

Международная Венская конвенция о дорожном движении

(Вена, 8 ноября 1968 г.)

ГЛАВА I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 1

Определения

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

- a) термин "национальное законодательство" Договаривающейся стороны означает совокупность национальных или местных законов и правил, действующих на территории этой Договаривающейся стороны;
- b) транспортное средство считается находящимся в "международном движении" по территории какого-либо государства, если оно:
 - i) принадлежит физическому или юридическому лицу, имеющему обычное местожительство вне этого государства;
 - ii) не зарегистрировано в этом государстве;
 - iii) временно ввезено в него; однако каждая Договаривающаяся сторона вправе не считать находящимся в "международном движении" любое транспортное средство, которое оставалось на ее территории более одного года без значительного перерыва, продолжительность которого может устанавливаться этой Договаривающейся стороной.

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

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

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

d) термин "дорога" означает всю полосу отвода любой дороги или улицы, открытой для движения;

e) термин "проезжая часть дороги" означает часть дороги, обычно используемую для движения транспортных средств; дорога может иметь несколько проезжих частей, четко разграниченных, в частности разделительной полосой, или находящихся на различных уровнях;

- f) на проезжей части, где крайняя полоса или крайние полосы движения или велодорожки предназначены для движения определенных транспортных средств, термин "край проезжей части" означает для других пользователей дороги край остальной части дороги;
- g) термин "полоса движения" означает любую из продольных полос, на которые может быть разделена проезжая часть дороги, обозначенных или не обозначенных посредством продольной разметки, но имеющих ширину, достаточную для движения в один ряд автомобилей, иных, чем мотоциклы;
- h) термин "перекресток" означает любое пересечение на одном уровне, соединение или разветвление дорог, включая территорию, образуемую такими пересечениями, соединениями или разветвлениями;
- i) термин "железнодорожный переезд" означает любое пересечение на одном уровне дороги с железнодорожными или трамвайными путями, имеющими независимое полотно;
- j) термин "автомагистраль" означает дорогу, специально построенную и предназначенную для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и которая,
- i) за исключением отдельных мест или во временном порядке, имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или, в исключительных случаях, другими средствами;
- ii) не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;
- iii) специально обозначена в качестве автомагистрали;
- k) транспортное средство считается:
- i) "остановленным", если оно приведено в неподвижное состояние на период времени, необходимый либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки людей;
- ii) "находящимся на стоянке", если оно приведено в неподвижное состояние по причине, иной, чем необходимость избежать столкновения с другим пользователем дороги или с каким-либо препятствием или выполнить предписания правил движения, и если его остановка не ограничивается временем, необходимым либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов.

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

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

m) термин "велосипед с подвесным двигателем" означает любое двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим 50 куб. см (3,05 куб. дюйма), и максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/час (30 миль/час); однако Договаривающиеся стороны могут не считать велосипедами с подвесным двигателем в соответствии со своим национальным законодательством те транспортные средства, которые не имеют характеристик велосипедов в отношении возможностей их использования, в частности возможности приведения их в движение с помощью педалей, или которые по своей максимальной конструктивной скорости, весу или некоторым характеристикам двигателя превышают установленные пределы. Ни одно положение настоящего определения не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам полностью приравнивать велосипеды с подвесным двигателем к велосипедам при применении предписаний своих национальных законодательств, касающихся дорожного движения;

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

o) термин "механическое транспортное средство" означает любое самоходное дорожное транспортное средство, за исключением велосипедов с подвесным двигателем, на территории Договаривающихся сторон, которые не приравнивают их к мотоциклам, и за исключением рельсовых транспортных средств;

p) термин "автомобиль" означает механическое транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов. Этот термин охватывает троллейбусы, то есть нерельсовые транспортные средства, соединенные с электрическим проводом; он не охватывает такие транспортные средства, как сельскохозяйственные тракторы, использование которых для перевозки людей или грузов, является лишь вспомогательной функцией;

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

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

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

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

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

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

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

x) термин "вес без нагрузки" означает вес транспортного средства без экипажа, пассажиров и груза, но с полным запасом топлива и необходимым комплектом инструмента;

y) термин "вес с нагрузкой" означает фактический вес груженого транспортного средства, экипажа и пассажиров;

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

aa) предписание для водителя "уступить дорогу" другим транспортным средствам означает, что водитель не должен продолжать или возобновлять движение или осуществлять маневр, если это может вынудить водителей других транспортных средств внезапно изменить направление движения или скорость.

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

СТАТЬЯ 2

Приложения к Конвенции

Нижеследующие приложения к настоящей Конвенции являются ее неотъемлемой частью:

приложение 1: Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобили и прицепы;

приложение 2: Регистрационный номер автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении;

приложение 3: Отличительный знак автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении;

приложение 4: Оповестительные знаки автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении;

приложение 5: Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов;

приложение 6: Национальное водительское удостоверение;

приложение 7: Международное водительское удостоверение.

СТАТЬЯ 3

Обязательства Договаривающихся сторон

1. а) Договаривающиеся стороны принимают соответствующие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила дорожного движения по своему существу соответствовали положениям главы II настоящей Конвенции. При условии, что эти правила ни в каком отношении не противоречат упомянутым положениям:

i) эти правила могут не включать те положения, которые относятся к случаям, не имеющим места на территории данной Договаривающейся стороны;

ii) эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в главе II.

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

2. а) Договаривающиеся стороны принимают также надлежащие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила, касающиеся технических условий, которым должны отвечать автомобили и прицепы, соответствовали положениям приложения 5 к настоящей Конвенции; эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в приложении 5, при условии, что эти положения не будут ни в каком отношении противоречить принципам безопасности, определяющим положения приложения 5. Они также принимают

надлежащие меры к тому, чтобы находящиеся в международном движении автомобили и прицепы, зарегистрированные на их территории, соответствовали положениям приложения 5 настоящей Конвенции.

