 및 주차차량은 차도 변과 평행하게 위치되어야 한다.³³
- 3. (a) 다음 지역에서의 차량 주정차는 금지된다.³⁴
 - (i) 보행자 횡단보도, 자전거 횡단도로 및 건널목
 - (ii) 도로상에 설치된 광차선로 또는 철로 상부, 또는 그러한 선로와 근접하여 광차또는 열차의 진행이 방해 받는 장소, 또한 서명국 또는 산하기관이 규정한 경우 포장도로 및 자전거도로 상부

35 각주 참조

- (b) 차량의 주차 및 정차는 위험을 초래할 수 있는 모든 지점에서 금지되어야 한다. 구체적으로 지적하면
 - (i) 특별히 허용을 의미하는 노면표시된 지점을 제외한, 모든 입체교차로 하부 및 터널 내부,
 - (ii) 언덕 정상과 근접한 차도, 또는 해당 차도에 차량 주행속도가 분명치 않으며, 차량의 안전 추월시거가 충분히 확보되지 않은 곡선부 차도의 상부,
 - (iii) 본 조항 (b)(ii) 규정이 적용되지 않지만 차량과 세로 노면표시간의 간격이 3m 이하이고, 동일 편에서 접근하는 차량이 해당 세로 노면표시를 교차함이 금지된 차도 상부
 - (iv) 주정차 차량이 도로표지 또는 신호등을 가리게 되는 모든 장소

³² 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제17번 항목 참조).
³³ 유럽협정(European Agreement) 부록 제18번 항목 참조.
³⁴ 유럽협정(European Agreement) 부록 제18번 항목 참조.
³⁵ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제18번 항목 참조).

- (v) 저속차량을 위하여 마련되는 부가차로 상부
 - (c) 차도 노상주차는 다음의 경우에 금지된다.
 - (i) 건널목 접근로, 교차로 접근로, 버스정류장 진입로, 무궤도전차 정류장 진입로, 열차 정류장 진입로에서 국내 법규가 규정한 일정 구간 내부³⁶
 - (ii) 사유지 차량 출입문 앞
 - (iii) 다른 정당하게 주차된 차량의 출입을 막는 모든 지점
 - (iv) 3개의 차도로 구성된 도로에서 중앙차도, 그리고 도시심화구역 외부의 경우, 적절한 표지로 지정된 우선권도로(차도) 상부
 - 4. 운전자는 사고에 대비한 적절한 예방책을 마련치 않은 채, 차량 또는 동물을 떠나서는 안 되며, 자동차의 경우 불법사용을 방지하며 차량을 떠나서는 아니 된다.
 - 5.³⁷ 국내 법규는 다음을 규정하도록 권고한다. 엔진부착자전거, 사이드카가 부착되지 않은 오토바이를 제외한 엔진구동차량, 또는 트레일러가 도시심화구역 외부에서 일정시간동안 차도에 정지해 있는 경우, 해당 차량 운전자는 접근하는 차량 운전자에게 충분한 거리를 두고 가장 적절한 위치에 최소한 한 개 이상의 적절한 장비를 사용하여 경고하여야 한다. 이에 해당하는 경우는
 - (a) 차량이 야간에 차도에 일정시간 동안 정지해 있으며, 접근하는 차량 운전자의 방해물인 해당 차량을 인지할 수 없을 경우와
 - (b) 정차금지구역에서 불가피하게 차량을 세울 수밖에 없을 경우이다.
 - 6. 본 조항의 어떤 부분도 서명국 또는 산하기관이 주정차에 관한 다른 금지 조항을 만들지 못하도록 하는 것으로 해석되어서는 아니 된다.
- 38 각주 참조

제24조 차량 문 열기

다른 도로이용자들을 위험하지 않다는 것을 확인하기 전, 차량 문을 열거나 열어두는 것과 하차함은 금지되어야 한다.

제25조 자동차전용도로 및 유사도로

- 1.³⁹ 자동차전용도로 또는 국내 법률이 특별히 규정한 도로의 진입로 및 진출로에서:
- (a) 보행자, 동물, 자전거, 오토바이로 취급되지 않는 엔진부착자전거, 그 외에 자동차로 분류되지 않는 모든 차량 및 트레일러 견인차, 평지에서 도로설계조건 상 국내 법률이 규정한 주행속도로 주행할 수 없는 차량 또는 트레일러 견인차는 차량전용도로를 사용할 수 없다.
 - (b) 운전자들은 다음의 행위를 금하여야 한다.
 - (i) 표지로 구분되는 주차구역 외에 정차 또는 주차하는 행위 - 만일 불가피하게 일시적으로 정지한 경우, 운전자는 차도와 갭길에서 벗어나기 위해 노력해야 하며, 만일 그렇지 못한 경우 접근차량 운전자에게 전방에 차량이 있다는 경고를 얼마간의 거리를 확보한 상태에서 즉시 알려야 한다.
 - (ii) 유틸, 후진 및 차도를 구분하는 중앙선 상으로 운전하는 행위
- 40 각주 참조
2. 차량전용도로로 진입하는 운전자는 차량전용도로를 먼저 주행하고 있는 차량에게 양보하며 주행하여야 한다. 만일 가속차로가 설치되어 있는 경우, 차량은 가속차로를 사용하여야 한다.
 3. 차량전용도로에서 진출하려는 운전자는 차량전용도로 출구와 연결되는 적절한 차로로 적절한 순간에 이동하여야 하며, 만일 감속차로가 설치되어 있는 경우, 가능한 한 빨리 감속차로로 진입한다.

³⁶ 유럽협정(European Agreement) 부록 제18번 항목 참조.
³⁷ 유럽협정(European Agreement) 부록 제18번 항목 참조.
³⁸ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제18번 항목 참조).
³⁹ 유럽협정(European Agreement) 부록 제19번 항목 참조.
⁴⁰ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제19번 항목 참조).

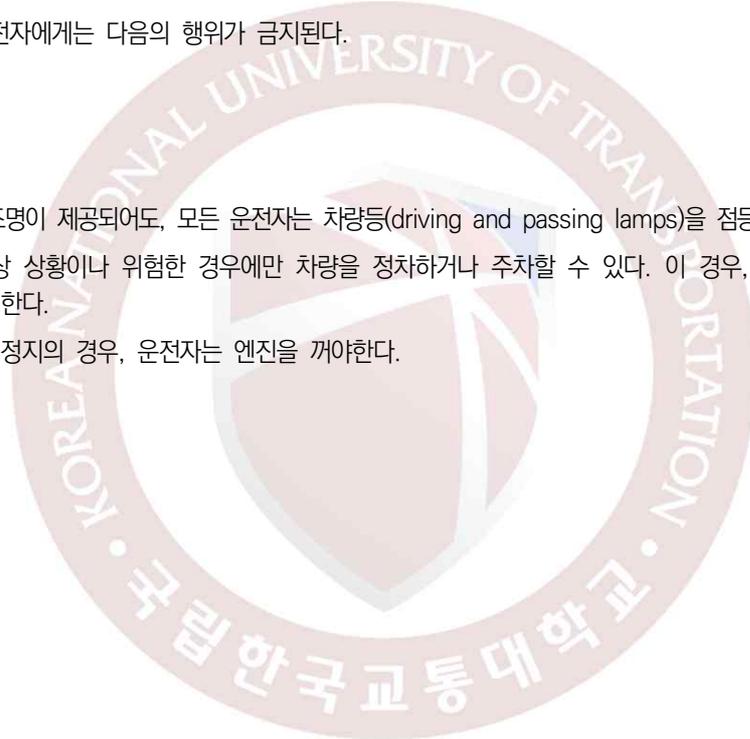
41 각주 참조

4. 본 조 제1항, 제2항, 제3항의 적용을 위하여, 정식으로 표지를 설치하여 차량흐름만을 처리하며 도로변 사유지의 출입이 허용되지 않는 기타 도로는 차량전용도로로 취급되어야 한다.⁴²

제25조 bis 특정 도로표지로 규정되는 터널에서의 규정

특정 도로표지로 지정되는 터널에서, 다음의 규정이 적용되어야 한다.

1. 모든 도로운전자에게는 다음의 행위가 금지된다.
 - (a) 후진
 - (b) 유턴
2. 터널내부에 조명이 제공되어도, 모든 운전자는 차량등(driving and passing lamps)을 점등하여야 한다.
3. 운전자는 비상 상황이나 위험한 경우에만 차량을 정차하거나 주차할 수 있다. 이 경우, 가능한 한 지정된 장소를 이용해야 한다.
4. 장시간 차량 정지의 경우, 운전자는 엔진을 꺼야한다.



⁴¹ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제19번 항목 참조).

⁴² 유럽협정(European Agreement) 부록 제19번 항목 참조.

제26조 행렬과 장애인에게 적용되는 특별규정

1. 모든 도로이용자는 군대행렬, 또는 보호자 인솔아래 줄지어가는 학생들 및 기타 행렬을 가로질러 주행할 수 없다.
2. 휠체어를 이용하는 장애인 또는 천천히 보행하는 장애인은 인도 또는 도로의 적당한 가장자리를 이용할 수 있다.

제27조 자전거, 엔진부착자전거, 오토바이 운전자에게 적용되는 특별규정

1. 본 협약 제10조 제3항 규정에도 불구하고, 서명국 또는 산하기관은 자전거가 둘 또는 그 이상의 행으로 나란히 주행하는 것을 허용할 수 있다.
2. 어느 한 손으로도 핸들을 붙잡지 않거나, 다른 차량을 견인하거나 견인 당하는 것, 또는 자신이 물건을 운반하거나, 끌거나, 밀거나 하여서 자신의 자전거운행의 방해 및 다른 도로이용자들을 위험하게 하는 자전거운전자의 행위는 금지된다. 동일 조 규정은 엔진부착자전거 및 오토바이 운전자에게 적용된다. 그러나 엔진부착자전거 및 오토바이 운전자는 이에 덧붙여서 본 협약의 제14조 제3항이 규정하는 방향전환 신호를 제외한 모든 경우 반드시 양손으로 핸들을 잡아야 한다.⁴³
3. 자전거나 엔진부착자전거 운전자는 승객을 태울 수 없다. 그러나 서명국 또는 산하기관은 본 조 규정의 예외규정 또는 특별하게 자전거에 부가안장을 설치하여 승객을 태우는 것을 승인할 수 있다. 오토바이의 경우 이미 운전자가 뒤편 부가안장에 승객이 있는 경우, 오토바이는 사이드카에만 승객을 태울 수 있다.
4. 자전거전용도로(track)의 경우, 자전거 운전자가 자전거전용도로 이외의 차도부분을 이용하는 것을 서명국 또는 산하기관이 금지할 수 있다. 동일한 상황에서 만일 서명국 또는 산하기관이 적절하다고 판단된 경우, 엔진부착자전거는 자전거도로를 이용하여야 하고 자전거도로 이외 차도부분을 이용할 수 없는 내용을 규정할 수 있다.⁴⁴

⁴³ 각주 참조

⁴⁶ 각주 참조

제28조 음향경고 및 조명경고

1. 음향경고장치는 다음의 경우에만 사용할 수 있다.
 - (a) 사고를 피하기 위한 경고신호
 - (b) 도시심화구역 외부에서 추월을 수행하기 전 추월대상 전방차량 운전자에게 경고할 필요성이 있는 경우음향경고장치에서 발생하는 소리는 필요 이상 길어서는 아니 된다.
2. 해가 질 때와 해가 뜰 때 사이 동안, 자동차 운전자는 본 협약 제33조 제5항에 규정되는 조명경고를 음향경고를 대신하여 제공할 수 있다. 해가 있는 낮 시간동안에도 본 조 제1(b)항에 규정되는 목적을 위하여, 또는 조명경고가 주변상황에서 적절한 경우에 조명경고를 사용할 수 있다.
3. 서명국 또는 산하기관은 본 조 제1(b)항에 규정된 내용과 관련하여 도시심화구역 내에서 조명경고 사용을 허용할 수 있다.



⁴³ 유럽협정(European Agreement) 부록 제20번 항목 참조.

⁴⁴ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제20번 항목 참조).

⁴⁵ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제27번 bis 부터 제27번 quater)(제20번 항목의 bis 참조).

⁴⁶ 유럽협정(European Agreement) 부록 제21번 항목 참조.

제29조 선로차량

1. 선로가 차도에 위치하여 있는 경우, 도로이용자들은 선로를 이용하는 차량이 통과할 수 있도록 가능한 한 빨리 선로를 통과하여야 한다.
 2. 선로이용 차량의 이동 및 선로이용 차량을 지나치거나 추월하는 기타 차량을 대상으로, 서명국 또는 산하기관은 본 장 규정과 다른 특별규정을 채택할 수 있다. 그러나 서명국 또는 산하기관은 본 협약 제18조 제8항과 반대되는 규정을 채택할 수 없다.⁴⁷
- 48 각주 참조

제30조 화물적재

1. 적재허용 최대중량을 적재하였을 경우, 적재차량중량은 적재허용 최대중량을 초과하여선 아니 된다.
2. 차량적재 화물은 아래의 상황이 발생하지 않도록 정리되며 적재되어야 한다.
 - (a) 화물이 도로에서 끌리거나 도로로 추락하여 인명을 위태롭게 하거나 공공 또는 개인재산을 파손하는 경우
 - (b) 운전자의 시야를 가리거나 차량운행의 안전성을 해치는 경우
 - (c) 소음을 발생하거나, 먼지를 일으키거나, 불가피하지 않은 해를 입히는 경우
 - (d) 제동등과 방향표시등과 같은 차량등과 반사장치, 자동차번호판, 또는 본 협약이나 국내 법규가 요구하는 등록국가 식별표시 등을 가리는 경우와 본 협약 제14조 제3항 또는 제17조 제2항이 규정하는 수신호를 가리는 경우.
3. 화물을 안전하게 하고 보호하기 위하여 사용되는 줄, 체인, 커버 등과 같은 모든 부속물은 화물 주위에 단단히 조여지고 팍 묶여야 한다. 화물보호용 부속물은 본 조의 제2항 적재화물에 관한 규정을 만족해야 한다.
- 4.⁴⁹ 화물의 크기가 차량의 규격을 초과하며, 그러한 화물 끝 지점이 운전자 및 기타 도로이용자가 인식하기 어려운 경우, 해당 화물의 끝 지점은 표시(marking)되어야 한다. 야간의 경우, 백색전구 및 백색반사물질이 전면에, 적색 및 적색반사물질이 후면에 설치되어야 한다. 세부적으로 모든 동력구동차량은 다음을 따른다.
 - (a) 차량 전방 또는 후방으로 3m 이상 돌출한 화물은 항상 표시되어야 한다.
 - (b) 차량 전방 차폭등을 기준으로 0.4m 이상 측면으로 돌출한 화물은, 차량의 진행방향을 기준으로 야간의 경우 화물전면에 표시되어야 하며, 차량 후방 차폭등을 기준으로 0.4m 이상 측면으로 돌출한 화물은, 차량의 진행방향을 기준으로 야간의 경우 화물후면에 표시되어야 한다.
5. 서명국 또는 산하기관은 본 조 제4항에서 규정한 내용을, 화물 돌출적재의 금지 및 제한, 또는 특별승인의 조건 부제한으로 해석하여서는 아니 된다.



⁴⁷ 유럽협정(European Agreement) 부록 제21번 항목 참조.

⁴⁸ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제21번 항목 참조).

⁴⁹ 유럽협정(European Agreement) 부록 제22번 항목 참조.

제30조 bis 탑승자 탑승

탑승자에 있어 탑승인 수와 탑승방식이 운전자의 운전을 방해하거나 운전자의 시야를 가려서는 아니 된다.