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

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

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

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

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

7. Считаются соответствующими целям настоящей Конвенции меры, которые

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

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

СТАТЬЯ 4

Дорожные знаки и сигналы

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

- a) все установленные на их территории дорожные знаки и сигналы, световые дорожные сигналы и разметка дорог составляли единую систему;
- b) число типов сигналов было ограничено, и сигналы устанавливались лишь в тех местах, где их наличие считается полезным;
- c) предупреждающие сигнальные знаки устанавливались на достаточном расстоянии от препятствий для своевременного предупреждения о них водителей;
- d) было запрещено:
 - i) помещать на сигнальном знаке, на его опоре или на любом другом приспособлении, предназначенном для регулирования движения, что-либо, что не имеет отношения к значению этого сигнального знака или приспособления; однако, если Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения разрешают какой-либо ассоциации, не имеющей целью получение материальной выгоды, устанавливать указательные знаки, они могут разрешать, чтобы эмблема этой ассоциации обозначалась на знаке или на его опоре при условии, что это не затруднит его понимания;
 - ii) помещать плакаты, афиши, производить разметку и устанавливать приспособления, которые либо могут быть приняты за сигнальные знаки или другие приспособления для регулирования движения, либо могут снизить их видимость или эффективность, либо ослеплять пользователей дороги или отвлекать их внимание и тем самым ставить под угрозу безопасность дорожного движения.

ГЛАВА II ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 5

Значения дорожных знаков и сигналов

1. Пользователи дороги должны выполнять предписания дорожных знаков и сигналов, световых дорожных сигналов или разметки дорог, даже если упомянутые предписания кажутся противоречащими другим правилам движения.
2. Предписания световых дорожных сигналов превалируют над предписаниями дорожных знаков, определяющих преимущественное право проезда.

СТАТЬЯ 6

Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение

1. Лица, уполномоченные регулировать дорожное движение, должны быть хорошо распознаваемыми и видимыми на расстоянии как днем, так и ночью.
2. Пользователи дороги должны немедленно выполнять любое указание лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение.
3. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, чтобы в качестве указаний лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение, считались, в частности, перечисленные ниже сигналы:
 - a) поднятая вертикально рука; этот жест означает сигнал "стоп" для всех пользователей дороги, кроме тех водителей, которые не могли бы уже остановиться в условиях достаточной безопасности; кроме того, если этот сигнал подается на перекрестке, водитель, уже выехавший на перекресток, может продолжать движение;
 - b) рука или руки, вытянутые горизонтально; этот жест означает сигнал "стоп" для всех пользователей дороги, которые независимо от направления их движения движутся с направлений, пересекающих направление, обозначенное вытянутой рукой или руками лица, уполномоченного регулировать дорожное движение; подав этот сигнал, регулировщик может опустить руку или руки; для водителей, к которым он обращен грудью или спиной, этот жест также означает сигнал "стоп";
 - c) покачивание красным огнем; этот жест означает сигнал "стоп" для пользователей дороги, в сторону которых направлен этот огонь.
4. Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение, превалируют над предписаниями дорожных знаков и сигналов и световых дорожных сигналов или разметки дорог, а также правил дорожного движения.

СТАТЬЯ 7

Общие правила

1. Пользователи дороги должны вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности или препятствий для движения, не подвергать опасности людей и не причинять ущерба государственному, общественному или частному имуществу.
2. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что пользователи дороги не должны стеснять дорожное движение или ставить под

угрозу его безопасности, бросая, складывая или оставляя на дороге предметы или материалы, или создавая на ней какие-либо другие препятствия. Пользователи дороги, которым не удалось избежать создания такого препятствия или такой опасности, должны принять необходимые меры для возможного более быстрого их устранения и, если они не могут сделать это немедленно, для предупреждения о них других пользователей дороги.

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

СТАТЬЯ 8

Водители

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

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

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

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

5. Водитель должен контролировать свое транспортное средство таким образом, чтобы быть всегда в состоянии должным образом им управлять. Он должен быть знаком с правилами дорожного движения, предписаниями в области безопасности дорожного движения, а также с такими факторами, которые могут повлиять на его поведение, как усталость, прием лекарственных препаратов и управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и под воздействием наркотиков.

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

СТАТЬЯ 9

Стада животных

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

СТАТЬЯ 10

Расположение на дороге

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

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

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

2. Двигающихся по дороге животных следует вести как можно ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения.

3. Не нарушая иного рода положения пункта 1 статьи 7, пункта 6 статьи 11 и других положений противоположного характера, содержащихся в настоящей Конвенции, водитель транспортного средства должен в той мере, в какой позволяют обстоятельства, находиться ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения. Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут регламентировать более конкретно правила расположения на проезжей части грузовых транспортных средств.

4. На дороге с двумя или тремя проезжими частями водитель транспортного средства не должен выезжать на проезжую часть, противоположную стороне, соответствующей направлению движения.

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

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

СТАТЬЯ 11

Обгон и движение в рядах

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

b) Однако обгон должен производиться со стороны, соответствующей направлению движения, в том случае, если водитель (погонщик), которого обгоняют, подал сигнал о своем намерении повернуть в сторону, противоположную стороне, соответствующей направлению движения, и направил свое транспортное средство или своих животных в эту сторону, с тем

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

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

а) ни один следующий позади водитель не начал обгона;

б) водитель транспортного средства, движущегося впереди него по той же полосе движения, не подал сигнала о своем намерении совершить обгон другого транспортного средства;

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

д) за исключением случаев выезда на полосу, встречное движение по которой запрещено, он может без ущерба для обгоняемого пользователя или пользователей дороги вновь занять место, предписанное пунктом 3 статьи 10 настоящей Конвенции.

3. Во исполнение положений пункта 2 настоящей статьи запрещается, в частности на дорогах с двусторонним движением, совершать обгон при приближении к концу подъема и, когда видимость недостаточна, на поворотах, за исключением случаев, когда в этих местах имеется продольная разметка и когда обгон совершается без выезда на полосы, предназначенные для встречного движения.

4. В момент обгона водитель должен оставлять для обгоняемого пользователя или пользователей дороги достаточное боковое пространство.

5. а) На дорогах, имеющих по крайней мере две полосы, предназначенные для движения в данном направлении, водитель транспортного средства, который вынужден был бы совершить новый обгон сразу или вскоре после того, как он вернется в свой ряд, предписанный пунктом 3 статьи 10 настоящей Конвенции, может для совершения этого маневра остаться на полосе движения, занятой им для первого обгона, предварительно убедившись, что он может это сделать, не создавая серьезных затруднений для водителей транспортных средств, следующих за ним на большей скорости.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Транспортное средство может обгонять другое транспортное средство, которое приближается к пешеходному переходу, обозначенному либо разметкой на проезжей части дороги, либо знаком или сигналом, или которое остановилось непосредственно перед этим переходом, только на достаточно сниженной скорости, обеспечивающей своевременную остановку в том случае, если на переходе окажутся пешеходы. Ни одно положение настоящего пункта не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запрещать обгон, начиная с определенного расстояния до пешеходного перехода, намеревающимся совершать обгон транспортного средства, остановившегося у пешеходного перехода.

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

при первой возможности уступить дорогу, для того чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства.

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

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

с) Подпункт а) выше не применяется на автомагистралях, а также на других соответствующим образом обозначенных дорогах, предназначенных для автомобильного движения и не используемых для въезда на прилегающие участки или выезда из них, являющиеся частной собственностью, или на любых дорогах, на которых разрешена скорость движения более 80 км (50 миль) в час.

СТАТЬЯ 12

Встречный разъезд

1. При встречном разъезде водитель транспортного средства должен оставить сбоку достаточное свободное пространство и в случае необходимости держаться ближе к краю проезжей части дороги, соответствующему направлению движения; если при этом его движение будет затруднено ввиду наличия препятствия или других пользователей дороги, он должен замедлить движение и в случае необходимости остановиться, чтобы пропустить встречное транспортное средство или транспортные средства.

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

СТАТЬЯ 13

Скорость и дистанция

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

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

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

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

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

СТАТЬЯ 14

Общие предписания, касающиеся маневров

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

движения и скорости.

2. Водитель, который намерен выполнить разворот или дать задний ход, должен убедиться в том, что он может выполнить этот маневр, не подвергая опасности других пользователей дороги и не мешая им.

3. Перед тем как повернуть или выполнить маневр, связанный с движением в сторону, водитель должен ясно и заблаговременно предупредить о своем намерении посредством включения указателя или указателей поворота своего транспортного средства или при отсутствии таковых, если возможно, посредством соответствующего сигнала рукой. Сигнал, подаваемый при помощи указателя или указателей поворота, должен подаваться в течение всего времени выполнения маневра и прекращаться немедленно после его завершения.

СТАТЬЯ 15

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

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

СТАТЬЯ 16

Изменение направления движения

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

а) если он намерен выехать с дороги со стороны, соответствующей направлению движения, - приблизиться, насколько это возможно, к краю проезжей части дороги, соответствующему этому направлению, и затем выполнить возможно более короткий маневр;

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

выехать на проезжую часть этой другой дороги по стороне, соответствующей направлению движения.

2. При выполнении маневра, связанного с изменением направления движения, водитель должен, не нарушая положений статьи 12 настоящей Конвенции в отношении пешеходов, пропустить транспортные средства, движущиеся в противоположном направлении по проезжей части, с которой он собирается выехать, а также велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, движущиеся по велосипедным дорожкам, пересекающим проезжую часть, на которую он выезжает.

СТАТЬЯ 17

Замедление движения

1. Водитель транспортного средства не должен резко тормозить, если это не требуется в интересах безопасности.

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

СТАТЬЯ 18

Перекрестки и обязанность уступить дорогу

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

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

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

4. При условии соблюдения положений пункта 7 настоящей статьи:

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

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

дорожной разметкой.

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

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

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

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

СТАТЬЯ 19

Железнодорожные переезды

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

а) водитель транспортного средства должен двигаться с умеренной скоростью;

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

в) если железнодорожный переезд не оборудован шлагбаумами, полушлагбаумами или световыми сигналами, ни один пользователь дороги не должен проезжать по нему, не убедившись в том, что к переезду не приближается никакое рельсовое транспортное средство;

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

СТАТЬЯ 20

Предписания, касающиеся пешеходов

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

2. Если у края проезжей части дороги имеется тротуар или обочина, пригодные

для движения пешеходов, последние должны пользоваться ими. Однако, принимая необходимые меры предосторожности,

а) пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, могут идти по проезжей части, если их движение по тротуару или обочине может служить серьезной помехой для других пешеходов;

б) группы пешеходов, возглавляемые руководителями или представляющие собой шествие, могут идти по проезжей части.

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

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

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

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

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

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

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

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

ii) если на пешеходном переходе не имеется таких знаков или сигналов, но

движение транспортных средств регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, пока световой сигнал или жест регулировщика разрешает движение транспортных средств;

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

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

d) Выйдя на проезжую часть дороги, пешеходы не должны удлинять свой переход, задерживаться или останавливаться на ней без необходимости.

7. Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать более строгие правила для пешеходов, переходящих проезжую часть.

СТАТЬЯ 21

Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам

1. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 7, пункта 9 статьи 11 и пункта 1 статьи 13 настоящей Конвенции на пешеходных переходах, обозначенных разметкой или соответствующим знаком или сигналом, должны выполняться следующие предписания:

a) если движение транспортных средств на таком пешеходном переходе регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, водители должны при наличии сигнала, запрещающего движение, остановиться перед переходом, а когда они получают разрешение продолжать движение, не мешать пешеходам, которые уже вступили на проезжую часть и переходят дорогу в условиях, предусмотренных статьей 20 настоящей Конвенции; если водитель делает поворот для выезда на другую дорогу, при въезде на которую находится пешеходный переход, он должен делать это только на небольшой скорости и пропуская пешеходов (при необходимости остановившись), вступивших или вступающих на переход в условиях, предусмотренных пунктом 6 статьи 20 настоящей Конвенции;

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

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

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

В том случае, если в определенных условиях некоторым видам транспортных средств разрешается въезжать на дороги, предназначенные для движения пешеходов, внутренним законодательством могут быть установлены правила, регулирующие поведение участников дорожного движения, чтобы избежать возникновения каких-либо конфликтов между ними, а также установить ограничения максимальной скорости, чтобы водители могли вовремя остановиться и не подвергать опасности пешеходов.

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

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

СТАТЬЯ 22

Островки безопасности

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

а) сигнальный знак предписывает, с какой стороны следует объезжать островок безопасности, тумбу или приспособление;

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

СТАТЬЯ 23

Остановка и стоянка

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

2. а) Останавливающиеся или находящиеся на стоянке на проезжей части животные и транспортные средства должны находиться как можно ближе к краю проезжей части. Водитель может остановиться или поставить на стоянку транспортное средство на проезжей части только на стороне, соответствующей для него направлению движения; однако остановка или стоянка разрешается на другой стороне проезжей части, если ввиду наличия рельсовых путей невозможно остановиться на стороне, соответствующей направлению

движения. Кроме того, Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут:

i) при определенных условиях, например, когда имеются дорожные знаки, запрещающие остановку на стороне, соответствующей направлению движения, разрешать остановку или стоянку на другой стороне проезжей части дороги;

ii) на проезжей части дороги с односторонним движением - разрешать остановку и стоянку только на другой стороне или также одновременно на стороне, соответствующей направлению движения;

iii) разрешать остановку и стоянку посередине проезжей части в специально обозначенных местах.