제31조 사고발생시 행동

1. 부상자 구조의무에 관한 국내 법규의 규정을 손상치 않는 범위에서, 사고에 연루된 모든 운전자나 도로이용자들은 다음의 내용을 지켜야만 한다.
 - (a) 2차 사고발생 위험을 일으키지 않으면서 정지할 수 있다면, 가능한 한 빨리 정지한다.
 - (b) 사고현장의 교통안전이 확보되도록 노력하여야 하며, 만일 사고현장에서 사망자 및 심각한 부상자가 발생한 경우, 교통안전에 아무런 영향이 없는 한, 사고현장을 훼손해서는 아니 된다. 훼손이란 사고 책임을 결정하는데 유용한 증거(traces)를 소멸하는 것을 포함한다.
 - (c) 만일 사고에 관련된 다른 사람이 신분을 밝힐 것을 요청하면 이에 응하여야 한다.
 - (d) 만일 사고로 인하여 사망자 또는 부상자가 발생한 경우, 경찰에게 보고를 하여야 하고, 경찰에 의하여 부상자를 돕거나, 치료를 받거나, 사고현장을 떠나도 좋다는 허가가 수락된 경우를 제외하고는 사고현장으로 복귀하여야 하고, 경찰이 도착할 때까지 현장에 대기하여야 한다.
- 50 각주 참조
2. 심한 부상자가 없거나 사고에 연루된 당사자들이 경찰에 보고를 원하지 않는 경우, 서명국 또는 산하기관은 본 조 제1(d)항 규정을 적용하지 않음을 국내 법규에서 정할 수 있다.

제32조 램프사용에 관한 규정

1. 해가 질 때부터 해가 뜰 때 까지, 그리고 안개, 폭설, 폭우로 시인성이 좋지 않은 경우, 다음의 등은 주행차량에 점등되어야 한다.
 - (a) 엔진구동차량과 엔진부착자전거의 경우, 상향등(driving lamp), 전조등(passing lamp), 후미등(rear position lamp) 과 같이 각 차종에 따라 본 협약이 규정하는 등
 - (b) 본 협약 제5조 제30항에 의거하여 트레일리에 전미등(front position lamp) 부착이 요구되는 경우, 트레일리에 부착되는 전미등은 두개의 후미등보다 작지 않아야 한다.
2. 다음의 상황에서 상향등은 소멸되어야 하고 전조등으로 대체되어야 한다.
 - (a) 도로에 조명시설이 적절히 되어있는 도시심화구역 내부 및 일련의 가로등 시설에 의하여 차도가 밝게 비추어지는 도시심화구역 외부에서, 운전자 적절히 먼 거리의 도로 전방을 분명히 확인할 수 있으며 다른 차량은 해당 차량을 충분히 먼 거리에서도 확인가능한 경우
 - (b) 다른 차량 운전자 위험하지 않고 용이하게 진행할 수 있도록 충분히 먼 거리에서 차량이 다른 차량을 추월하려는 경우
 - (c) 다른 도로 및 도로와 나란한 수로 및 철로 이용자가 눈부시지 않게 할 필요가 있는 모든 경우
3. 그러나 차량이 다른 차량 근거리 후방에서 주행할 때 상향등은 제28조 2항이 규정하는 추월경고 발광신호로 사용될 수 있다.
4. 안개등은 짙은 안개, 폭설, 폭우 또는 유사한 기상조건에 한하여 점등될 수 있으며, 전방 안개등은 전조등을 대체하여 사용할 수 있다. 국내 법규는 폭이 좁은, 또는 넓은 도로를 구분하여 전방안개등과 전조등의 동시점등 또는 전방안개등만의 단독점등에 관한 규정을 마련할 수 있다.
5. 전미등(front position lamp)이 장착된 차량에서, 전미등은 상향등, 전조등, 또는 안개등과 동시에 점등되어야 한다.
6. 주간에 도로를 주행하는 오토바이는 적어도 하나의 전조등을 전방에, 적색등(red lamp)을 후방에 표시하여야

⁵⁰ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제21번 항목 참조).

한다. 국내 법규는 전조등을 대신하는 주간주행등(daytime running lamp)의 사용을 규정할 수 있다.

7. 국내 법규는 주간에 전조등 또는 주간주행등 중 하나를 차량운전자가 반드시 사용하여야 하는 규정을 마련할 수 있다. 후미등은 이러한 경우에 전미등과 함께 사용되어야 한다.
8. 야간 또는 시계가 열악한 주간 환경 조건에서, 엔진동차량 및 트레일러 주차 및 정차차량이 도로에 위치한 경우, 차량은 전미등과 후미등을 점등하여 차량의 존재위치를 알려야 한다. 짙은 안개, 폭설, 폭우, 또는 유사한 환경조건에서, 전조등 또는 전방안개등이 사용될 수 있다. 이러한 상황에서 후방안개등은 후미등의 보조등으로 사용될 수 있다.
9. 본 조 제8항의 규정이 마련되었음에도 도시심화구역 내에서 다음의 내용을 만족하는 차량의 경우, 해당차량의 전미등과 후미등은 주차등으로 대체될 수 있다.
 - (a) 차량길이는 6m 를, 차량폭은 2m 를 초과할 수 없다.
 - (b) 트레일러는 차량과 연결되지 않는다.
 - (c) 주차차량 또는 정차차량이 위치하는 차도 가장자리를 기준으로 가장 먼 방향의 차량측면에 주차등이 부착된다.
10. 본 조 제8항 및 제9항의 규정이 마련되었음에도, 다음의 경우 차량은 어떠한 등의 점등없이도 주정차할 수 있다.
 - (a) 해당 차량이 적절한 거리에서 확연하게 식별될 수 있도록 도로가 밝혀져 있는 경우
 - (b) 해당 차량이 차도와 포장 길어깨로부터 멀리 떨어진 경우
 - (c) 배터리가 장착되지 않은 엔진부착자전거 및 사이드카가 없는 오토바이가 도시심화구역 내부 차도의 가장자리에 바짝 붙어있는 경우
11. 국내 법규는 교통량이 낮은 도시심화구역 내부 도로에 주차 및 정차한 차량에 대하여 본 조의 제8항 및 제9항의 내용을 예외로 규정할 수 있다.
12. 후진등(reverse lamp)은 차량의 후진주행 또는 후진을 수행하려 하는 순간에 사용되어질 수 있다.
13. 위험경고신호는 다음의 경우에 한하여 다른 도로이용자들에게 경고의 의미로 사용되어질 수 있다.
 - (a) 차량고장 및 차량사고로 인하여 해당차량이 즉시 이동되어질 수 없으며, 다른 도로이용자들에게 해당 차량이 장애물이 될 경우
 - (b) 다른 도로이용자들에게 절박한 위험상황을 알리기 위한 경우
14. 특별경고등
 - (a) 청색등은 선행권보유 차량이 긴급한 임무를 수행하거나 또는 다른 도로이용자들에게 해당차량의 존재를 알려야 할 경우에만 사용되어질 수 있다.
 - (b) 황색등은 도로에 특별한 경고등이 장착된 특정임무수행차량이 위치함으로써 다른 도로이용자들에게 위험요소와 장애요소가 되는 경우에 한하여 사용되어질 수 있다.다른 색상 경고등의 사용은 국내 법규로 규정될 수 있다.
15. 차량은 부록5 제61항 규정을 조건으로 어떠한 경우에도 적색등이 전방방향으로 백색등이 후방방향으로 표시되어선 아니 된다. 본 항 규정과 대립되는 방향으로 차량이 개조되어서는 아니 되며, 본 항 규정과 대립되는 방향으로 새로운 등이 추가 설치되어선 아니 된다.

제33조 32조에서 언급되지 않은 다른 차량의 램프사용

부록5번이 정한 라이트 사용의 규칙

1. 본 협약 제 32조에 의하여 규정되지 않는 모든 차량 및 혼합차량은 적어도 하나의 백색 또는 황색신호를 야간에 전방으로 표출하여야 한다. 전방에 오직 한 개의 등과 후방에 오직 한 개의 등이 존재하는 경우, 해당 등은 차량의 중앙 또는 도로차량주행방향 측면에 부착되어야 한다.
 - (a) 손으로 밀고 당겨지는 손수레(handcart)의 경우, 적어도 하나의 백색 또는 황색신호(light)가 전방에 표시되어야 하고, 적어도

하나의 적색신호가 후방에 표시되어야 한다. 이러한 두 개의 신호는 손수레의 도로차량주행방향 반대측면에 부착되는 하나의 등으로 표출될 수 있다. 폭이 1m를 넘지 않는 손수레의 경우, 상기 규정이 적용되지 않는다.

- (b) 동물동력전달차량은 두 개의 백색 또는 황색신호(light)가 전방에, 두 개의 적색신호가 후방에 표시되어야 한다. 국내 법규에서 해당차량이 한 개의 백색 또는 황색신호(light)가 전방에, 한 개의 적색신호가 후방에 표시되는 것을 허용할 수 있다. 이러한 두 가지 경우 모두, 신호(light)는 도로차량주행방향 반대측면에 부착되는 등으로 표출되어야 한다. 만일 이러한 등이 해당 차량에 부착될 수 없는 경우, 도로차량주행방향 반대측면으로 해당차량에 바짝 붙으며 차량을 호송하는 사람이 등을 운반하며 신호를 표출할 수 있다. 그리고 두 개의 적색 반사병이 동물동력전달차량의 후면 외곽 가장자리에 부착되어야 한다. 폭이 1m를 넘지 않는 동물동력전달차량의 경우, 상기 규정이 적용되지 않는다. 그러나 이러한 경우, 해당차량측면 중 도로차량주행방향 반대방향 측면 후방에, 한 개의 적색 반사병이 부착되어야 한다.

2. (a) 야간에 차도를 따라 주행하는 경우

- (i) 인솔자에 의해 인솔받는 보행자군은 행렬을 이루어야 하는 의무가 있으며 도로차량 주행방향의 반대방향으로 적어도 한 개의 백색 또는 황색신호를 전방에, 한 개의 적색신호를 후방에, 한 개의 황색신호를 양방향에 표출하여야 한다.
- (ii) 짐을 끄는 소, 동물의 무리, 안장장착 동물, 또는 축우운행 운전자는, 도로차량 주행방향의 반대방향으로 적어도 한 개의 백색 또는 황색신호를 전방에, 한 개의 적색신호를 후방에, 한 개의 황색신호를 양방향에 표출하여야 한다. 이러한 신호들은 하나의 장치로 표출되어도 된다.

- (b) 그러나 본 조 (a)부항(subparagraph)이 규정하는 신호(lights)는 조명시설이 적절히 잘 되어있는 도시심화구역 내부의 경우 의무사항이 아니다.

제34조 예외사항

1. 진행우선권을 소유한 차량이 접근함을 특정 조명경고장치 및 음향경고장치로 경고 받은 모든 도로이용자들은, 진행우선권 소유 차량이 차도로 먼저 통과할 수 있도록 공간을 마련해야 하고 필요한 경우 정지하여야 한다.
2. 진행우선권 소유 차량이 다른 도로이용자들을 위협하지 않게 하고, 또 해당차량의 움직임을 특정 경고장치로 경고하는 경우, 진행우선권 소유 차량 운전자는 제6조 제2항을 제외하고 본 2장의 규정을 준수하여야 할 필요가 없음을 국내 법규로 정할 수 있다.⁵¹
3. 건설현장 및 도로의 보수유지 현장에서 작업하는 인부 및 작업차량의 운전자가, 조심스럽게 작업하는 경우, 해당작업을 수행하는 동안 본 제2장의 규정을 준수하여야 할 필요가 없음을 국내 법규로 정할 수 있다.
4. 본 조 제3항에서 언급하는 작업차량이 현장에서 작업 중일 때 해당차량의 추월을 위하여 본 협약 제11조와 제12조 규정을 필요한 범위 내에서 무시할 수 있다. 그러나 이는 다른 차량 운전자가 공사현장에서 취할 수 있는 주의사항을 준수하는 경우로 제한한다.

제3장 국제교통으로서의 차량 및 트레일러 승인 규정

제35조 등록

1. (a) 본 협약의 혜택을 받기 위하여, 국제교통 차량 및 엔진구동차량과 연결된 트레일러(경 트레일러 제외)는 서명국 또는 산하기관에 등록되어 있어야 하고, 차량 운전자는 서명국, 적법 산하기관, 또는 적법 위임협회가 발행한 등록증을 소지하여야 한다.

등록증이라고 알려져 있는 이 증서는 최소한 다음의 정보를 포함하고 있어야 한다.

본 협약 부록 제2항 규정을 따라 구성되는, 등록번호로 알려져 있는 일련번호

차량의 첫 등록일자

등록증 취득자의 성명 및 주소

⁵¹ 유럽협정(European Agreement) 부록 제26번 항목 참조.

차량생산자의 이름 또는 상표

차대 일련번호(생산자 제작번호 또는 일련번호)

화물수송차량의 경우, 화물 탑재 시 최대허용중량

화물수송차량의 경우, 화물 비탑재 시 최대허용중량

유효기간이 제한적일 경우, 유효기간

등록증에 기입되는 개별항목은 라틴어 또는 영어홀름체이어야 하고, 해당 양식으로 반복되어야 한다.

- (b) 그러나 서명국 또는 산하기관은 해당 영토에서 발행하는 등록증에 차량의 첫 등록일자 대신에 자동차 생산년도를 기입할 것인지에 대해 결정할 수 있다.
 - (c) 본 협약 부록6과 부록7의 규정에 따라 범주 A와 범주 B로 구분되는 엔진구동차량은, 다른 범주의 엔진구동차량을 위하여 가능한 한 다음을 따른다.
 - (i) 본 협약 제3조에서 정의하는 서명국등록사인이 등록증 서두에 기입되어야 한다.
 - (ii) 각각의 활자 A, B, C, D, E, F, G, H 가 본 조 부항(a)에서 규정하는 8개 목록 앞과 뒤에 기입되어야 한다.
 - (iii) 불어단어 "Certificat d'immatriculation"는 차량등록국가의 국가언어로 표기되는 등록증 제목 앞에 또는 뒤에 기입될 수 있다.
 - (d) 트레일러 및 도로수송이 아닌 방법으로 서명국에 입국한 세미 트레일러의 경우, 등록증 발급 적법기관의 인증을 받은 등록증 사본(photocopy)으로 등록증을 대신할 수 있다.
2. 동력차량과 이에 연결되는 트레일러로 구성되는 굴절차량이 국제교통으로 구분되며 또 이러한 두 개 구성요소가 따로 분리되어 있지 않은 경우, 이들 둘 중 하나가 등록되었거나 또는 둘 중 하나에 대한 증명서가 소지되었다면 본 제1항 규정에도 불구하고 본 협약의 혜택을 받을 수 있다.
 3. 주행운전자 이름으로 차량등록이 되어 있지 않은 국제교통의 경우, 서명국 또는 산하기관이 해당 운전자에게 해당 차량 점유권한 증명요청에 제한을 두는 것으로 본 협약이 해석되어서는 아니 된다.
 4. 전국 또는 지역차원에서 사무국을 설치하여 서명국 영토 내에 입국하여 운행하는 국제차량에 대한 기록 및 각 차량등록증에 기입된 상세기록을 관리할 것을 권장한다.

제36조 등록번호

1. 모든 국제교통 차량은 차량등록번호를 차량의 전방과 후방에 부착하여야 하나, 오토바이의 경우, 차량의 후방에만 차량등록번호를 부착하여야 한다.
2. 모든 국제교통 트레일러는 차량등록번호를 차량의 후방에 부착하여야 한다. 차량이 하나 또는 둘 이상의 트레일러를 견인하는 경우, 차량에 마지막으로 연결되는 트레일러가 등록되어 있지 않다면, 해당 트레일러에 견인차량 등록번호가 부착되어야 한다.
3. 본 조에서 언급하는 등록번호의 작성 및 표기방법은 본 협약 부록2의 규정을 준수하여야 한다.

제37조 등록국가 식별표시

1. (a) 국제교통에 참여하는 모든 자동차는 뒷면에 등록번호 외에 등록된 국가의 식별표시를 표기하여야 한다.
(b) 이 표시는 등록 번호판과 별도로 표시하거나 등록 번호판에 통합할 수 있다.
(c) 식별표시가 등록 번호판에 통합된 경우, 앞면 등록 번호판에도 표시해야 하는 의무가 있는 경우에는 앞면 등록 번호판에도 표시하여야 한다.
2. 이 협약 제36조에 따라 후면에 등록번호를 표시해야 하는 모든 자동차에 연결된 트레일러는 등록 번호판과 별도로 또는 등록 번호판에 통합하여 해당 등록번호가 부여된 국가의 식별표시를 후면에 표시하여야 한다.
이 항의 규정은 트레일러가 연결된 자동차의 등록 국가와 다른 국가에 등록된 경우에도 적용한다. 트레일러가 등록되지 않은 경우, 해당 국가를 주행하는 경우를 제외하고 견인 차량의 등록국가의 식별표시를 후면에 표시하여야

한다.