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

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

i) на расстоянии менее 5 м перед пешеходными переходами, на пешеходных переходах, на переездах для велосипедистов и на железнодорожных переездах;

ii) на трамвайных и железнодорожных путях, проходящих по дороге или вблизи от этих путей, если это может затруднить движение трамваев или поездов.

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

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

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

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

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

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

i) вблизи железнодорожных переездов - на расстоянии, установленном

национальным законодательством, и на расстоянии менее 15 м по обе стороны от остановок автобусов, троллейбусов или рельсовых транспортных средств, если национальным законодательством не предусматривается меньшее расстояние;

ii) напротив выезда из ворот;

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

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

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

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

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

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

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

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

c) При применении положений этого пункта рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве использование одного из приспособлений, указанных в пункте 56 приложения 5 к Конвенции.

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

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

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

СТАТЬЯ 24

Дверцы транспортных средств

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

СТАТЬЯ 25

Автомобильные магистрали и дороги подобного рода

1. На автомобильных магистралях, а также на специальных выездах на автомобильные магистрали и съездах с них, обозначенных как автомобильные магистрали:

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

b) водителям запрещается:

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

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

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

Когда на автомобильных магистралях для движения в одном направлении имеется три или более полос движения, водителям транспортных средств, предназначенных для

перевозок грузов, разрешенная максимальная масса которых превышает 3,5 т, или составов транспортных средств длиной более 7 м запрещается выезжать на другие полосы, кроме двух полос движения, расположенных у края проезжей части, соответствующего направлению движения.

2. При въезде на автомагистраль водители должны:

- а) при отсутствии полосы ускорения движения, являющейся продолжением подъездной дороги, пропускать движущиеся по автомагистрали транспортные средства;
- б) при наличии полосы ускорения - выезжать на нее и включаться в движение по автомагистрали в соответствии с предписаниями пунктов 1 и 3 статьи 14 настоящей Конвенции.

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

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

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

СТАТЬЯ 26

Особые правила, касающиеся шестивий и инвалидов

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

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

СТАТЬЯ 27

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

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

2. Водителям велосипедов запрещается передвигаться, не держат за руль, по крайней мере, одной рукой, использовать другие транспортные средства в качестве буксира или перевозить, буксировать или толкать предметы, которые могут помешать управлению или представляют опасность для других пользователей дороги. Аналогичные положения применяются к водителям велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов, но, помимо этого, они

должны держать руль обеими руками, за исключением тех случаев, когда необходимо подать предписанный в соответствии с Конвенцией сигнал.

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

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

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

СТАТЬЯ 27-бис

Специальные правила, применяемые в жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками

В жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками:

a) пешеходы могут передвигаться по всей ширине дороги. Разрешены детские игры;

b) водители должны передвигаться с самой низкой скоростью в соответствии с предписаниями национального законодательства, в любом случае они не должны превышать 20 км (12 миль) в час;

c) водители не должны подвергать пешеходов опасности или ограничивать свободу их передвижения. В случае необходимости они должны останавливать транспортные средства;

d) пешеходы не должны создавать необоснованных помех автомобильному движению;

e) стоянка запрещена, за исключением мест, обозначенных соответствующими знаками;

f) на пересечениях участники дорожного движения, выезжающие из жилой зоны, должны уступить дорогу другим участникам дорожного движения, за исключением случаев, когда в предписаниях национального законодательства предусматривается иное.

СТАТЬЯ 27-тер

Пешеходные зоны

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

СТАТЬЯ 27-кватер

Особое правило, применяемое к лицам, выполняющим строительные или ремонтные работы на дорогах

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

СТАТЬЯ 28

Звуковые и световые сигналы

1. Звуковые и световые сигнальные приборы могут применяться только:

а) для своевременного предупреждения во избежание дорожно-транспортного происшествия;

б) вне населенных пунктов, когда следует предупредить водителя другого транспортного средства о намерении произвести обгон.

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

2. Вместо звуковых сигналов водители автомобилей могут с наступлением темноты и до рассвета подавать световые сигналы, предусмотренные в пункте 5 статьи 33 настоящей Конвенции. Они могут делать это также и днем в целях, указанных в подпункте "b" пункта 1 настоящей статьи, если это более соответствует обстоятельствам.

3. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут разрешить подачу световых сигналов в целях, указанных в подпункте "b" пункта 1 настоящей статьи, также и в населенных пунктах.

СТАТЬЯ 29

Рельсовые транспортные средства

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

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

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

СТАТЬЯ 30

Груз транспортных средств

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

2. Любой груз должен быть размещен и в случае необходимости закреплен на транспортном средстве таким образом, чтобы он:

а) не подвергал опасности людей и не наносил ущерба государственному, общественному или личному имуществу, в частности, не волочился и не падал на дорогу;

б) не ограничивал видимости и обзорности, не нарушал устойчивости транспортного средства и не затруднял управления им;

в) не производил шума, не поднимал пыли и не вызывал других неудобств, которых можно избежать;

г) не закрывал огней, включая стоп-сигнал и указатели поворота, светоотражающих приспособлений, регистрационных номеров и отличительного знака государства регистрации, которые должны быть на транспортном средстве в соответствии с настоящей Конвенцией или в соответствии с национальным законодательством, или не закрывал сигналов, подаваемых рукой в соответствии с положениями пункта 3 статьи 14 или пункта 2 статьи 17 настоящей Конвенции.

3. Все вспомогательные приспособления, используемые для закрепления и обеспечения сохранности груза (веревки, цепи, брезент), должны быть туго затянуты и прочно закреплены. Все вспомогательные приспособления, используемые для обеспечения сохранности груза, должны удовлетворять требованиям, предусмотренным в отношении груза пунктом 2 настоящей статьи.

4. Груз, выступающий спереди, сзади или сбоку за габарит транспортного средства, должен быть заметным образом обозначен во всех случаях, когда он может не быть замечен водителями других транспортных средств; в период между наступлением ночи и рассветом, а также в другие моменты, когда видимость является недостаточной, эта сигнализация осуществляется спереди с помощью белого огня и белого светоотражающего приспособления, а сзади - с помощью красного огня и красного светоотражающего приспособления. В частности, на механических транспортных средствах и их прицепах:

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

б) грузы, выступающие за габариты транспортных средств более чем на один метр сзади, должны быть обозначены квадратной или треугольной табличкой со сторонами не менее 0,40 м, установленной на внешней оконечности груза таким образом, чтобы она постоянно находилась в вертикальной плоскости, перпендикулярной средней продольной плоскости транспортного средства, или трехмерным устройством (пирамидальной, призматической или цилиндрической формы), подвешенным на оконечности груза и имеющим надлежащую отражающую поверхность. Табличка должна иметь красные и белые полосы, а

трехмерное устройство - полосы красного и белого цвета или стороны светлого цвета. Части таблички, окрашенные в красный и белый цвет, должны быть снабжены светоотражателями или иметь светоотражающее покрытие. Наивысшая точка освещающей или светоотражающей поверхности вышеупомянутых устройств должна находиться на расстоянии не более 1,60 м над уровнем поверхности дороги. Наиболее низкая точка должна находиться на расстоянии не менее 0,40 м над уровнем поверхности дороги;

с) в случае нерегулярных перевозок на короткие расстояния внутреннее законодательство может предусмотреть более простые обозначения.

5. Ни одно положение пункта 4 настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запрещать, ограничивать или подчинять специальному разрешению перевозку выступающих за габарит транспортного средства грузов, упомянутых в указанном пункте 4.

СТАТЬЯ 31

Поведение водителя в случае дорожно-транспортного происшествия

1. Не нарушая предписаний национального законодательства относительно обязанности оказывать помощь пострадавшим, водитель или любой другой пользователь дороги, причастный к дорожно-транспортному происшествию, должен:

а) по возможности быстрее остановиться, не создавая дополнительной опасности для движения;

б) принять меры для обеспечения безопасности движения в месте дорожно-транспортного происшествия и, если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются тяжелораненые или убитые, избегать в той мере, в какой это не влияет на безопасность движения, изменять что-либо на месте происшествия или уничтожать следы, которые могут быть полезными для установления ответственности;

с) по требованию других лиц, причастных к дорожно-транспортному происшествию, назвать себя;

д) если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются раненые или убитые, сообщить об этом в службу дорожного движения и, если последняя не разрешает покинуть место происшествия или если он не должен оказать помощь раненым или получить медицинскую помощь сам, возвратиться к месту происшествия или оставаться на месте до прибытия сотрудников службы дорожного движения.

Если в результате дорожно-транспортного происшествия причинен лишь материальный ущерб и если понесшая ущерб сторона не присутствует на месте происшествия, то лица, причастные к дорожно-транспортному происшествию, должны по мере возможности сообщить на месте свои фамилию и адрес и во всяком случае как можно скорее сообщить эти сведения потерпевшей стороне непосредственно или через полицию.

2. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут в своем национальном законодательстве не предписывать положение, указанное в подпункте "d" пункта 1 настоящей статьи, в том случае если не было

нанесено никакого серьезного телесного повреждения и если никто из лиц, попавших в дорожно-транспортное происшествие, не требует уведомить об этом полицию.

СТАТЬЯ 32

Освещение: общие предписания

1. В соответствии с настоящей статьей термин "ночь" охватывает период времени между наступлением темноты и рассветом, а также другие моменты, когда видимость недостаточна, например, вследствие тумана, снегопада, сильного дождя или проезда по туннелю.

2. Ночью:

а) на любом находящемся на дороге механическом транспортном средстве, ином, чем велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, должно быть включено спереди не менее двух белых или желтых селективных огней, а сзади - парное количество красных огней в соответствии с предписаниями, предусмотренными для автомобилей в пунктах 23 и 24 приложения 5; однако национальное законодательство может разрешить использование автожелтых подфарников. Положения настоящего подпункта применяются к составам, включающим одно механическое транспортное средство и один или несколько прицепов, причем в этом случае красные огни должны помещаться сзади последнего прицепа; на прицепах, к которым применимы предписания пункта 30 приложения 5 к настоящей конвенции, должны быть включены спереди два белых огня, которые они должны иметь в соответствии с предписаниями указанного пункта 30;

б) любые находящиеся на дороге транспортные средства или составы транспортных средств, к которым не применяются положения подпункта "а" настоящего пункта, должны иметь по крайней мере один передний белый или желтый селективный огонь и по крайней мере один задний красный огонь; если имеется лишь один передний или один задний огонь, этот огонь должен помещаться по центру или на стороне транспортного средства, противоположной стороне, соответствующей направлению движения; что касается гужевых повозок и ручных тележек, то приспособление с указанными огнями может нести водитель или сопровождающее лицо, идущее с этой стороны транспортного средства.

3. Предусмотренные пунктом 2 настоящей статьи огни должны отчетливо обозначать транспортное средство для других пользователей дороги; одна и та же лампа или одно и то же приспособление может быть источником переднего и заднего огня лишь в том случае, если характеристики транспортного средства, в частности его небольшая длина, таковы, что в этих условиях указанное предписание может быть соблюдено.

4. а) В отступление от положений пункта 2 настоящей статьи,

i) положения указанного пункта 2 не применяются к транспортным средствам, остановившимся или находящимся на стоянке на дороге, освещенной таким образом, что они ясно видны с достаточного расстояния;

ii) на механических транспортных средствах, длина и ширина которых не превышают соответственно 6 м (20 футов) и 2 м (6 футов и 6 дюймов) и которые не буксируют какое-либо другое транспортное средство, может быть

включен во время остановки или стоянки на дороге в населенном пункте лишь один огонь, находящийся на стороне транспортного средства, противоположной краю проезжей части, вдоль которого остановилось или находится на стоянке это транспортное средство; этот огонь должен быть белым или автожелтым спереди и красным или автожелтым сзади;

iii) положения подпункта "b" пункта 2 настоящей статьи не относятся ни к двухколесным велосипедам, ни к двухколесным велосипедам с подвесным двигателем, ни к двухколесным мотоциклам без коляски, не снабженным батареями, если они остановились или находятся на стоянке в населенном пункте у самого края проезжей части;

b) кроме того, национальное законодательство может допускать отступления от положений настоящей статьи в отношении:

i) транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке на специально предназначенных для этого местах вне проезжей части;

ii) транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке на жилых улицах с очень слабым движением.

5. Ни в коем случае транспортное средство не должно иметь спереди красных огней, красных светоотражающих приспособлений или красных светоотражающих материалов, а сзади - белых или желтых селективных огней, белых или желтых селективных светоотражающих приспособлений или белых или желтых селективных светоотражающих материалов; это предписание не относится ни к использованию белых или желтых селективных огней заднего хода, ни к приданию на задних номерных знаках светоотражающих свойств цифрам или буквам светлого цвета, или отличительным знакам, или прочим отличительным знакам, которые могут требоваться согласно национальному законодательству, ни к приданию светоотражающих свойств светлomu фону этих номерных или отличительных знаков, ни к красным вращающимся или проблесковым огням некоторых транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда.

6. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут - в той мере, в какой они считают возможным это сделать без ущерба для безопасности движения, - допускать в своем национальном законодательстве исключения из положений настоящей статьи в отношении:

a) гужевых повозок и ручных тележек;

b) транспортных средств, имеющих особую форму или особый характер или используемых в особых целях и в особых условиях.

7. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее предписать в национальном законодательстве, чтобы группы пешеходов, возглавляемые руководителем, или шествия, а также погонщики скота, стад, упряжных, вьючных или верховых животных, движущиеся по проезжей части в условиях, определенных подпунктом "b" пункта 2 настоящей статьи, имели светоотражающее приспособление или огонь; в этом случае отражаемый или излучаемый свет должен быть либо белым или желтым селективным спереди и красным сзади, либо автожелтым спереди и сзади.

СТАТЬЯ 33

Освещение: условия использования огней, предусмотренных в приложении 5

1. Водитель транспортного средства, имеющего огни дальнего света, огни ближнего света и подфарники, определенные в приложении 5 к настоящей Конвенции, должен пользоваться этими огнями в нижеследующих условиях, когда в соответствии со статьей 32 настоящей Конвенции транспортное средство должно быть обозначено спереди по меньшей мере одним или двумя белыми или желтыми селективными огнями:

a) дальний свет не должен включаться ни в населенных пунктах, если дорога достаточно освещена, ни вне населенных пунктов, если проезжая часть равномерно освещена и если это освещение достаточно для обеспечения водителю хорошей видимости на достаточное расстояние, ни на остановке;

b) с учетом возможности разрешать в национальном законодательстве использование огней дальнего света днем, когда видимость недостаточна, например ввиду тумана, снегопада, сильного дождя или проезда через туннель, дальний свет не должен включаться или должен направляться таким образом, чтобы не вызывать ослепления:

i) при встречном разъезде, когда используются огни фар, они должны выключаться на достаточном расстоянии или быть отрегулированы таким образом, чтобы не вызывать ослепления и дать водителю встречного транспортного средства возможность спокойно и безопасно продолжать движение;

ii) если транспортное средство следует на небольшом расстоянии позади другого транспортного средства; однако дальний свет может быть использован в соответствии с положениями пункта 5 настоящей статьи для указания намерения произвести обгон в условиях, предусмотренных в статье 28 настоящей Конвенции;

iii) в любых других условиях, когда следует избегать ослепления других пользователей дороги или пользователей водного или железнодорожного пути, проходящего вдоль дороги;

c) при условии соблюдения положений подпункта "d" настоящего пункта огни ближнего света должны быть включены, когда использование огней дальнего света запрещено в соответствии с положениями приведенных выше подпунктов "a" и "b", и они могут быть использованы вместо огней дальнего света, когда огней ближнего света достаточно, чтобы дать возможность водителю ясно видеть на достаточном расстоянии, а другим пользователям дороги - видеть данное транспортное средство на достаточном расстоянии;

d) подфарники следует использовать вместе с огнями дальнего света, огнями ближнего света или противотуманными фарами. Их можно использовать отдельно, когда транспортное средство остановилось или находится на стоянке или когда на дорогах, кроме автомагистралей и дорог, указанных в пункте 4 статьи 25 настоящей Конвенции, условия освещения таковы, что водитель хорошо видит на достаточном расстоянии, а другие пользователи дороги видят транспортное средство с достаточного расстояния.

2. Если на транспортном средстве имеются противотуманные фары, определенные в приложении 5 к настоящей Конвенции, ими можно пользоваться только во время тумана, снегопада или сильного дождя. В отступление от положений подпункта с пункта 1 настоящей статьи, при включении противотуманных фар фары ближнего света должны выключаться, однако национальное законодательство может разрешить в этом случае одновременное включение противотуманных фар и фар ближнего света.

3. В отступление от положений пункта 2 настоящей статьи национальное законодательство может разрешить включение противотуманных фар даже при отсутствии тумана, снегопада или сильного дождя на узких дорогах с большим количеством поворотов.

4. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам вменить в обязанность использование огней ближнего света в населенных пунктах.

5. Упомянутые в пункте 2 статьи 28 настоящей Конвенции световые сигналы представляют собой многократное и кратковременное включение и выключение дальнего и ближнего света или кратковременное попеременное включение ближнего и дальнего света.

СТАТЬЯ 34

Отступления

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

2. Водители транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда, подавшие сигналы о своем приближении специальными сигнальными приборами транспортного средства, и при условии, что не будут поставлены под угрозу другие пользователи дороги, могут не соблюдать все или некоторые положения главы II Конвенции в той измененной редакции, в которой они изложены в настоящем Соглашении, иные, чем положения пункта 2 статьи 6. Водители этих транспортных средств могут пользоваться этими сигнальными приборами лишь в тех случаях, когда это оправдано срочным характером их поездки".

3. В национальном законодательстве может быть предусмотрено, в какой степени персонал, занятый на работах по строительству, ремонту или содержанию дорог, включая водителей механизмов, используемых на этих работах, может, при условии принятия необходимых мер предосторожности, не соблюдать во время работы положений настоящей главы 2.

4. В целях обгона или встречного разъезда с механизмами, упомянутыми в пункте 3 настоящей статьи, когда они используются на дорожных работах, водители других транспортных средств могут, по мере необходимости и при условии соблюдения всех мер предосторожности, не соблюдать положений статей 11 и 12 настоящей Конвенции.

ГЛАВА III УСЛОВИЯ ДОПУЩЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ

СТАТЬЯ 35

Регистрация

1. а) Положения настоящей Конвенции применяются к автомобилям, находящимся в международном движении, и к прицепам, иным, чем сцепленный с автомобилем легкий прицеп, которые зарегистрированы одной из Договаривающихся сторон или одним из ее территориальных подразделений, причем водитель автомобиля должен иметь свидетельство о регистрации, выданное в подтверждение факта регистрации либо соответствующим компетентным органом этой Договаривающейся стороны или ее территориального подразделения, либо от имени Договаривающейся стороны или ее территориального подразделения уполномоченным ею на то объединением. В свидетельстве о регистрации должны быть по крайней мере указаны:

порядковый номер, именуемый регистрационным номером, составные элементы которого указаны в приложении 2 к настоящей Конвенции;

дата первой регистрации транспортного средства;

фамилия, имя и местожительство владельца свидетельства;

название или фабричная марка завода-изготовителя транспортного средства;

порядковый номер шасси (заводской или серийный номер завода-изготовителя);

разрешенный максимальный вес, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов;

срок действия, если он ограничен.