3. 식별표시의 구성 및 표시 방식 또는 차량 번호판에 포함시키는 방식은 이 협약 부록 2 및 3에 규정된 조건을 준수하여야 한다.

제38조 구분표시

모든 국제교통 차량 및 트레일러의 후미에 본 협약 부록4가 규정하는 구분표시가 부착되어야 한다.

제39조 차량에 대한 기술적인 요구사항 및 차량관리

1. 모든 국제교통 차량, 트레일러, 혼합차량은 본 협약 부록5의 규정을 준수하여야 한다. 또한 모든 차량은 정상적으로 작동되는 상태이어야 한다.
2. 다음의 차량에 대하여 국내 법규는 기술적 차량관리가 주기적으로 수행될 수 있도록 규정하여야 한다.
 - (a) 운전석을 제외하고 8 인의 탑승석을 보유한 엔진구동차량
 - (b) 최대허용중량이 3,500kg을 초과하는 화물차량 및 이러한 차량에 연결되는 트레일러
3. 본 조 제2항의 규정을 다른 범주 차량에게도 적용하도록 국내 법규는 적용범위를 확대하여야 한다.

52 각주 참조

제40조 임시규정

1. 모든 국제교통 트레일러는 최대허용중량과 관계없이, 제47조 제1항의 규정에 따라 본 협약 효력발생 이 후 10년 동안, 등록되지 않은 상태이더라도 본 협약의 혜택을 받을 수 있다.
2. 본 협약 효력 발생 이후 5년 동안, 제35조 제1항의 개정된 규정을 따라 등록증을 설계 및 발급하여야 한다. 해당 기간 동안에 발급된 모든 등록증은 등록증에 기입된 유효기간 내에서 공용되어야 한다.

53 각주 참조

제4장 차량 운전자

제41조 운전면허증

(본 조항은 늦어도 2011년 3월 28일까지 유효하다(신규 조항 43조 참조). 신규 조항은 본 조항 다음에 진한 파란색으로 표시되어 있다.)

1. (a) 모든 차량운전자들은 운전면허증을 취득하여야 한다.
- (b) 서명국은 적법기관에서 운전자가 숙지하여야 하는 지식 및 기술을 확인한 후에 비로소 운전면허증을 발급하며 보증하는 책임을 진다.
- (c) 국내 법규는 운전면허증 획득에 요구되는 사항을 규정하여야 한다.
- (d) 서명국 또는 산하기관이 엔진구동차량이 아닌 기타 차량 및 엔진부착자전거 운전면허증에 대한 규정마련을 제한하는 것으로 본 협약이 해석되어선 아니 된다.
2. 서명국은 다음을 인정하여야 한다.
 - (a) 서명국 국가언어로 또는 서명국에서 사용되는 여러 자국어 중 하나의 언어로 작성된 어떠한 국내 운전면허증, 또는 해당 언어로 작성되지 않더라도 공증된 번역이 동반된 국내운전면허증
 - (b) 본 협약 부록6의 규정을 준수하는 국내운전면허증

52 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제26번 bis 항목 참조).

53 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제26번 ter 항목 참조).

- (c) 본 협약 부록7의 규정을 준수하는 국제운전면허증
이러한 면허증이 유효기간을 넘기지 않아 유효하고, 타 서명국, 타 서명국 산하기관, 또는 타 서명국으로부터 정당한 권한을 위임받은 협회에서 발행되었다면, 자국영토 내에서 해당 운전면허증에 표기된 운전허용 차량범주에 속하는 차량을 운행할 수 있다.
- 3. 앞 조항의 규정에도 불구하고
 - (a) 운전면허증 소유자의 신체적 장애로 인하여 차량에 특정장치를 장착하거나 운전자가 특정장비를 착용한 경우로 한정하여 운전이 허용되는 경우, 이러한 조건을 만족하지 않은 상태에서 해당 운전면허증은 유효하지 않다.
 - (b) 18세 미만의 운전자에게 발급된 운전면허증의 경우, 서명국은 자국 영토내에서 해당 운전면허증의 유효성을 거절할 수 있다.
 - (c) 본 협약 부록6과 부록7이 규정하는 차량범주 C, D, E 에 속한 차량 및 혼합차량 운전에 대하여, 서명국은 21세 미만 운전자에게 발급된 운전면허증의 유효성을 거절할 수 있다.
- 4. 서명국은 본 협약 부록6과 부록7에 구분된 차량범주를 국내 법규에 적용할 수 있다. 만일 하나의 범주에 속하는 여러 차량 중 어떠한 특정차량을 운전할 수 있는 특수 운전면허증 발급이 제한된 경우, 운전면허증에 표기되는 차량범주 글자 중 해당범주 글자에 숫자를 표기하여야 하고, 또 제한 내용을 표기하여야 한다.
- 5. 본 조의 제2항과 제3(c)항을 적용하기 위하여
 - (a) 본 협약 부록6과 부록7이 규정하는 범주 B에 속하는 차량은, 경 트레일러와 연결될 수 있다. 차량은 다음의 경우 트레일러와 연결될 수 있다. 견인차와 트레일러가 연결되는 혼합차량의 최대적재허용중량이 3,500kg을 초과하지 않는 경우와 트레일러 최대적재중량이 750kg 이상이며 견인차량 비적재 중량보다 적은 경우가 이에 해당된다.
 - (b) 본 협약 부록6번과 7번이 규정하는 차량범주 C와 D에 속하는 차량의 경우, 해당차량의 범주는 변하지 않으며 경트레일러와 연결될 수 있다.
- 6. 국제운전면허증은 본 협약이 제시하는 최소 조건을 따르는 국내운전면허증 소지자들에게만 발행되어야 한다. 국내운전면허증 유효기간 만료일에 국제운전면허증의 유효기간 또한 만료되어야 하며, 이러한 유효기간 정보가 국제면허증에 기입되어야 한다.
- 7. 본 조의 규정은 서명국에게 아래 내용을 요구사항으로 규정하지 않는다.
 - (a) 타 국가에서 발행한 국내 및 국제운전면허증은, 해당 운전면허증 발행 당시 소지자가 서명국에서 이미 주거하고 있거나, 또는 해당 운전면허증 발행 후 소지자가 서명국으로 주거지를 전환한 경우, 타 서명국 발행 국내운전면허증 및 국제운전면허증의 유효성을 인정하는 것
 - (b) 운전면허증 발급당시, 앞의 항과 같이 소지자가 이미 타 서명국에서 주거하고 있거나, 또는 해당 운전면허증 발급 후 소지자가 타 서명국으로 주거지를 전환한 경우, 해당 국내운전면허증 및 국제운전면허증의 유효성을 발행 서명국에서 인정하는 것.

제41조 운전면허증

(2011년 3월 29일부터 적용되는 조항 (신설된 제43조 참조))

1. (a) 모든 자동차 운전자는 운전면허증을 소지해야 한다.
(b) 서명국은 운전면허증이 발급되기 전에 관할 당국이 운전자가 필요한 지식과 기술을 갖추고 있는지 확인해야 하며, 운전자의 지식과 기술 보유 여부를 확인할 권한을 가진 자는 적절한 자격을 갖추어야 하고, 이론 및 실기 시험의 내용과 절차는 국내법으로 규정해야 한다.
(c) 국내법은 운전면허증 취득 요건을 규정해야 한다. 특히, 면허증 소지 최소 연령, 충족해야 할 건강 조건, 이론 및 실기 시험 합격 조건을 명시해야 한다.
(d) 이 협약의 어떠한 조항도 체약국 또는 그 하위 기관이 다른 동력 차량 및 오토바이에 대한 운전면허증을 요구하는 것을 금지하는 것으로 해석되어서는 아니 된다.
2. (a) 서명국은 다음을 인정하여야 한다.
 - (i) 이 협약 부록 6의 규정에 부합하는 모든 국내 면허증
 - (ii) 본 협약 부록 7의 규정에 부합하는 국제운전면허증은 해당 국내 운전면허증과 함께 제시될 경우,
해당 면허증이 유효한 상태이고 다른 체약국 또는 그 하위 국가, 또는 그러한 다른 체약국이나 그 하위 국가가 정식으로 권한을 부여한 협회에서 발급한 경우에 한하여, 해당 면허증에 명시된 범주에 속하는 차량을 해당 국가 영토 내에서 운전하는데 유효한 것으로 인정한다.
(b) 한 서명국에서 발급한 운전면허증은 해당 면허증 소지자의 통상 거주지가 될 때까지 다른 서명국의 영토에서 인정된다.
(c) 이 항의 규정은 임시 운전면허증에는 적용되지 않는다.
3. 국내법은 국내 운전면허증의 유효기간을 제한할 수 있다. 국제운전면허증의 유효기간은 발급일로부터 3년을 초과하지 않거나 국내 운전면허증의 만료일까지이며, 둘 중 빠른날짜까지 유효하다.
4. 제1항 및 제2항의 규정에도 불구하고:
 - (a) 운전면허증의 유효성이 소지자가 특정 장치를 착용하거나 차량이 운전자의 장애를 고려하여 특정 방식으로 장비되어야 한다는 특별 기재 사항에 따라 제한되는 경우, 해당 조건이 충족되지 않으면 면허증은 유효한 것으로 인정하지 않는다.
 - (b) 서명국은 18세 미만인 사람이 소지한 운전면허증의 자국 영토 내 유효성을 인정하지 않을 수 있다.
 - (c) 서명국은 이 협약 부록 6 및 7에 언급된 C, D, CE 및 DE 범주의 자동차 또는 차량 조합의 운전에 대해 21세 미만인 사람이 소지한 운전면허증의 자국 영토 내 유효성을 인정하지 않을 수 있다.
5. 국제운전면허증은 이 협약에 규정된 최소 발급 조건을 충족한 국내 운전면허증 소지자에게만 발급된다. 국제운전면허증은 소지자의 통상 거주지가 있는 체약국으로서, 해당 면허증을 발급했거나 다른 체약국이 발급한 운전면허증을 인정한 체약국에서만 발급할 수 있으며, 해당 면허증은 다른 체약국 영토에서는 사용할 수 없다.
6. 이 조항의 규정은 서명국에게 다음을 요구하지 않는다.
 - (a) 다른 체약국 영토에서 발급된 국내 면허증의 유효성을, 해당 면허증이 발급될 당시 통상 거주지가 해당 체약국 영토에 있었거나 발급 이후 통상 거주지가 해당 체약국 영토로 이전된 사람에게 인정하도록 요구하는 것
 - (b) 해당 면허증이 발급될 당시 통상 거주지가 면허증이 발급된 영토가 아니었거나 발급 이후 거주지를 다른 영토로 이전한 운전자에게 발급된 국내 면허증의 유효성을 인정하도록 요구하는 것.

제42조 운전면허증 유효정지

1. 만일 운전자가 서명국 영토 내에서 운전면허정지 벌칙이 부과되는 규정을 위반한 경우, 서명국 또는 산하기관은 해당 운전자의 국내운전면허증 및 국제 운전면허증 사용 권리를 박탈할 수 있다. 이렇게 운전면허증의 사용권리를 박탈하는 서명국 또는 산하기관 적법기관은 다음의 내용을 수행할 수 있다.
 - (a) 서명국은 운전면허증 유효정지 기간이 만료되는 경우, 또는 유효정지 운전면허증 소지자가 서명국 해당국 영토를 출국하는 경우까지, 해당 운전면허증을 회수하고 보관한다.
 - (b) 운전면허증 유효정지의 내용을 해당 운전면허증 발행국가의 적법기관에 통보한다.
 - (c) 국제면허증의 경우, 해당 서명국 영토 내에서 그 효력이 유효하지 않다는 내용을 배서공간에 기입한다.
 - (d) 본 조 (a)항 규정이 적용되지 않는 경우, 본 조 (b)항 규정을 참조하며 타국 운전면허증 발행기관 또는 적법기관에 해당 운전자와 관련된 서명국의 결정을 통보해주기를 요청함으로써 통보를 보충한다.
2. 서명국은 본 조 1(d)항에 규정된 절차를 따라 본 국에 통보된 결정을 당사자에게 통보하려는 노력을 하여야 한다.
3. 운전자가 안전운행을 할 수 없거나 주거국가에서 운전면허증 유효정지를 당하였던 사실이 명백하거나 증명되는 경우, 국내면허증 및 국제면허증을 소지한 해당 운전자의 운전을 서명국 또는 산하기관이 금지하는 것으로 본 협약이 해석되어선 아니 된다.

제43조 임시규정

1. 1949년 10월 10일 제네바에서 규정된 도로교통협약(Convention on Road Traffic) 규정에 따라 발급된 국제운전면허증 및 본 협약 제47조 제1항에 따라 본 협약 효력발생 후 5년 동안 발급된 국제운전면허증은, 본 협약 제41조와 제42조에 따라 발급된 국제운전면허증과 동일한 취급을 받는다.
2. 국내운전면허증 발급을 규정하는 부록6 수정안(amendment)의 내용이 본 협약 가입 후 5년 이내에 완전히 적용되어야 한다. 해당 5년 기간동안 발급된 운전면허증은, 운전면허증에 표시되어 있는 유효기간 만료일 이전까지 국내운전면허증과 동일한 효력을 가진다.



제5장 국제교통 자전거 및 엔진부착자전거 승인규정

제44조

1. 국제교통으로서 엔진이 부착되지 않은 자전거는
 - (a) 효율적인 브레이크가 장착되어야 하고
 - (b) 먼 거리에서도 들릴 수 있는 벨이 장착되어야 하며, 그 이외의 음향장치는 장착되지 않아야 하고
 - (c) 차량 후미에 적색 반사장치가 부착되어야 하며, 전방에 백색 또는 황색, 후방에 적색 불빛(light)을 발광하는 장치가 부착되어야 한다.
- 54 각주 참조
2. 엔진부착자전거를 오토바이로 취급한다는 보고를 본 협약 제54조 2항 규정에 따라 제출하지 않은 서명국의 경우, 해당 국 영도 내에서 국제교통으로서 엔진부착자전거는
 - (a) 두 개의 독립된 브레이크가 장착되어야 하고
 - (b) 먼 거리에서도 들릴 수 있는 벨 또는 기타 음향경고장치가 장착되어야 하며
 - (c) 효과적인 소음기가 장착되어야 하고
 - (d) 차량 후미에 적색 반사장치가 부착되어야 하며, 전방에 백색 또는 황색, 후방에 적색 불빛(light)을 발광하는 장치가 부착되어야 하고⁵⁵
 - (e) 본 협약 부록4에 규정된 식별표시를 부착하여야 한다.
- 56 각주 참조
3. 엔진부착자전거를 오토바이로 취급하기로 본 협약 제54조 제2항의 규정에 따라 보고한 서명국의 경우, 해당 국 영도 내에서는 엔진부착자전거가 국제교통으로 구분되기 위하여 본 협약 부록5에 제시되어 있는 오토바이에 관한 규정을 충족하여야 한다.

제6장 최종 규정

제45조

1. 본 협약은 유엔, 특별기구(specialized agencies), 원자관련기구의 모든 회원국들 및 국제사법재판소의 법령당사국, 그리고 유엔총회가 본 협약 서명을 추천한 초창국 모두에게 뉴욕에 있는 유엔사령부에서 1969년 12월 31일까지 서명할 수 있도록 개방되어야 한다.
2. 본 협약은 비준을 받아야 한다. 비준한 법률문서는 유엔 사무총장에게 기탁되어야 한다.
3. 본 협약은 본 조 제1항에 언급된 모든 국가들에게 수락 받도록 개방되어야 한다. 수락문서는 사무총장에게 기탁되어야 한다.
4. 본 협약을 조인하거나 비준 법률문서를 기탁한 서명국은, 본 협약 부록3번 규정에 따라 해당국 차량이 국제교통으로 식별되기 위해 부착되는 식별표시를 유엔사무총장에게 통보하여야 한다. 서명국은 기존에 통보되었던 식별표시를 사무총장에게 차 후 통보하여 교체할 수 있다.