Указанные в свидетельстве данные пишутся либо исключительно латинскими буквами или прописью, либо повторяются одним из этих способов.

б) Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут решить, что в свидетельствах, выдаваемых на их территории, вместо даты первой регистрации будет указываться год выпуска.

2. В отступление от положений пункта 1 настоящей статьи на транспортное средство с полуприцепом, находящееся в международном движении в нерасцепленном состоянии, распространяются положения настоящей Конвенции, даже если тягач и полуприцеп зарегистрированы вместе и имеют только одно свидетельство о регистрации.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как ограничивающее право Договаривающихся сторон или их территориальных подразделений требовать подтверждения права водителя на владение находящимся в международном движении транспортным средством, которое не зарегистрировано на имя находящегося в нем лица.

4. Рекомендуется, чтобы Договаривающиеся стороны, которые еще не сделали этого, создали орган, которому было бы поручено регистрировать в национальном или региональном масштабе сдаваемые в эксплуатацию автомобили и вести централизованный учет по каждому транспортному средству сведений, содержащихся в свидетельстве о регистрации.

СТАТЬЯ 36

Регистрационный номер

1. На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться спереди и сзади регистрационный номер; однако на мотоциклах этот номер должен помещаться только сзади.
2. На каждом зарегистрированном прицепе, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади регистрационный номер. Если автомобиль буксирует один или несколько прицепов, то единственный прицеп или последний прицеп, если они не зарегистрированы, должны иметь регистрационный номер автомобиля, с которым они сцеплены.
3. Составные элементы и способ нанесения регистрационного номера, указанного в настоящей статье, должны соответствовать предписаниям приложения 2 к настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ 37

Отличительный знак государства регистрации

1. На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади, помимо его регистрационного номера, отличительный знак государства, в котором он зарегистрирован.
2. На каждом буксируемом автомобилем прицепе, на котором должен в соответствии со статьей 36 Настоящей Конвенции помещаться сзади регистрационный номер, должен также помещаться сзади отличительный знак государства, выдавшего этот регистрационный номер. Предписания настоящего пункта применяются даже в том случае, если прицеп зарегистрирован в государстве, ином, чем государство регистрации транспортного средства, с которым он сцеплен; если прицеп не зарегистрирован, он должен иметь сзади отличительный знак государства регистрации транспортного средства-тягача, за исключением тех случаев, когда он передвигается по территории этого государства.
3. Составные элементы и способ нанесения отличительного знака, указанного в настоящей статье, должны соответствовать предписаниям приложения 3 к настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ 38

Опознавательные знаки

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

СТАТЬЯ 39

Технические предписания

Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в

исправном состоянии.

СТАТЬЯ 40

Переходное положение

В течение десяти лет с момента вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 на прицепы, находящиеся в международном движении, независимо от из разрешенного максимального веса, распространяются положения настоящей Конвенции даже в том случае, если эти транспортные средства не будут зарегистрированы.

ГЛАВА IV ВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ

СТАТЬЯ 41

Действительность водительских удостоверений

1. Договаривающиеся стороны будут признавать:

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

2. Независимо от положений, содержащихся в предыдущем пункте,

- а) если действительность водительского удостоверения обусловлена специальной пометкой, требующей ношения данным лицом некоторых приспособлений или предусматривающей некоторое переустройство транспортного средства с учетом инвалидности водителя, это удостоверение считается действительным только при условии соблюдения этих предписаний;
- б) Договаривающиеся стороны могут не признавать действительным на своей территории водительское удостоверение, владельцу которого не исполнилось восемнадцати лет;
- с) каждая Договаривающаяся сторона может не признавать действительными на своей территории для управления автомобилями или составами транспортных средств категорий С, D, E, упомянутых в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, водительские удостоверения, владельцам которых не исполнилось двадцати одного года.

3. Договаривающиеся стороны обязуются принять необходимые меры для того,

чтобы национальные и международные водительские удостоверения, указанные в подпунктах "а", "b", и "с" пункта 1 настоящей статьи, не выдавались на их территории без разумной гарантии способности водителя управлять транспортным средством и его физической готовности.

4. При применении пункта 1 и подпункта "с" пункта 2 настоящей статьи:

а) автомобиль категории В, указанной в приложениях 6 и 7 настоящей Конвенции, может буксировать легкий прицеп; он может также буксировать прицеп, разрешенный максимальный вес которого превышает 750 кг (1650 фунтов), но не превышает веса автомобиля без нагрузки, если общий разрешенный максимальный вес такого состава не превышает 3500 кг (7700 фунтов);

б) автомобили категорий С и D, указанных в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, могут буксировать легкий прицеп, причем такой состав продолжает входить в категорию С или в категорию D.

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

6. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривающиеся стороны:

а) признавать действительными национальные или международные водительские удостоверения, выданные на территории другой Договаривающейся стороны лицам, которые имели на их территории обычное местожительство в момент выдачи этого водительского удостоверения или которые перенесли свое обычное местожительство на их территорию после выдачи этого удостоверения;

б) признавать действительность вышеуказанных водительских удостоверений, выданных водителям, обычное местожительство которых в момент выдачи удостоверений находилось не на территории, где были выданы удостоверения, или которые перенесли свое местожительство после выдачи удостоверений на другую территорию.

СТАТЬЯ 42

Приостановление действия водительских удостоверений

1. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут лишить водителя права пользоваться на их территории национальным или международным водительским удостоверением в случае нарушения им на их территории правил, за которое согласно их законодательству предусматривается лишение права пользоваться водительским удостоверением. В этом случае компетентный орган Договаривающейся стороны или ее территориального подразделения, который лишил водителя права пользоваться водительским удостоверением, может:

а) изъять водительское удостоверение и задержать его до истечения срока, на который изымается это удостоверение, или до момента выезда водителя с

данной территории, в зависимости от того, какой срок наступает скорее;

b) информировать орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, о лишении права пользования этим удостоверением;

c) если речь идет о международном водительском удостоверении, сделать в специально предусмотренном для этого месте пометку о том, что указанное водительское удостоверение перестало быть действительным на данной территории;

d) в том случае, когда он не применяет процедуру, упомянутую в подпункте "a" настоящего пункта, в дополнение к сообщению, упомянутому в подпункте "b", просить орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, информировать заинтересованное лицо о принятом в отношении него решении.

2. Договаривающиеся стороны будут стремиться ставить заинтересованных лиц в известность о решениях, которые будут им сообщаться в соответствии с процедурой, предусмотренной в подпункте "d" пункта 1 настоящей статьи.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запретить водителю, имеющему национальное или международное водительское удостоверение, управлять автомобилем, если очевидно и доказано, что его состояние таково, что он не может управлять транспортным средством, не создавая угрозы для движения, или если он был лишен прав на вождение в государстве, где он имеет обычное местожительство.