제46조

1. 서명국이 본 협약에 조인, 비준 또는 동의하는 시점에서, 본 협약에 영향받는 국가간의 관계와 관련되어, 해당 서명국 영도 내에서도 본 협약이 적용됨을 사무총장에게 통지하여 표명할 수 있다. 사무총장이 통보를 받은 후

⁵⁴ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제27번 항목 참조).

⁵⁵ 유럽협정(European Agreement) 부록 제27번 항목 참조.

⁵⁶ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제27번 항목 참조).

30일 뒤에 해당하는 날짜, 또는 본 협약이 발효됨을 알리는 통보서를 받은 날짜 중 먼저 해당하는 날짜로부터 서명국내에 본 협약이 적용되어야 한다.

2. 본 조 제1항에 따라 협약에 가입을 표명한 국가는 시기와 상관없이 본 협약이 해당국가 영토에 더 이상 적용되지 않음을 사무총장에게 통보할 수 있고, 사무총장의 통보수령 일년 후에 본 협약은 해당 영토에서 효력이 상실된다.
3. 본 조 제1항에 따라 협약에 가입을 표명한 국가는, 해당 국가에 등록된 차량이 국제교통으로 식별되기 위하여 본 협약 부록3에 따라 부착이 요구되는 식별표시를 정하여 사무총장에게 보고하여야 한다. 서명국은 기존에 통보되었던 식별표시를 사무총장에게 차후 통보하여 교체할 수 있다.

제47조

1. 본 협약은 15개의 비준 또는 정식수락문서를 기탁한 날로부터 12개월이 지난 후에 적용되어야 한다.
2. 15개의 비준 또는 정식수락문서가 기탁된 후에 본 협약을 비준하거나 정식수락하려는 국가의 경우, 해당 비준이나 정식수락 문서는 기탁된 날로부터 12개월이 지난 후에 해당 국가에 적용되어야 한다.

제48조

각 서명국간의 관계에서 본 협약이 효력을 발함과 동시에, 1926년 4월 24일 파리에서 조인된 차량교통국제협약과 도로교통국제협약, 1943년 12월 15일 워싱턴에서 있었던 미국내차량교통협약 및 1949년 9월 19일 제네바에서 있었던 도로교통협약이 본 협약으로 대체되어야 한다.

제49조

1. 본 협약이 일년 간 효력을 발한 후, 서명국은 협약에 대한 하나 또는 그 이상의 개정안을 제안할 수 있다. 설명하는 메모를 동봉하여 제안하는 개정안 본문을 사무총장에게 전달하고, 사무총장은 해당 내용을 모든 서명국에게 통보하여야 한다. 협약 서명국들은 통보받은 날로부터 12개월 동안 사무총장에게 (a) 그 개정안의 수락, (b) 거부, 또는 (c) 그 개정안 심의회의 소집요청 의사를 제출할 수 있는 기회를 가진다. 사무총장은 본 협약 제45조 제1항에 명시된 다른 모든 국가들에게 제안된 개정안 본문을 발송하여야 한다.
 2. (a) 만일 12개월 이내에 전체 서명국의 1/3 이상이 제안된 수정안을 거부 및 심의회의 소집요청이 사무총장에게 제출된 경우가 아니면, 앞의 조항에 따라서 제안된 수정안은 수락된 것으로 간주되어야 한다. 사무총장은 제안된 각 수정안에 대한 승인, 거부 및 심의회의 소집요청 결과를 모든 서명국에게 통보하여야 한다. 만일 정해진 12개월 기간동안 제출된 거부 또는 심의회의 소집요청이 전체 서명국의 1/3 미만일 경우, 사무총장은 수정안에 대하여 해당기간동안 거부 또는 심의회의 소집요청을 제출한 국가를 제외한 나머지 모든 서명국들에게 앞 조항에서 언급하는 12개월 이후로 추가 6개월이 지난 후로부터 수정안이 적용됨을 통보하여야 한다.
 - (b) 위에 언급된 12개월 동안 제안된 수정안에 대하여 거부 또는 심의회의 소집요청을 제출한 서명국은 해당 기간이 지난 뒤 어느 시점이라도 사무총장에게 자국이 그 수정안을 수락한다고 통보할 수 있고 사무총장은 그 통보를 다른 모든 서명국들에게 통보하여야 한다. 사무총장이 수락을 통보받은 날짜를 기준으로 6개월 후에 수락을 통보한 서명국에게 제안된 수정안이 적용된다.
3. 본 조 제1항에 명시된 12개월이라는 기간동안 전체 서명국 수의 반을 넘지 않는 국가가 사무총장에게 제안된 수정안에 대하여 거부의를 제출하였으며, 10 개국 이상이면서 전체 서명국 1/3 이상의 국가가 수정안을 수락하거나 심의회의 소집요청을 하여 제안된 수정안이 본 조 제2항에 따라서 승인되지 않은 경우, 사무총장은 제안된 수정안 또는 본 조 제4항의 규정에 따라 사무총장에게 제출되어진 기타 제안들을 심의하기 위해 회의를 소집할 수 있다.
 4. 만약 본 조 제3항에 의거 회의가 소집된 경우, 사무총장은 본 협약 제45조 1항에 명시된 모든 국가를 회의에 초대하여야 한다. 사무총장은 회의에 초대된 모든 국가들에게 해당 수정안과 관련되어 회의에서 심의하고자 하는 제안을 최소한 개회 6개월 전에 제출하도록 통보하여야 하며, 그렇게 접수된 제안들을 최소한 개회 3개월 전에 모든 서명국에게 통보하여야 한다.

5. (a) 만일 서명국 2/3 이상의 국가가 승인하였다면, 해당 수정안은 승인된 것으로 간주되어야 한다. 사무총장은 새롭게 채택된 개정안을 모든 서명국에게 통보하여야 하며, 통보 후 12개월 동안 사무총장에게 개정안 거부를 표명한 국기를 제외한 나머지 서명국에서 해당 개정안이 통보 12개월 후에 발효됨을 모든 서명국에 통보하여야 한다.
- (b) 해당 12개월 기간동안 수정안을 거부한 서명국은 시기와 상관없이 사무총장에게 해당 수정안의 승인을 통보할 수 있으며 사무총장은 그 사실을 모든 서명국들에게 통보하여야 한다. 사무총장이 통보를 접수한 후 6개월 후에 해당되는 날짜 또는 해당 12개월 종료일에 해당하는 날짜 중, 늦은 날짜로부터 개정안은 승인통보를 한 서명국에 적용되어야 한다.
6. 만일 제안된 수정안이 본 조 제2항에 따라서 수락되지 않은 경우, 또는 본 조 제3항에 제시된 심의회의 수락조건에 충족되지 않은 경우, 그 수정안은 거부된 것으로 간주되어야 한다.

제50조

서명국은 사무총장에게 문서통보로 본 계약을 무효화 할 수 있다. 무효화는 사무총장이 통보를 받은 날부터 일년 뒤에 효력이 발생한다.

제51조

본 협약에 가입한 서명국 수가 연속된 12개월 동안 5개국 미만일 경우 본 협약은 효력을 상실한다.

제52조

둘 또는 그 이상의 서명국들 간에 본 협약의 해석이나 적용을 둘러싸고 생긴 분쟁 중 당사국간의 협상 또는 기타 화해수단으로는 해결할 수 없는 분쟁은 관련 서명국의 요청에 따라서 국제사법재판소에 회부될 수 있다.

제53조

본 협약은 국내의 안보문제로 인하여 유엔헌장 규정을 위배하지 않으면서 서명국들이 긴급 상황에 제한적 조치를 취하는 것을 금지하는 것으로 해석되어선 아니 된다.

제54조

1. 서명국은 본 협약에 조인, 비준 및 정식수락문서를 기탁하면서 본 협약 제52조를 지킬 의무가 없음을 선언할 수 있다. 제52조를 수락한 서명국들은 의무가 없음을 선언을 한 서명국들과 관련되어서는 제52조를 적용받지 않는다.
2. 서명국은 본 협약에 비준 또는 정식수락문서를 기탁하면서, 서명국은 사무총장에게 엔진부착자전거를 오토바이로 취급한다는 내용을 통보를 통해 선언할 수 있다 (제1(n)조). 어떠한 국가라도 차후에 사무총장에게 통보함으로써 해당 선언을 철회할 수 있다.
3. 본 조 제2항에 규정된 선언은 사무총장이 해당 통보를 접수한 날로부터 6개월 이후의 날짜, 또는 선언 국가들에서 협약의 효력이 발하기 시작한 날짜 중, 나중 날짜로부터 유효하게 된다.
4. 본 협약 제45조 제4항 및 제46조 제3항에 따라 통보된 식별표지의 수정안은, 사무총장이 해당 통보를 접수한 날로부터 3개월 후에 개정안으로서 그 효력이 발생되어야 한다.
5. 본 협약과 부록에서 본 조 제1항에 규정된 조건조항을 제외한 나머지 조건조항들은 비준 혹은 정식수락문서의 기탁 전에 문서에 명확하게 표기되어야 하고, 그러한 해당문서가 기탁됨으로써 해당 조항이 유효하게 된다. 사무총장은 본 협약의 모든 서명국에게 그러한 조건조항을 본 협약 제45조 제1항에 의거하여 전달하여야 한다.
6. 조건조항을 기탁하였거나 또는 본 조 제1항 및 4항에 준하여 선언한 서명국은 시기와 관계없이 사무총장에게 통보함으로써 해당조항을 무효화할 수 있다.
7. 본 조 제5항에 따라 발생한 조건조항은
 - (a) 조건조항을 마련한 서명국들에게 해당 조항과 관련된 협약규정 대신 조건조항을 적용하도록 조정한다.

- (b) 조건조항을 마련한 서명국과 타 서명국과의 관계에서 해당규정의 적용이 동일할 수 있도록 조정된다.

제55조

본 협약 제49조와 제54조에 규정된 선언, 통보 및 전달에 추가하여, 사무총장은 제45조 제1항에 제시된 모든 국가들에게 다음을 통보하여야 한다.

- (a) 제45조에 따른 서명, 비준 및 정식수락
- (b) 제45조 제4항 및 제46조에 따른 통보 및 선언
- (c) 제47조에 따른 협약의 효력시작 날짜
- (d) 제49조 제2항 및 제5항에 따른 협약수정안의 효력 발생
- (e) 제50조에 따른 무효
- (f) 제51조에 따른 본 협약의 소멸

제56조

중국어, 영어, 불어, 러시아어, 스페인어로 공증된 한 권의 협약 원본은 유엔 사무총장에게 기탁되어야 하며, 그는 본 협약 제45조 제1항이 규정하는 모든 국가들에게 공인된 사본을 전달하여야 한다.

각국 정부로부터 정식권한을 위임받은 전권대사는 증인으로서 아래 협약에 서명하였다.

비엔나에서 1968년 11월 8일



부록 1. 자동차 및 트레일러 국제교통 요구조건 예외 규정

1. 서명국은 해당국 교통영향권 내 총 중량 또는 차축 및 규모 당 중량이 국내 법규의 제한범위를 초과하는 자동차 및 트레일러를 국제교통으로 인정하지 않을 수 있다. 영토 내에 국제교통 교통량이 많은 서명국은 본 조약에 기술되는 중량 및 규모를 초과하지 않는 자동차 및 혼합차량이 사용할 수 있도록 해당 지역 내 부도로를 제외한 도로를 개방하는 협의를 도출하여야 한다.
 2. 본 부록 제1항의 적용에서, 아래에 제시된 것들의 측간 간격은 최대허용너비를 초과하는 것으로 간주되어선 아니 된다.
 - (a) 지면 접점부와 타이어공기주입부 근처의 타이어
 - (b) 바퀴에 장착되는 미끄럼 방지 장치
 - (c) 최대허용너비를 초과하지 않으며 적정 하중에서 전방 및 후방 시계를 확보하도록 설계된 운전 거울
 - (d) 측간간격이 몇(a few) 센티미터도 초과하지 않는 측면 방향지시등 및 표시등
 - (e) 화물에 부착된 관세봉인서류, 또는 이들의 안전 및 보호장치
 3. 서명국은 영토 내에서 아래의 혼합차량이 국내 법규에 위배된다면 국제교통으로 인정하지 않을 수 있다.
 - (a) 오토바이와 트레일러가 연결된 혼합차량
 - (b) 차량과 여러 개의 트레일러들이 연결된 혼합차량
 - (c) 대중교통 굴절차량
 4. 서명국은 영토 내에서 본 협약 부록 제5조 제20항에 규정된 조건 조항이 적용되는 차량 및 트레일러를 국제교통으로 인정하지 않을 수 있다.
 5. 서명국은 영토 내에서 안전모를 착용하지 않은 오토바이 및 엔진부착자전거 운전자를 국제교통으로 인정하지 않을 수 있다.
 6. 서명국은 영토 내에서 차량이 임시적으로 차도에 정지한 경우, 이로 인하여 다른 차량에게 발생할 수 있는 위험을 경고하기 위하여 본 협약 부록 제5조 제56항에서 규정하는 장치를 구비하여야 함을 조건으로, 이륜 엔진부착자전거 및 사이드카가 부착되지 않은 이륜 오토바이를 제외한 차량을 국제교통으로 조건부 인정할 수 있다.
 7. 서명국은 영토 내에서 최대허용중량이 3,500kg을 초과하는 국제교통 차량의 특정도로 및 특정 산간지역으로의 진입을 다음의 조건을 만족하는 경우로 제한하여 허용할 수 있다. 해당차량의 최대허용중량에 상응하는 동급차종을 대상으로 서명국이 규정하고 있는 “주행이 어려운 도로 및 지역으로의 진입허가에 관한 국내법률”에 제시된 특별요구사항을 해당차량이 준수한다.
- 57 각주 참조
8. 서명국은 영토 내에서 도로차량주행방향과 반대되는 방향으로 전조등이 비대칭 장착된 차량을 국제교통으로 인정하지 않을 수 있다.
 9. 서명국은 영토 내에서 본 협약 제37조에서 규정되지 않은 식별표시를 부착한 차량 또는 트레일러를 국제교통으로 인정하지 않을 수 있다. 서명국은 본 협약의 규정에 따라 등록번호판과 별도로 부착된 식별표시를 대신하여, 본 협약의 규정에 부합하지 아니하는 방식으로 등록번호판에 통합된 식별표시가 있는 차량에 대하여 그 입국을 거부하여서는 아니 된다.

⁵⁷ 유럽협정(European Agreement) 부록에 도입된 추가 조항(제28번 항목 참조).

부록 2. 국제교통으로서의 트레일러 및 차량 등록번호

1. 본 협약 제35조 및 제36조에서 언급하는 등록번호는 숫자 또는 숫자 및 문자로 구성되어야 한다. 숫자는 아라비아 숫자로, 문자는 라틴대 문자로 표기되어야 한다. 다른 형태의 숫자 및 문자가 사용될 수 있으나, 그러한 경우 차량 및 트레일러의 등록번호(예, 차량번호판)는 아라비아 숫자 및 라틴 대문자로 반복되어 표기되어야 한다.
2. 등록번호(예, 차량번호판)는 일반적인 주간 조명 상황에서 정지된 차량의 축 방향으로 최소한 40m 떨어진 거리로부터 판독될 수 있어야 한다. 서명국은 40m 거리에서 판독 가능한 충분한 크기의 등록번호를 부착하는 것이 어려운 오토바이 및 특정 범주 차량을 위하여, 별도로 최소판 독거리를 규정할 수 있다.
3. 등록번호가 특정한 판을 통해 부착되는 경우, 해당 판은 납작(flat)하고 지면에 수직이거나 수직과 유사하여야 하고, 차량의 축 방향과 수직이어야 한다. 등록번호가 차량에 직접 기입 및 도색(painted)되는 경우, 기입 및 도색되는 차량의 표면은 납작하고 지면과 수평이거나 이와 유사하여야 하고 차량의 축 방향과 수직을 이루는 표면이어야 한다.
4. 본 협약 부록 5, 61항 (g)의 규정에 저촉되지 않는 한, 차량 등록 번호와 해당되는 경우 차량이 등록된 국가의 식별 표시(부록 3에 정의된 조건에 따라 국기 또는 문장이 추가될 수 있음)가 표시되는 번호판의 배경은 재귀반사 재질일 수 있다.
5. 식별 표시가 포함된 번호판 부분의 배경은 번호가 표시된 부분의 배경에 사용된 재질과 동일해야 한다.

부록 3. 국제교통 차량 및 트레일러 국가식별표지

1. 본 협약 제37조에서 언급된 식별표지(distinguishing sign)는 대문자 라틴 문자 1자 이상 3자 이하로 구성되어야 한다.
2. 식별표지를 등록번호판과 별도로 표시하는 경우, 다음의 요건을 충족하여야 한다.
 - (a) 문자의 높이는 최소 0.08m 이상, 문자 획의 폭은 최소 0.01m 이상이어야 한다. 문자는 흰색 타원형 바탕 위에 흑색으로 표시되어야 하며, 타원의 장축은 수평이어야 한다. 흰색 바탕은 재귀반사 재질일 수 있다.
 - (b) 식별표지가 1자의 문자로 구성되는 경우, 타원의 장축은 수직일 수 있다.
 - (c) 식별표지는 등록번호와 혼동되거나 그 식별성을 저해하는 방식으로 부착되어서는 아니 된다.
 - (d) 이륜자동차 및 그 트레일러의 경우, 타원의 축 길이는 최소 0.175m 및 0.115m 이상이어야 한다. 그 밖의 자동차 및 그 트레일러의 경우, 타원 축의 규격은 아래를 준수하여야 한다.
 - (i) 식별표지가 세 문자로 구성될 경우, 타원의 규격은 0.24m 와 0.145m.
 - (ii) 식별표지가 세 문자 미만인 경우, 0.175m 와 0.115m.
3. 식별표지가 등록번호판에 통합되어 표시되는 경우, 다음의 요건을 충족하여야 한다.
 - (a) 문자의 높이는 0.11미터 크기의 등록번호판을 기준으로 최소 0.02미터 이상이어야 한다.
 - (b) (i) 등록국의 식별표지는 해당 국가의 국가·국장 또는 그 국가가 속한 지역경제통합기구의 상징을 부가할 수 있으며, 후면 등록번호판의 좌측 끝 또는 우측 끝에 표시하여야 한다. 다만, 번호가 2줄로 구성된 번호판의 경우에는 좌측 또는 좌측 상단에 표시하는 것이 바람직하다.
(ii) 식별표지 외에 비슷자 기호, 국기 또는 지역·지방 상징이 표시되는 경우에는 등록국 식별표지를 반드시 번호판의 좌측 끝에 배치하여야 한다.
 - (c) 등록국 식별표지에 부가되는 국기 또는 국장은 식별표지의 가독성을 저해하지 아니하도록 하여야 하며, 원칙적으로 그 상단에 배치하는 것이 바람직하다.
 - (d) 등록국 식별표지는 쉽게 인식될 수 있어야 하며, 등록번호와 혼동되거나 그 식별성을 저해하여서는 아니 된다. 이를 위하여 식별표지는 등록번호와 다른 색상으로 하거나, 등록번호와 다른 배경색을 사용하거나, 기급적 선 등으로 명확히 구분하여야 한다.
 - (e) 이륜자동차 및 그 트레일러의 번호판 또는 2줄로 구성된 번호판의 경우, 식별표지의 문자 크기 및 해당되는 경우 등록국의 국가·국장 또는 지역경제통합기구의 상징의 크기는 적절히 조정할 수 있다.
 - (f) 본 항의 규정은 전면 번호판이 의무인 경우 동일한 원칙에 따라 적용한다.
4. 부록 제2조 제3항의 규정은 차량의 식별표지에 적용되어야 한다.

부록 4. 국제교통 차량 및 트레일러 식별 표시

1. 확인표시(identificationmarks)들은 아래의 내용으로 이루어져야 한다.
 - (a) 차량의 경우
 - (i) 제조사 이름과 상표
 - (ii) 차대에, 만일 차대가 없는 경우 차체위에, 제조사 생산번호 또는 일련번호
 - (iii) 제조사가 엔진번호를 엔진에 부착한 경우, 엔진 위의 엔진번호
 - (b) 트레일러의 경우 상기(i)과(ii)에서 규정한 것
 - (c) 엔진부착자전거의 경우 배기통 용량과 "CM" 표시
2. 본 부록 제1조에서 언급한 확인표시는 확인이 용이한 위치에 부착되어야 하고, 또한 판독이 용이하여야 한다. 그리고 부착된 해당표시는 쉽게 떨어지거나 제거되지 않아야 한다. 문자 및 숫자 기호는 라틴대문자체이거나 영어초서체, 아라비아숫자로 기입되어야 하고, 그 외의 표기방법으로 표기된 경우 이러한 형태로 반복기입 되어야 한다.

부록 5. 차량과 트레일러에 관한 기술적 조건

1. 본 협약 제3조 제2(a)항 및 제39조 제1항을 위배하지 않으며, 모든 서명국은 국내 법규에 따라 등록된 차량 및 해당 영토를 주행할 수 있는 트레일러에 대하여 본 부록의 규정을 보충하는 또는 더욱 엄격히 하는 내용을 규정할 수 있다. 모든 국제교통 차량은 차량등록국가가 요구하는 기술적 조건들을 충족하여야 한다.
2. 본 부록의 적용에 있어, 본 부록에서 사용하는 용어 "트레일러"는 차량과 연결되도록 설계된 트레일러만을 뜻한다.
3. 본 협약 1조 (n)항의 규정을 따라, 화물비적재 차량중량이 400kg을 초과하지 않는 세 바퀴 차량을 오토바이로 간주함을 선언한 서명국은, 본 부록에서 오토바이를 위하여 마련한 규정과 오토바이가 아닌 차량을 위하여 마련된 규정 중 어느 규정을 해당차량에 적용할 것인지 결정하여야 한다.

제1장 제동

4. 본 장에서
 - (a) 용어 "한 축의 바퀴"는 바퀴가 동일한 축에 연결되어 있지 않더라도 차량 중앙수직판과 관련하여 대칭 또는 혹은 충분히 대칭으로 배열된 바퀴를 의미한다. (쌍축(tandem axle)은 두개의 축으로 간주된다)
 - (b) 용어 "주 제동장치(service brake)"는 차량의 감속 및 정지를 위하여 일반적으로 사용되는 장치를 의미한다.
 - (c) 용어 "주차제동장치(parking brake)"는 운전자의 부재로 임시 정지한 차량을 유지하기위하여 사용되는, 그리고 트레일러의 경우 차량과 연결되지 않은 트레일러에서 사용되는 장치를 의미한다.
 - (d) 용어 "비상제동장치(secondary (emergency) brake)"는 주 제동장치 고장 시 차량의 감속 및 정지를 위하여 사용되는 장치를 의미한다.
- A. 오토바이가 아닌 차량의 제동장치
5. 오토바이가 아닌 모든 차량은 운전자가 운전석에 위치하였을 시 작동이 용이한 곳에 제동장치가 설치되어야 한다. 이러한 제동장치는 아래 3가지 제동기능을 충족할 수 있어야 한다.
 - (a) 주 제동장치의 경우, 어떠한 적재 상태에서도 또 주행하는 도로의 구배와 상관없이 신속하고 효율적으로 그리고 안전하게 차량의 속도를 감속하거나 또는 차량을 정지시키는 기능
 - (b) 주차제동장치의 경우, 어떠한 적재 상태에서도, 심한 도로의 구배와 상관없이, 또 기계적인 제동에 영향을 미치는 제동장치표면상태와 상관없이, 정지차량을 안정적으로 고정시키는 기능
 - (c) 비상제동장치의 경우, 어떠한 적재 상태에서도, 또 주 제동장치 고장시의 경우에도 적정거리 이내에서 차량의 속도를 감속시키거나 정지시키는 기능

6. 본 부록 제5항 규정에 준하여, 세 가지 제어기능을 제공하는 장비들은 일반적으로 다음의 특성을 가진다. 최소 두 개의 제동장치가 가동 가능한 경우로 제한하여, 복합제동제어(combination of the controls)가 허용된다.
7. 주 제동장치는 모든 바퀴에 작동되어야 한다.
8. 비상제동장치는 차량의 수직중량을 기준으로 양측에 적어도 하나의 바퀴에 작동하여야 한다. 동일한 규정이 주차제동장치에도 적용된다.
9. 주 제동장치와 주차제동장치는 적절 강도 부품을 매개체로 바퀴에 반영구적으로 연결되어 있는 제동표면(예, 드럼)에 접촉되며 작동되어야 한다.
10. 어떤 제동표면도 바퀴와 분리될 수 있어서는 아니 된다. 그러나 제동 표면이 아래와 같은 상황일 경우에 한하여, 그러한 분리가 허용되어야 한다.
 - (a) 예로 기어변환이 수행되고 있는 동안과 같이 순간적인 경우
 - (b) 주차제동장치에 한하여, 운전자가 분리하였을 경우
 - (c) 주 제동장치와 비상제동장치에 한하여, 본 부록 제5항에서 기술한 것과 같이 제동이 효율적으로 작동될 경우
- 10 bis. 제동과 관련된 모든 차량장비들은 오랜 기간동안 사용되고 반복적으로 사용되어도 주 제동장치가 효율적으로 작동될 수 있도록 설계되고 제작되어야 한다.
- 10 ter. 주 제동장치의 작동은 차량의 다양한 축에 적절히 분배되고 대칭되어야 한다.
- 10 quater. 주 제동장치의 제어가 운전자의 근력 에너지가 아닌 다른 에너지를 원천으로 전면 또는 일부 지원되는 경우, 그러한 에너지 원천이 소멸되더라도 해당 제어는 적정거리 이내에서 차량을 정지시킬 수 있어야 한다.

B. 트레일러의 제동

11. 본 부록 17(C)항의 규정의 침해 없이, 경 트레일러를 제외한 모든 트레일러는 아래의 제동장치를 보유하여야 한다.
 - (a) 어떠한 적재 상태에서도 또 주행하는 도로의 구배와 상관없이 신속하고 효율적으로 그리고 안전하게 차량의 속도를 감속시키거나 또는 차량을 정지시킬 수 있는 주 제동장치.
 - (b) 어떠한 적재 상태에서도, 심한 도로의 구배와 상관없이, 또 기계적인 제동에 영향을 미치는 제동장치표면상태와 상관없이, 정지차량을 안정적으로 고정시킬 수 있는 주차제동장치. 반드시 장비(tools)를 사용하여 분리하여야 하는 트레일러의 경우, 트레일러와 연결되는 차량이 주차제동장치 요구사항을 만족할 때 본 규정의 적용대상에서 누락된다.
12. 두 가지 제동기능(주 제동장치와 주차제동장치)을 제공하는 장치는 공통된 부분이 있을 수 있다.
13. 주 제동장치는 트레일러의 모든 바퀴에 작동되어야 한다. 제동장치의 작동은 트레일러의 다양한 축에 적절히 분배되고 대칭되어야 한다.
14. 트레일러와 연결되는 차량의 주 제동장치 제어장비는 트레일러의 주 제동장치를 제어할 수 있어야 한다. 그러나 트레일러의 최대허용중량이 3,500kg을 초과하지 않는 경우, 트레일러가 차량과 연결되기 위하여 상향으로 이동 중일 때 트레일러의 제동장치가 가동될 수 있다.
15. 주 제동장치와 주차제동장치는 적절 강도 부품을 매개체로 바퀴에 반영구적으로 연결되어 있는 제동표면(예, 드럼)에 접촉되며 작동되어야 한다.
16. 트레일러 이동 중에, 트레일러와 차량과 연결하는 연결장치가 끊어진 경우, 트레일러 제동장치는 자동적 작동하여 트레일러를 정지시켜야 한다. 그러나 트레일러 최대허용중량이 1,500kg을 초과하지 않고, 세미 트레일러를 제외한 트레일러가 해당 연결장치와 함께 차량과 이차적으로 결합되어 있다면, 하나의 바퀴 축, 또는 축 간격이 1m 이하인 두 개 바퀴 축으로 지탱되는 해당 트레일러에는 이러한 요구사항이 적용되지 않아야 한다.

C. 혼합차량의 제동장치

17. 차량분리(엔진구동차량과 트레일러)와 관련한 본 3장 A 및 B 규정과 더불어, 아래의 규정을 혼합차량은 준수하여야 한다.
 - (a) 혼합차량을 구성하는 개별차량의 제동장치는 양립(compatible)되어야 한다.

- (b) 혼합차량의 다양한 축에, 주 제동장치는 대칭을 이루며 작동되어야 하고 그 힘은 적절히 분배되어야 한다.
- (c) 주 제동장치가 없는 트레일러의 최대허용중량은, 해당 트레일러를 제외한 엔진구동차량 무게와 운전자 무게 합이 절반을 초과하지 않아야 한다.

D. 오토바이 제동장치

- 18. (a) 모든 오토바이는 두 개의 제동장치가 장착되어야 한다. 하나는 뒷바퀴 또는 모든 바퀴에, 나머지 하나는 앞바퀴 또는 모든 바퀴에 작동된다. 만일 사이드카가 오토바이에 연결된 경우, 사이드카 바퀴의 제동은 필수적이지 않다. 이러한 제동장치는 어떠한 적재상태에서도 또 주행하는 도로의 구배와 상관없이 신속하고 효율적으로 그리고 안전하게 차량의 속도를 감속시키거나 또는 차량을 정지시킬 수 있어야 한다.
- (b) 본 단락 (a)항 규정에 추가하여, 바퀴 세 개가 오토바이의 중앙 수직 축을 중심으로 좌우대칭 배열된 3륜오토바이는 본 부록 제5조 (b)항이 언급하는 제반조건들을 충족시키는 주차제동장치가 장착되어야만 한다.

제2장. 차량등 및 발광신호장치

- 19. 본 장에 사용되는 용어의 정의는 아래와 같다.

"상향등(driving lamp)"은 차량 전방으로 상당히 먼 거리를 조명하는데 사용되는 등을 의미한다.

"전조등(passing lamp)"은 다른 도로이용자 및 대향운전자들에게 과도한 혼란과 불편을 끼치지 하히하며 차량전방을 조명하는데 사용되는 등을 의미한다.

"전미등(front position lamp)"은 차량을 전방에서 보았을 때 차량의 존재 및 그러한 차량의 폭을 나타내는데 사용되는 등을 의미한다.

"후미등(rear position lamp)"은 차량을 후방에서 보았을 때 차량의 존재 및 그러한 차량의 폭을 나타내는데 사용되는 등을 의미한다.

"제동등(stop lamp)"은 후방차량 운전자에게 해당차량 운전자가 제동장치를 작동하고 있음을 알리는 데 사용되는 등을 의미한다.

"전방안개등(front fog lamp)"은 짙은 안개, 폭설, 폭우 또는 유사한 상황에서 도로의 조명을 증진하기 위하여 사용되는 등을 의미한다.

"후방안개등(rear fog lamp)"은 짙은 안개, 폭설, 폭우 또는 유사한 상황에서 후방차량 운전자가 해당차량파악을 용이하게 하기위하여 사용되는 등을 의미한다.

"후진등(reversing lamp)"은 다른 도로이용자에게 해당차량이 후진하는 중이거나 후진하려는 경고를 위하여 차량후방을 조명하는 등을 의미한다.

"방향지시등(direction-indicator lamp)"은 다른 도로이용자에게 해당차량 운전자가 우측 또는 좌측방향으로 방향전환하려 함을 알리는 등을 의미한다.

"주차등(parking lamp)"은 주차차량이 존재함을 알리기 위하여 사용되는 등을 의미한다. 이 등은 전미등과 후미등을 대체할 수 있다.

"표시등(marker lamp)"은 해당차량의 전체적인 폭을 확연하게 알리기 위하여 차량상부에 최대한 가까운 방향으로 전체적인 폭의 가장자리 부근에 설치되며 사용되는 등을 의미한다. 이러한 신호는 일부 엔진구동차량 및 트레일러의 크기에 대한 각별한 주의를 유도함으로써 해당 차량 및 트레일러의 전미등 및 후미등을 보완한다.

"위험경고신호(hazard warning signal)"는 모든 방향지시등을 동시에 작동하는 신호를 의미한다.

"측면등(side lamp)"은 차량의 존재를 측면으로 알리기 위하여 차량측면에 장착되는 등을 의미한다.

"특수경고등(special warning lamp)"은 통행우선권차량 또는 다른도로이용자들이 각별히 주의하여야 하는 차량, 특별히 차량운송차량, 예외적인 규격의 차량, 공사차량, 도로유지보수차량 등을 알리기 위하여 사용되는 등을 의미한다.

"후미 차량등록판 장치(rear registration plate illuminating device)"는 차량후미에 장착된 차량등록판의 조명을

위하여 사용되는 장치를 의미한다. 이 장치는 여러 광학장치로 구성될 수 있다.

“주간등(Daytime (running) lamp)”은 주행차량의 전방 가시도 증진 및 주간에 해당차량 위치파악이 용이하도록 하기 위하여 사용되는 등을 의미한다.

“반사반사물(reflex-reflector)”은 차량과 연결되지 않은 광원에서 발원하는 빛을 반사하여 차량의 위치를 알리는데 사용되는 장치이다.

“조명면(illuminating surface)”은 지면을 기준으로 하는 수직평면공간에서 빛의 방출되는 유효표면(effective surface)과 수직되는 투영부를 의미한다. 반사반사물의 경우, 유효표면은 반사반사물 광학장치의 가시표면이다.

20. 본 장에서 언급하는 등화 색상은 가능한 한 본 부록이 제시하는 내용에 부합되어야 한다.
21. 일반 평지도로에서 시속 40km/h 를 초과하는 속도로 주행할 수 있는 오토바이를 제외한 모든 차량의 전방부에 짝수의 백색 조명등이, 후방 부에 짝수의 황색 조명등이 장착되어야 한다. 이러한 등의 등화는 기상 조건이 좋은 심야에 최소한 전방 100m 이상의 거리를 조명할 수 있어야 한다. 상향등의 조명면 외곽 가장자리의 경우, 조명등 외곽 가장자리까지의 거리는 차량 가장자리까지의 거리보다 어떠한 경우여도 가까울 수 없다.
22. 일반 평지도로에서 시속 10km/h 를 초과하는 속도로 주행할 수 있는 오토바이를 제외한 모든 차량은 상기 기술한 제21조와 같이 조명등이 장착되어야 하며, 상기된 내용과 동일한 조건에서 차량 전방으로 40m 최소 조명 가능거리를 확보하여야 한다. 차량의 중앙수직면에서 가장 멀리 떨어진 조명등이 조명할 수 있는 양쪽 지점은 차량외곽선으로부터 0.40m 를 초과할 수 없다. 엔진 구동차량의 경우, 두 개 이상의 전조등이 동시에 등화 되어서는 아니 된다. 전조등은 본 부록 제19조 규정에 맞도록 보정되어야 한다.
23. 사이드카가 부착되지 않은 오토바이를 제외한 모든 엔진 구동차량의 앞면에는 두 개의 백색 전미등이 부착되어야 한다. 그러나 황색 전조등 또는 황색 상향등과 어울리는 황색 전미등의 사용은 허용되어야 한다. 이러한 전미등은 기상 조건이 좋은 심야에 해당 등만을 등화 하였을 시, 적어도 300m 거리에서 다른 도로이용자들에게 불필요한 혼란 또는 불편을 끼치지 않아야 한다.
24. (a) 사이드카가 부착되지 않은 오토바이를 제외한 모든 차량은 짝수의 적색 후미등이 장착되어야 하며, 이러한 후미등은 기상 조건이 좋은 야간 등화의 경우, 다른 도로 이용자에게 불필요한 혼란 또는 불편을 끼치지 않아야 한다.
(b) 모든 트레일러는 차량 후미에 짝수의 적색 후미등을 장착하여야 하며 기상 조건이 좋은 야간등화 시 다른 도로이용자의 불필요한 혼란 또는 불편을 끼치지 않아야 한다. 그러나 사이드카가 부착되지 않은 오토바이와 연결된 트레일러 중, 트레일러 폭이 0.8m를 초과하지 않는 경우에는 하나의 후미등이 부착될 수 있다.
25. 차량등록번호가 차량의 후면에 부착된 모든 엔진구동차량과 트레일러의 경우, 해당 차량등록번호는 기상조건이 좋은 야간에 판독될 수 있도록 조명되어야 한다.
26. 모든 오토바이, 엔진구동차량, 혼합차량(트레일러포함)의 전기장치는 차량의 상향등, 전조등, 전방안개등, 전미등이어야 하며, 상기 25항에서 언급하는 조명장치는 차량후미등이 등화되지 않은 경우에는 등화되지 않아야 한다. 후미안개등은 상향등, 전조등 또는 전방안개등이 등화된 경우에만 등화될 수 있어야 한다. 그러나 전조등과 상향등이 본 협약 제32조 3항에서 제시하는 발광경고 용도로 사용되는 경우, 본 규정은 해당 전조등과 상향등에게 적용되지 않는다. 상향등, 전조등, 안개등이 등화되는 경우 차량 전미등과 연결되는 전기장치는 항상 켜져있어야 한다.
27. 사이드카가 부착되지 않은 오토바이를 제외한 모든 차량은 삼각형모양이 아닌 적색 반사반사물(reflect-reflector)을 차량의 후미에 최소 두 개 이상 장착하여야 한다. 다른 차량의 상향등, 전조등, 안개등 조명을 반사반사물이 반사하는 경우, 기상조건이 좋은 야간에 해당차량 운전자는 반사반사물로 반사되는 불빛을 확인할 수 있어야 한다.
28. 모든 트레일러에는 적어도 두 개의 반사반사물이 후미에 장착되어야 한다. 반사반사물은 정점이 상부를 향하는 이등변삼각형모양이어야 한다. 어떠한 조명등도 해당 삼각형 내에 위치할 수 없다. 이러한 반사반사물은 제27항에서 규정하는 시계조건을 충족하여야 한다. 그러나 사이드카가 부착되지 않은 오토바이와 연결된 트레일러의 폭이 0.80m 를 초과하지 않는 경우, 하나의 반사반사물이 장착될 수 있다.
29. 모든 트레일러는 삼각형모양이 백색 반사반사물이 전면에 장착되어야 한다. 해당 반사반사물은 제27조에서 규정하는 위치 및 시계 충족요건을 만족해야 한다.

30. 폭이 1.60m를 초과하지 않는 트레일러에는 두 개의 전미등이 장착되어야 한다. 전미등은 트레일러의 가장자리와 가능한 한 가깝게 장착되어야 한다.
31. 사이드카가 부착되지 않은 오토바이를 제외한 나머지 차량 중, 주행속도가 시속 25 km/h를 초과할 수 있는 차량의 경우, 해당 차량의 후미에는 적색 제동등이 장착되어야 하며, 이러한 제동등은 후미등보다 그 명도가 한 단계 높아야 한다. 본 규정은 여러 차량이 연결되는 혼합차량의 마지막 차량에도 동일하게 적용된다.
32. 본 협약 제54조 제2항에 준하여 엔진부착자전거를 오토바이로 간주하는 서명국에서 엔진부착자전거가 오토바이로 분류되면서 준수하여야 하는 의무사항에 대한 예외규정을 마련하는 것에 대하여 다음의 제약이 적용된다.
- (a) 사이드카 부착여부와 관계없이 모든 엔진부착자전거는 하나 또는 두 개의 전조등을 장착하여야만 하고, 이러한 전조등은 상기 제22항에서 규정하는 색상 및 시계에 관한 조건을 충족하여야 한다.
- (b) 주행속도가 시속 40km/h 를 초과할 수 있는 엔진부착자전거는 사이드카 부착여부에 관계없이 전조등 외에도 적어도 하나의 상향등이 장착되어야 하고, 이러한 상향등은 상기 제21항에서 규정하는 색상 및 시계에 관한 조건을 충족하여야 한다. 만일 엔진부착자전거에 두 개 이상의 상향등이 장착되는 경우, 그러한 상향등은 가능한 한 서로 밀착되어야 한다.
33. 사이드카가 부착되지 않는 모든 오토바이는, 전면에 하나 또는 두 개의 전미(측면)등(front position (side) lamp)이 장착되어야 하고, 이러한 등은 상기 제23조에서 규정하는 색상 및 시계에 관한 조건을 충족하여야 한다. 두 개 이상의 전미(측면)등이 장착되는 경우, 그러한 등은 서로 밀착되어야 한다.
34. 사이드카가 부착되지 않는 모든 오토바이는 후미에 하나의 후미(측면)등이 장착되어야 하며, 이러한 등은 상기 제24조(a)에서 규정하는 색상 및 시계에 관한 조건을 충족하여야 한다.
35. 사이드카가 부착되지 않는 모든 오토바이는 제27항에서 규정하는 색상 및 시계에 관한 조건을 충족하는 반사반사물을 부착하여야 한다.
36. 본 협약 제54조 제2항에 준하여 엔진부착자전거를 오토바이로 간주하는 서명국이 엔진부착자전거가 오토바이로 분류되며 따라야 하는 본 규정에 대한 예외규정을 마련하는 경우, 모든 오토바이는 사이드카 부착여부와 관계없이 상기 제31항 규정조건을 충족하는 제동등을 부착하여야 한다.
37. 사이드카가 부착된 오토바이에 관한 차량등 및 장치에 대한 규정을 위배하지 않으면서, 모든 사이드카는 상기 제23항에서 규정하는 색상 및 시계에 관한 조건들을 만족하는 전미(측면)등을 전면에, 상기 제24(a)항에서 규정하는 색상 및 시계에 관한 조건들을 만족하는 후미(측면)등을 후면에, 상기 제27항에서 규정하는 색상 및 시계에 관한 조건들을 만족하는 반사반사물을 장착하여야 한다. 사이드카 전미(차폭)등과 후미(차폭)등과 연결되는 전기장치는 오토바이 후미(차폭)등이 등화됨과 동시에 등화될 수 있도록 연결되어야 한다.
38. 본 협약 제1조 (n)항에 의하여 오토바이로 분류되는 삼륜차량은 상기 제21항, 제22항, 제23항, 제24(a)항, 제27항, 제31항에서 기술하는 장치를 장착하여야 한다. 그러나 차량의 너비가 1.30m를 초과하지 않으면서 주행속도가 40km/h를 초과하지 않는 경우, 하나의 상향등과 전조등이 장착되어도 충분하다.
39. 엔진부착자전거를 제외한 모든 차량 및 트레일러는 고정된 황색점멸 방향지시등을 장착하여야 한다. 짝수의 방향지시등이 장착되어야 하고 충분히 밝아 주간 및 야간에 다른 도로이용자들에게 잘 보일 수 있어야 한다.
40. 만일 전방안개등이 차량에 장착되는 경우, 전방안개등의 색상은 백색 또는 황색이어야 하고 그 수량은 두 개이어야 하며, 오토바이의 경우 그 수량은 한 개 일 수 있다. 전방안개등 조명면의 상부가 차량 전조등보다 항상 낮은 곳에 위치하도록 장착되어야 한다.
41. 어떠한 후진등도 다른 운전자에게 불필요한 혼란과 불편을 주지 않아야 한다. 만일 후진등이 차량에 부착되는 경우, 그 색상은 백색 또는 황색이어야 한다. 후진등은 후진기어가 작동될 때에만 등화 되어야 한다.
42. 방향지시등과 경고등을 제외한 모든 차량등은 점멸하지 않아야 한다. 측면등은 방향지시등과 함께 점멸할 수 있다.
- 42 bis. 특별경고등은 점멸하여야 한다. 이러한 등의 색상은 제32조 제14항의 규정을 따라야 한다.
- 42 ter. 오토바이를 제외한 모든 차량과 모든 트레일러에는 위험경고신호 제공장치가 장착되어야 한다.
- 42 quater. 만일 후방안개등이 차량 또는 트레일러에 장착된 경우, 후방안개등의 색상은 적색이어야 한다.
- 42 quinquies. 모든 차량과 길이가 6m를 초과하는 트레일러에는 황색측면 반사반사물이 부착되어야 한다.
- 42 sexties. 길이가 1.8m를 초과하는 모든 차량 및 트레일러에는 표시등이 부착되어야 한다. 차폭이 2.10m를 초

과하는 모든차량에도 표시등이 부착되어야 한다. 표시등이 등화 되었을 시의 색상은 전방으로 백색 또는 황색이어야 하며 후방으로 적색이어야 한다.

42. septies. 모든 차량과 트레일러는 측면등을 부착할 수 있다. 측면등이 등화되었을 시의 색상은 황색이어야 한다.
43. 본 부록 규정의 목적을 위하여
- (a) 동일한 기능과 색상을 가진 차량등 두 개 이상이 혼합되는 경우, 서로 다른 종류의 차량등이 사용되었더라도 하나의 등으로 간주되어야 한다.
 - (b) 하나의 조명면이 띠 모양이면서 차량의 전면중앙세로선을 기준으로 좌우 대칭되며 부착된 경우, 두 개 또는 짝수 개의 등으로 간주되어야 한다. 조명면의 끝 부근에 위치하는 최소 두 개의 광원에서 조명면 표면의 조명이 제공되어야 한다.
44. 동일한 기능을 하며 동일 방향으로 장착된 차량등의 색상은 동일하여야 한다. 짝수 개의 차량등 및 반사반사물은 차량의 전면중앙세로선을 기준으로 좌우 대칭되도록 부착되어야 하나, 외형이 비대칭인 차량의 경우는 예외이다. 한 쌍을 이루는 차량등의 밝기는 실질적으로 동일하여야 한다.
45. 다른 종류의 차량등, 본 부록에 제시된 다른 규정들을 따르는 차량등 및 반사반사물은 본 부록의 규정을 적절히 준수하고 있는 경우, 그룹으로 되어지거나 동일 장치에 연결될 수 있다.

제3장 기타 요구사항

핸들장치

46. 모든 차량에는 운전자가 쉽고 빠르게 그리고 확실하게 방향을 바꿀 수 있도록 강력한 핸들장치가 장착되어 있어야 한다.

후방거울(backmirror)

47. 모든 차량은 한 개 이상의 후방거울이 장착되어 있어야 한다. 후방거울의 수량, 규격, 배열은 운전자가 차량 후방의 교통상황을 알아볼 수 있을 정도여야 한다.

음향경고장치

48. 모든 차량은 음량이 큰 최소 한 개 이상의 음향경고장치가 장착되어야 한다. 해당 경고장치에서 발생하는 소리는 지속적이고 일정하여야 하며, 귀에 거슬러서는 아니 된다. 우선권차량과 대중교통차량은 본 필요조건과는 맞지 않는 부수적인 음향 경고 장치를 장착할 수 있다.

차량유리 와이퍼

49. 차량유리의 투명한 부분을 제외하고는 운전석에서 정상적으로 전방을 볼 수 없는 경우, 해당 바람막이유리에는 한 개 이상의 효과적이고 튼튼한, 그리고 지속적으로 운전자가 작동하지 않아도 되는 기능을 가지는 와이퍼가 장착되어야 한다.

차량유리 세척장비

50. 최소 한 개 이상의 차량유리 와이퍼가 장착되어 있는 차량은 차량유리 세척장비 또한 장착되어야 한다.

차량유리와 창문

51. 모든 자동차 및 트레일러에는
- (a) 차량유리 및 기타 장식 부분을 포함하는 차량의 차체를 구성하는 투명물질들은 파손 시에도 부상 위험을 최소화 할 수 있는 것 이어야 한다.
 - (b) 차량유리와 투명부분은 투명도의 질이 떨어지지 않는 물질로 되어 있어야 한다. 그 유리를 통해 보았을 때 물체의 영상이 가시적일 정도로 일그러져서는 안 되고, 그 유리가 파손 된 경우에도 전방도로를 충분히 선명하게 볼 수 있어야 한다.

후진장비

52. 모든 차량은 운전석에서 통제되는 후진장비를 갖춰야 한다. 그러나 오토바이 및 허용무게 400kg 이하 삼륜차량의 경우, 후진장비의 장착은 의무사항이 아니다.

배기 소음기

53. 자동차를 추진시키는 모든 내연기관에는 효율적인 배기 소음기가 장착되어야 한다.

타이어

54. 자동차 및 트레일러의 바퀴(wheel)는 젖은 노면상태에서도 좋은 노면부착력을 보장하는 공기 타이어이어야 한다. 공기 타이어와 동일한 성능을 발휘하는 다른 장비를 사용할 수 있도록 서명국이 허가하는 것을 본 규정이 금지하는 것은 아니다.

속도계

55. 일반 평지도로에서 시속 40km/h를 초과하며 주행할 수 있는 모든 차량에는 속도계가 장착되어 있어야 한다. 그러나 서명국은 특정오토바이 종류 및 기타 경차량에 대해 본 규정의 적용을 면제할 수 있다.

차량과 운반되는 경고장치

56. 본 협약 제23조 제5항 및 부록1번 제6항에 언급된 장치는 다음의 (a)와 (b) 중 하나의 형태를 준수하여야 한다.
- (a) 적색 테두리가 있으며 그 안은 밝은 색상 또는 비어있는 이등변삼각형모양 표시판. 적색 테두리에는 빛을 반사하는 띠가 설치되어야 한다. 해당 표시판은 적색 형광표시구간을 포함할 수 있거나 또는 투명하게 조명될 수 있다. 이러한 표시판은 수직으로 단단하게 설치되어야 한다.
 - (b) 차량이 등록된 국가에서 규정하고 있으며 상기의 내용을 만족하는 다른 장치

도난방지장치

57. 모든 차량은 차량의 도난방지장치가 설치되어야 한다. 이러한 도난방지장치의 주 부분은 차량의 주차 시 작동될 수 있다.



보호장치

58. 특정 목적을 수행하는 차량 또는 국내 법규로 규정한 특정차량을 제외하고, 기술적으로 가능한 경우 본 협약 부록6 부록7이 규정하는 B형태 차량의 좌석에는 안전벨트 또는 이와 유사한 장치가 장착되어야 한다.

일반규정

59. (a) 자동차의 부품 및 장치는 불가능한 경우를 제외하고 화재나 폭발과 같은 화재의 위험을 내재하지 않아야 한다. 또한 과도한 유해가스나 불투명한 연기, 냄새 혹은 소음을 방출해서는 아니 된다.
- (b) 가능한 한 차량의 고압점화장치는 과도한 전파장애를 일으키지 않아야 한다.
- (c) 모든 차량은 운전자의 전방 및 좌우 양측에 시계를 충분히 확보하여 안전한 운행을 할 수 있도록 제작되어야 한다.
- (d) 차량 및 트레일러는 사고발생 시 차에 탑승한 사람 및 다른 도로이용자들의 위험을 줄여주도록 제작되어야 하며 장비가 갖춰져 있어야 한다. 특히 차량 안쪽이나 바깥쪽에 불필요하게 돌출되어 차에 탄 사람들이나 다른 도로 이용자들을 위협하게 하는 부착물 또는 물질이 부착되어서는 아니 된다.
- (e) 최대허용중량이 3.5 t을 초과하는 차량에게는 측면과 후면 저류(underrun)장치들이 가능한 한 장착되어야 한다.

제4장 예외사항

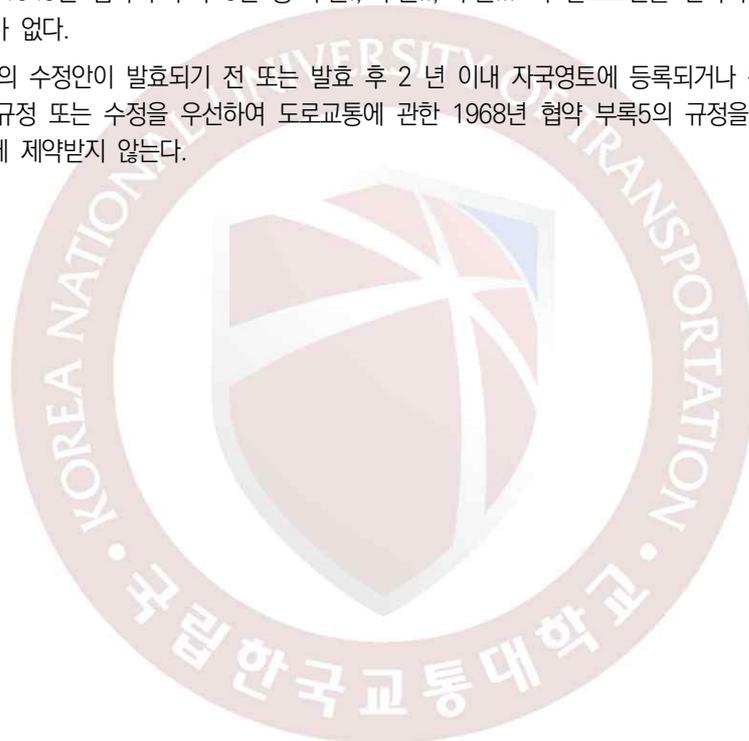
60. 국내 이유로, 서명국들은 본 부록의 규정을 다음에 한하여 면제할 수 있다.
- (a) 국내 법규에서 규정하는 제한속도가 30 km/h 인 일반 평지부 도로에서 차량설계의 이유로 주행속도가 30 km/h를 초과하지 못하는 차량 및 트레일러
- (b) 환자용 차량, 즉 신체적 결함 또는 장애를 겪고 있으며 평소 그 사람만이 사용하도록 특별히 설계되고 제작된 작은 자동차
- (c) 기술진보 및 도로안전 향상을 목적으로 하는 실험용 차량
- (d) 특수한 조건에서 특별한 목적을 위해 사용되는 특별한 모양 또는 유형의 차량
- (e) 장애인용 차량
61. 서명국은 자국에 등록된 국제교통 차량에 대하여 다음의 내용을 적용함으로써 본 부록의 규정을 면제 할 수 있다.
- (a) 차량 및 트레일러의 전미등 색상을 황색으로 사용하도록 허가함으로써
- (b) 쉽게 손상되거나 찢기기 쉬운 지지대를 사용하지 않고는 본 규정을 맞출 수 없는 특수목적차량의 램프위치를 조정함으로써
- (c) 트레일러와 직접적으로 연결되어 있지 않으나 긴 화물(나무, 파이프 등)을 적재하기 위하여 단순히 짐으로 연결되어있는 트레일러를 고려함으로써
- (d) 다음의 장치 후방에 백색 빛이, 전방에 적색 빛이 방출되도록 허용함으로써
- 우선권차량의 회전점멸 등
 - 일반적이지 않은 화물에 부착된 등
 - 측면등과 반사반사물
 - 지붕에 부착된 조명 표지
- (e) 청색 빛이 차량의 전후방 회전등 또는 점멸등으로 사용될 수 있도록 허용함으로써
- (f) 특수한 경우에 특별한 목적으로 적색 형광 또는 역반사체, 백색 역반사체 띠모양을 특정 형태 또는 차종의 차량 측면에 적용함으로써
- (g) 국내 법규가 규정하는 구분표시 또는 다른 구별표시로 인해, 백색 또는 문양, 문자, 또는 후면 차량등록번호판에 의하여 반사

되는 색상의 빛을 후면으로 발광함을 허용함으로써

- (h) 적색 빛이 차량후면 반사반사물과 측면등으로 사용될 수 있도록 허용함으로써

제5장 임시규정

62. 본 협약이 발효되기 전 또는 발효 이후 2년 이내 자국 영토 에서 처음 등록된 차량 및 운행된 트레일러는 도로 교통에 관한 1949년 협약의 부록 6번 중 구분I, 구분II, 구분III 의 필요조건을 만족시킬 경우 본 부록 규정을 준수할 의무가 없다.
- 62 bis. 본 협약의 수정안이 발효되기 전 또는 발효 후 2년 이내 자국영토에 등록되거나 운행된 트레일러는, 부록 5장의 다른 규정 또는 수정을 우선하여 도로교통에 관한 1968년 협약 부록5의 규정을 차량이 준수할 경우 본 부록의 규정에 제약받지 않는다.



부록

본 부록에서 언급된 색깔을 얻기 위한 컬러필터의 정의

| | | |
|---------------------|--------------------------|-------------------------|
| 적색 | 황색으로 범위 | $y \leq 0.335$ |
| | 자주색 ¹ 으로의 범위 | $z \leq 0.008$ |
| 백색 | 청색으로의 범위 | $x \geq 0.310$ |
| | 황색으로의 범위 | $x \leq 0.500$ |
| | 녹색으로의 범위 | $y \leq 0.150 + 0.640x$ |
| | 녹색으로의 범위 | $y \leq 0.440$ |
| | 보라색으로의 범위 | $y \geq 0.050 + 0.750x$ |
| | 적색으로의 범위 | $y \geq 0.382$ |
| 호박색 ² | 황색 ¹ 으로의 범위 | $y \leq 0.429$ |
| | 적색 ¹ 으로의 범위 | $y \geq 0.398$ |
| | 백색 ¹ 으로의 범위 | $z \leq 0.007$ |
| 선택적 황색 ³ | 적색 ¹ 으로의 범위 | $y \geq 0.138 + 0.580x$ |
| | 녹색 ¹ 으로의 범위 | $y \leq 1.29x - 0.100$ |
| | 백색 ¹ 으로의 범위 | $y \geq -x + 0.966$ |
| | 분광명도 ¹ 으로의 범위 | $y \leq -x + 0.992$ |
| 파랑 | 녹색으로의 범위 | $y = 0.065 + 0.805x$ |
| | 백색으로의 범위 | $y = 0.400 - x$ |
| | 보라색으로의 범위 | $x = 0.133 + 0.600y$ |

본 필터의 색도계 특성을 확실히 하기 위하여 2854K(국제조명위원회(CIE)가 정한 A 광원체에 상응하는) 색온도에서의 백색 광원을 써야 한다.



¹ 이러한 경우, 등화가 장착된 램프 단자의 공급 전압이 상당한 차이를 보이므로, 국제조명위원회(CIE)가 권고한 한계값과는 다른 한계값이 채택되었다.

² 종래 "오렌지" 또는 오렌지-황색이라 통칭되어 온 자동차 표지의 색에 적용된다. 이는 CIE 색 삼각도상의 "황색" 영역 중 특정 구간에 해당한다.

³ 통과등 및 주행등에 한하여 적용된다. 다만, 안개등의 경우 색의 선택성은 순도계수(purity factor)가 0.820 이상인 때 적합한 것으로 본다. 이 경우 백색 방향의 한계는 $y \geq -x + 0.966$ 이 아니라 $y \geq -x + 0.940$ 및 $y = 0.440$ 으로 한다.

부록 6 국내 운전면허증

(본 조항은 늦어도 2011년 3월 28일까지 유효하다(신규 조항 43조 참조). 신규 조항은 본 조항 다음에 진한 파란색으로 표시되어 있다.)

1. 국내운전면허증은 문서의 형태로 이루어져야 한다.
2. 면허증을 발급해주는 또는 그러한 권한을 위임받은 기관이 규정한 한 개 또는 그 이상의 언어로 표기되어야 한다. 그러나 면허증을 알리는 문자가 다른 언어로 동시에 표기되었건 아니건 간에 불어로 “permis de conduire” 문자가 그리고 운전면허증을 발급한 국가이름과 국가 식별표지가 기입되어야 한다.
3. 면허증은 라틴문자 또는 영어 흘림체로 기입되어야 하나, 다른 언어로 되어 있더라도 앞서 언급된 언어로 다시 반복되어야 한다.
4. 다음은 면허증에 기입되어야 하는 내용이다. 아래 1에서 11까지에 제시되었음.
 1. 성
 2. 이름¹
 3. 생년월일 및 출생지²
 4. 주소³
 5. 면허 발급기관
 6. 발급일자 및 발급지
 7. 유효기간 만료일⁴
 8. 면허 번호
 9. 발급기관의 서명 및/또는 직인 또는 인장
 10. 면허증 소지자 서명⁵
 11. 면허증이 유효한 차량의 종류 및 해당되는 경우 그 세부 종류와 각 종류별 허가증 발급일자 및 유효기간 만료일

또한, 운전자의 사진을 면허증에 부착하여야 한다. 면허증에 포함할 추가 기재사항과 면허증의 형식 및 인쇄 재질은 국내법에 따라 정한다.

5. 운전면허증이 유효한 차량의 범주는 아래와 같다.
 - A. 오토바이
 - B. 범주 A에 속한 차량이 아닌 차량으로 허용최대중량이 3,500kg을 초과하지 않으며 운전석 외에 탑승객 좌석이 8개까지 추가로 장착된 차량.
 - C. 범주 D에 속한 차량이 아닌 차량으로 최대허용중량이 3,500kg을 초과하는 차량
 - D. 운전석과 더불어 8인 이상의 승객을 수송하는 차량
 - E. 혼합차량 중 동력차량 범주에 해당하는 차량면허증을 운전자가 가지고 있으나 혼합차량자체가 해당 범주에 속하지 않은 차량
6. 국내 법규는 새로운 차량범주를 상기 A~E까지의 범주에 추가하여 정할 수 있다. 혼합차량 및 차량의 하부범주는 운전면허증에 분명하게 기입되어야 한다.

1 부 또는 배우자의 성명을 기재할 수 있다.

2 생년월일을 알 수 없는 경우에는 허가증 발급일 현재의 추정 연령을 기재한다. 출생지를 알 수 없는 경우에는 공란으로 둔다. 출생지는 국내법에 따라 정해진 다른 사항으로 대체할 수 있다.

3 주소의 기재는 선택사항이다.

4 허가증의 유효기간이 무제한인 경우 기재하지 아니할 수 있다.

5 또는 지문

부록 6 국내 운전면허증

(2011년 3월 29일부터 적용되는 조항 (신설된 제43조 참조))

1. 국내 운전면허증은 문서의 형태로 이루어져야 한다.
2. 면허증은 플라스틱 또는 종이로 제작할 수 있다. 플라스틱 면허증의 권장 규격은 54 × 86밀리미터로 한다. 면허증의 권장 색상은 분홍색으로 하며, 인쇄 내용 및 기재란의 형식은 제6항 및 제7항의 규정을 따르는 범위에서 국내법으로 정한다.
3. 면허증의 앞면에는 발급국의 국내어(국내어)로 “운전면허증”이라는 표제를 표시하여야 하며, 발급국의 명칭 및 /또는 식별표지를 함께 기재하여야 한다.
4. 면허증에는 아래 각 호의 사항을 의무적으로 기재하여야 한다.
 1. 성
 2. 이름 및 기타 성명
 3. 생년월일 및 출생지:¹
 - 4.(a) 발급일
 - 4.(b) 유효기간 만료일
 - 4.(c) 발급기관의 명칭 또는 직인
 5. 면허증 번호
 6. 소지자의 사진
 7. 소지자의 서명
 9. 면허증이 유효한 차량의 종류(하위 구분)
 12. 각 차량 종류(하위 구분)에 대한 추가 정보 또는 제한사항(부호화된 형식).
5. 국내법에 따라 추가 정보가 요구되는 경우에는 다음 각 호의 번호 아래에 이를 기재한다.
 - 4.(d) 제4항 제5호의 번호와는 별도의 등록 목적을 위한 식별번호;
 8. 통상적 거주지;
 10. 각 차량 종류(하위 구분)에 대한 발급일;
 11. 각 차량 종류(하위 구분)에 대한 유효기간 만료일;
 13. 통상적 거주국 변경 시 등록 목적을 위한 정보;
 14. 등록 목적 또는 도로교통 안전과 관련된 기타 정보.
6. 면허증상의 모든 기재사항은 라틴 문자로만 작성하여야 한다. 다른 문자를 사용하는 경우에는 해당 사항을 라틴 문자로 음역하여 병기하여야 한다.
7. 제4항 및 제5항 제1호부터 제7호까지의 정보는 가능한 한 면허증의 동일한 면에 기재하는 것이 바람직하다. 제4항 및 제5항 제8호부터 제14호까지의 기타 정보 기재란은 국내법으로 정한다. 국내법은 전자적으로 저장된 정보를 기재하기 위한 공간을 면허증에 배정할 수 있다.
8. 운전면허증이 유효할 수 있는 차량의 종류는 다음과 같다.
 - A. 이륜자동차;
 - B. A종에 해당하지 아니하는 자동차로서 허용 최대질량이 3,500킬로그램을 초과하지 아니하고 운전석 외의 좌석 수가 8석을 초과하지 아니하는 것; 또는 허용 최대질량이 750킬로그램을 초과하지 아니하는 트레일러를 결합한 B종 자동차; 또는 허용 최대질량이 750킬로그램을 초과하되 자동차의 공차중량을 초과하지 아니하는 트레일러를 결합한 B종 자동차로서, 결합 차량의 총 허용 최대질량이 3,500킬로그램을 초과하지 아니하는 것;
 - C. D종에 해당하지 아니하는 자동차로서 허용 최대질량이 3,500킬로그램을 초과하는 것; 또는 허용 최대질량이 750킬로그램을 초과하지 아니하는 트레일러를 결합한 C종 자동차;

¹ 출생지는 국내법에서 정하는 다른 사항으로 대체할 수 있다.

- D. 운전석 외의 좌석 수가 8석을 초과하는 승객운송용 자동차; 또는 허용 최대질량이 750킬로그램을 초과하지 아니하는 트레일러를 결합한 D종 자동차;
- BE. 허용 최대질량이 750킬로그램을 초과하고 자동차의 공차중량을 초과하는 트레일러를 결합한 B종 자동차; 또는 허용 최대질량이 750킬로그램을 초과하는 트레일러를 결합하고, 결합 차량의 총 허용 최대질량이 3,500킬로그램을 초과하는 B종 자동차;
- CE. 허용 최대질량이 750킬로그램을 초과하는 트레일러를 결합한 C종 자동차;
- DE. 허용 최대질량이 750킬로그램을 초과하는 트레일러를 결합한 D종 자동차.
9. A, B, C, CE, D 및 DE종에 대하여, 국내법은 다음 각 호의 차량 하위 구분을 도입할 수 있다.
- A1. 배기량 125제곱센티미터를 초과하지 아니하고 출력이 11킬로와트를 초과하지 아니하는 이륜자동차(경이륜자동차);
- B1. 삼륜자동차 및 사륜자동차;
- C1. D종을 제외한 자동차로서 허용 최대질량이 3,500킬로그램을 초과하되 7,500킬로그램을 초과하지 아니하는 것; 또는 허용 최대질량이 750킬로그램을 초과하지 아니하는 트레일러를 결합한 C1종 자동차;
- D1. 운전석 외의 좌석 수가 8석을 초과하되 16석을 초과하지 아니하는 승객운송용 자동차; 또는 허용 최대질량이 750킬로그램을 초과하지 아니하는 트레일러를 결합한 D1종 자동차;
- C1E. 허용 최대질량이 750킬로그램을 초과하되 자동차의 공차중량을 초과하지 아니하는 트레일러를 결합한 C1종 자동차로서, 결합 차량의 총 허용 최대질량이 12,000킬로그램을 초과하지 아니하는 것;
- D1E. 승객운송에 사용되지 아니하는 트레일러로서 허용 최대질량이 750킬로그램을 초과하되 자동차의 공차중량을 초과하지 아니하는 것을 결합한 D1종 자동차로서, 결합 차량의 총 허용 최대질량이 12,000킬로그램을 초과하지 아니하는 것.
10. 국내법은 위에 열거된 것 외의 차량 종류 및 하위 구분을 도입할 수 있다. 이 경우 그 명칭은 본 협약에서 차량의 종류 및 하위 구분을 표시하기 위하여 사용하는 기호와 유사하여서는 아니 되며, 다른 서체를 사용하여야 한다.
11. 면허증이 유효한 차량의 종류(하위 구분)는 아래 표에 따른 도형기호로 표시한다.

| 차량 종류 부호/도형기호 | | 하위 구분 부호/도형기호 | |
|---------------|---|---------------|---|
| A |  | A1 |  |
| B |  | B1 |  |
| C |  | C1 |  |
| D |  | D1 |  |
| BE |  | | |
| CE |  | C1E |  |
| DE |  | D1E |  |

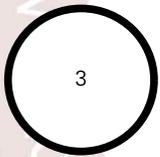
부록 7. 국제 운전면허증

1. 운전면허증은 A6 형태(148×105mm)의 책자모양이어야 한다. 표지색상은 회색이어야 하고 내부용지색상은 백색이어야 한다.
2. 앞표지의 겉면 과 안쪽 면은 각각 아래의 모형 No1 과 No2 의 형태를 따라야 한다. 마지막 두 페이지에 인쇄되는 내용은 아래 모형 No 3을 따르며 붙여로 표기되어야 한다. 내부에 삽입되는 해당 2 페이지는 영어, 러시아어, 스페인어를 포함하는 다양한 언어로 반복 표기되어야 한다.
3. 손으로 작성되거나 타이핑되어진 부분은 반드시 라틴문자나 영어 흘림체이어야 한다.
4. 표지가 영어, 러시아, 스페인어가 아닌 다른 언어를 사용하여 국제운전면허증을 발급하고 관장하는 서명국은 아래 모형 3번을 해당언어로 전환하여 유엔사무총장에게 보고하여야 한다.



건본 1

(앞표지 바깥쪽)

| | |
|---|---|
| ..... | 1 |
| 국제 자동차 교통 번호 | |
| 1968년 11월 8일자 도로교통에 관한 협약 | |
| 유효기간 | 2 |
| 발급기관 | |
| 발급지 | |
| 발급일 | |
| 국내 운전면허증 번호 | |
|  | 4 |



1 발급국의 명칭 및 부록 3에서 정의된 해당 국가의 식별표지.
2 발급일로부터 3년을 초과하지 아니하는 기간 또는 국내 운전면허증의 유효기간 만료일 중 더 이른 날까지.
3 면허증을 발급하는 기관 또는 단체의 직인 또는 인장.
4 면허증을 발급하는 기관 또는 단체의 서명.

견본 2

(앞 표지 안쪽)

(본 견본(앞 표지 안쪽)은 늦어도 2011년 3월 28일까지 유효하다(신규 조항 43조 참조). 신규 조항은 본 조항 다음에
진한 파란색으로 표시되어 있다.)

본 면허증은 다음 국가의 영토에서는 유효하지 아니하다:

.....

.....¹

본 면허증은 그 밖의 모든 협약국의 영토에서 유효하다. 운전이 허용되는 차량의 종류는 책자
말미에 기재되어 있다.

2

본 면허증은 소지자가 여행하는 각 국가에서 거주 및 직업 활동에 관한 법령을 준수하여야 할
의무에 어떠한 영향도 미치지 아니한다. 특히, 소지자가 어느 국가에 통상적 거주지를 설정하는 경우,
그 국가에서는 본 면허증의 효력이 상실된다.

(2011년 3월 29일부터 적용되는 새로운 견본 2 (신설된 제43조 참조))

본 면허증은 다음 국가의 영토에서는 유효하지 아니하다:

.....

.....¹

본 면허증은 해당 국내 운전면허증과 함께 제시되는 경우에 한하여 그 밖의 모든 협약국의
영토에서 유효하다. 운전이 허용되는 차량의 종류는 책자 말미에 기재되어 있다.

2

본 면허증은 소지자가 다른 협약국의 영토에 통상적 거주지를 설정하는 경우, 그 영토에서는 그
효력을 상실한다.

1 소지자가 통상적으로 거주하는 협약국의 명칭을 기재한다.

2 협약국인 국가의 목록을 기재하기 위한 공간(선택사항).

건본 3

좌측 면

(본 건본 3(좌측 면)은 늦어도 2011년 3월 28일까지 유효하다(신규 조항 43조 참조). 신규 조항은 본 조항 다음에 진한 파란색으로 표시되어 있다.)

| 운전자에 관한 사항 | |
|---|----|
| 성명 | 1. |
| 기타 성명 ¹ | 2. |
| 출생지 ² | 3. |
| 생년월일 ³ | 4. |
| 주소 | 5. |
| 면허증이 유효한 차량의 종류 | |
| 이륜자동차 | A |
| A종에 해당하지 아니하는 자동차로서 허용 최대질량이 3,500킬로그램을 초과하지 아니하고 운전석 외의 좌석 수가 8석을 초과하지 아니하는 것 | B |
| 화물운송용 자동차로서 허용 최대질량이 3,500킬로그램을 초과하는 것 | C |
| 승객운송용 자동차로서 운전석 외의 좌석 수가 8석을 초과하는 것 | D |
| 운전자가 면허를 소지한 차량 종류(B 및/또는 C 및/또는 D)에 해당하는 견인차에 의하여 견인되는 차량의 결합으로서, 그 자체로는 특정 차량 종류에 해당하지 아니하는 것 | E |
| 사용 제한 조건⁴ | |



1 부 또는 배우자의 성명을 기재할 수 있다.

2 출생지를 알 수 없는 경우에는 공란으로 둔다.

3 생년월일을 알 수 없는 경우에는 면허증 발급일 현재의 추정 연령을 기재한다. 발급일은 해당 차량 종류(A, B, C, D 및 E)란에 직인 또는 인장을 날인함으로써 기재할 수 있다.

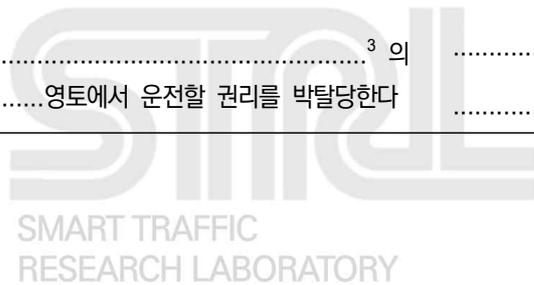
4 예: "조정렌즈 착용 의무", "차량번호에 한하여 운전 가능", "한쪽 다리 사용자용 장치가 장착된 차량에 한함" 등.

건본 3

우측 면

(본 건본 3(우측 면)은 늦어도 2011년 3월 28일까지 유효하다(신규 조항 43조 참조). 신규 조항은 본 조항 다음에 진한 파란색으로 표시되어 있다.)

| | | |
|---|----|---|
| 1. 2. 3. 4. 5. | 사진 | |
| A ¹ | 1 | |
| B ¹ | | |
| C ¹ | | |
| D ¹ | | |
| E ¹ | | |
| 소유자 서명 ² | | |
| 운전 자격 정지 조건: | | |
| 소지자는 ³ 의 ⁴ 에서 .....영토에서 운전할 권리를 박탈당한다 까지 | | 4 |
| 소지자는 ³ 의 ⁴ 에서 .....영토에서 운전할 권리를 박탈당한다 까지 | | 4 |



1 면허증을 발급하는 기관 또는 단체의 직인 또는 인장. 해당 직인 또는 인장은 소지자가 해당 차량 종류의 운전 자격을 보유한 경우에 한하여 A, B, C, D 및 E의 각 차량 종류란에 날인하여야 한다.
 2 또는 지문.
 3 국가의 명칭.
 4 자국 영토 내에서 본 면허증의 효력을 정지시킨 기관의 서명 및 직인 또는 인장. 본 페이지의 자격정지 기재란이 이미 사용된 경우에는, 추가 자격정지는 별지에 기재하여야 한다.

건본 3

좌측 면

(2011년 3월 29일부터 적용되는 새로운 건본 3(좌측 면) (신설된 제43조 참조))

| 운전자에 관한 사항 | | | |
|-----------------------------------|---|---------------|---|
| 성 | ..... |  | 1. |
| 이름 및 기타 성명 ¹ | ..... |  | 2. |
| 출생지 ² | ..... |  | 3. |
| 생년월일 | ..... |  | 4. |
| 통상적 거주지 | ..... |  | 5. |
| 면허증이 유효한 차량의 종류 및 하위 구분(해당 부호 포함) | | | |
| 차량 종류 부호/도형기호 | | 하위 구분 부호/도형기호 | |
| A |  | A1 |  |
| B |  | B1 |  |
| C |  | C1 |  |
| D |  | D1 |  |
| BE |  | | |
| CE |  | C1E |  |
| DE |  | D1E |  |
| 사용 제한 조건 ³ | | | |

1 출생지는 국내법에서 정하는 다른 사항으로 대체할 수 있다.

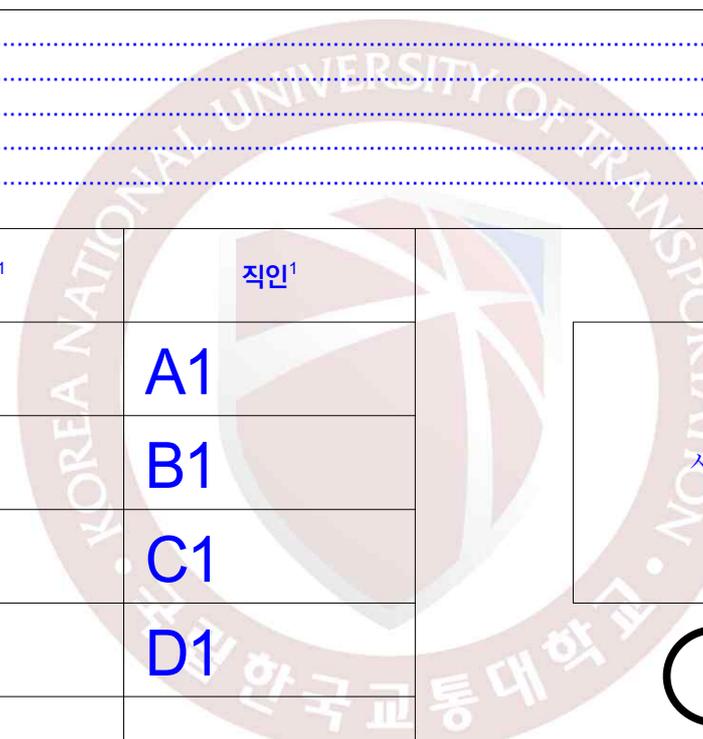
2 국내법에 따라 필요한 경우 기재한다.

3 예: "교정렌즈 착용 의무", "차량번호에 한하여 운전 가능", "한쪽 다리 사용자용 장치가 장착된 차량에 한함" 등.

건본 3

우측 면

(2011년 3월 29일부터 적용되는 새로운 건본 3(좌측 면) (신설된 제43조 참조))

| | | |
|---|-----------------|---|
| 1. | ..... |  |
| 2. | ..... |  |
| 3. | ..... |  |
| 4. | ..... |  |
| 5. | ..... |  |
| 직인 ¹ | 직인 ¹ | <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p>사진</p> <div style="border: 1px solid black; width: 30px; height: 30px; border-radius: 50%; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 10px auto;">1</div> </div> </div> |
| A | A1 | |
| B | B1 | |
| C | C1 | |
| D | D1 | |
| BE | | |
| CE | C1E | |
| DE | D1E | |
| | | 소유자 서명 |
| 운전 자격 정지 조건: | | |
| 소지자는 ² 의 ³ 에서 .....영토에서 운전할 권리를 박탈당한다 까지 | | <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; border-radius: 50%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">3</div> |
| 소지자는 ² 의 ³ 에서 .....영토에서 운전할 권리를 박탈당한다 까지 | | <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; border-radius: 50%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">3</div> |

¹ 면허증을 발급하는 기관 또는 단체의 직인 또는 인장. 해당 직인 또는 인장은 소지자가 해당 차량 종류 또는 하위 구분의 운전 자격을 보유한 경우에 한하여 그 표시란에 날인하여야 한다.

² 국가의 명칭.

³ 자국 영토 내에서 본 면허증의 효력을 정지시킨 기관의 서명 및 직인 또는 인장. 본 페이지의 자격정지 기재란이 이미 사용된 경우에는, 추가 자격정지는 별지에 기재하여야 한다.