СТАТЬЯ 43

Переходное положение

Международные водительские удостоверения, соответствующие положениям Конвенции о дорожном движении, подписанной в Женеве 19 сентября 1949 года, и выданные в течение пяти лет после вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 настоящей Конвенции, будут при применении статей 41 и 42 настоящей Конвенции приравниваться к международным водительским удостоверениям, предусмотренным в настоящей Конвенции.

ГЛАВА V УСЛОВИЯ ДОПУЩЕНИЯ ВЕЛОСИПЕДОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ С ПОДВЕСНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ

СТАТЬЯ 44 1. Велосипеды без двигателя, находящиеся в международном движении должны быть снабжены:

- a) эффективным тормозом;
- b) звонком, слышимым на достаточном расстоянии, причем всякие другие звуковые сигнальные приборы запрещаются;
- c) задним красным светоотражающим приспособлением и приспособлениями, излучающими белый или желтый селективный свет спереди и красный свет сзади.

По бокам: они должны иметь боковую сигнализацию, состоящую из светоотражателей автожелтого цвета, укрепленных на спицах колес, или светоотражающих устройств в виде замкнутого круга.

2. На территории Договаривающихся сторон, которые не сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявления о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, находящиеся в международном движении велосипеды с подвесным двигателем должны быть снабжены:

- a) двумя независимыми тормозами;
- b) звонком или другим звуковым сигнальным прибором, слышимым на достаточном расстоянии;
- c) эффективным глушителем;
- d) задним красным светоотражателем, фонарем белого или желтого селективного света спереди и огнем красного цвета сзади.
- e) опознавательным знаком, определение которого содержится в приложении 4 к настоящей Конвенции.

Они должны иметь боковую сигнализацию, состоящую из светоотражателей автожелтого цвета или светоотражающих устройств в виде замкнутого круга.

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

ГЛАВА VI ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 45

1. Настоящая Конвенция открыта в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 31 декабря 1969 года для подписания всеми государствами-членами Организации Объединенных Наций или членами любых специализированных учреждений, или членами Международного агентства по атомной энергии, или Сторонами Статута Международного Суда и любым другим государством, приглашенными Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций стать Стороной настоящей Конвенции.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Ратификационные грамоты передаются на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Настоящая Конвенция остается открытой для присоединения к ней любого из государств, указанных в пункте 1 настоящей статьи. Документы о присоединении передаются на хранение Генеральному Секретарю.

4. Каждое государство должно в момент подписания настоящей Конвенции или сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении уведомить Генерального Секретаря о выбранном им отличительном знаке, который будет проставляться, в соответствии с приложением 3 к настоящей Конвенции, на находящихся в международном движении зарегистрированных им транспортных средствах. Посредством последующей нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, каждое государство может изменить ранее выбранный им отличительный знак.

СТАТЬЯ 46

1. Каждое государство может при подписании, ратификации настоящей Конвенции или при присоединении к ней, или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что Конвенция становится применимой ко всем территориям или части территорий, за внешние сношения которых оно ответственно. Конвенция начинает применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, по истечении тридцати дней со дня получения Генеральным Секретарем упомянутой нотификации или в момент вступления Конвенции в силу в отношении государства, сделавшего нотификацию, если эта дата является более поздней.

2. Каждое государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что Конвенция перестает применяться на территории, указанной в нотификации, и Конвенция перестанет применяться на территории, указанной в нотификации, по истечении одного года со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

3. Каждое государство, сделавшее нотификацию в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, уведомляет Генерального Секретаря о выбранном им отличительном знаке или знаках, которые будут проставляться на находящихся в международном движении транспортных средствах, которые зарегистрированы на соответствующей территории или территориях согласно приложению 3 к настоящей Конвенции. Посредством последующей

нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, каждое государство может изменить ранее выбранный им отличительный знак.

СТАТЬЯ 47

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи на хранение пятнадцатого документа о ратификации или присоединении.

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

СТАТЬЯ 48

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

СТАТЬЯ 49

1. Через один год после вступления в силу настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к Конвенции. Текст любой предложенной поправки вместе с пояснительным меморандумом направляется Генеральному Секретарю, который препровождает его всем Договаривающимся сторонам. Договаривающиеся стороны имеют возможность уведомить его в двенадцатимесячный срок, начиная со дня препровождения этого текста, о том: а) принимают ли они поправку, б) отклоняют ли они поправку или с) желают ли они, чтобы для рассмотрения этой поправки была созвана конференция. Генеральный Секретарь направляет также текст предложенной поправки всем другим государствам, указанным в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции.

2. а) Любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, считается принятой, если в течение упомянутого выше двенадцатимесячного срока менее трети Договаривающихся сторон информируют Генерального Секретаря о том, что они отклоняют поправку или желают созыва конференции для рассмотрения этой поправки. Генеральный Секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о каждом принятии или отклонении предложенной поправки и о любом поступлении просьбы о созыве конференции. Если в течение установленного двенадцатимесячного срока такие отклонения и просьбы будут получены менее чем от трети всех Договаривающихся сторон, Генеральный Секретарь информирует все Договаривающиеся стороны о том, что поправка вступает в силу через шесть месяцев по истечении двенадцатимесячного срока, указанного в предыдущем пункте, для всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение установленного срока отклонили поправку или обратились с просьбой созвать конференцию для ее обсуждения.

б) Каждая Договаривающаяся сторона, которая в течение вышеуказанного

двенадцатимесячного срока отклонила предложенную поправку или попросила созвать конференцию для ее рассмотрения, может в любое время после истечения этого срока уведомить Генерального Секретаря о принятии ею поправки, и Генеральный Секретарь рассылает это уведомление всем остальным Договаривающимся сторонам. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающихся сторон, направивших такие уведомления о принятии, через шесть месяцев после получения их Генеральным Секретарем.

3. Если предложенная поправка не была принята в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если в течение двенадцатимесячного срока, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, менее половины общего числа Договаривающихся сторон информируют Генерального Секретаря о том, что они отклоняют предложенную поправку, и если по крайней мере треть всех Договаривающихся сторон, но не менее десяти, информируют его о том, что они принимают ее или желают созыва конференции для обсуждения этой поправки или, Генеральный Секретарь созывает конференцию для рассмотрения предложенной поправки или любого другого предложения, которое может быть ему представлено в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.

4. Если конференция созывается в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, Генеральный Секретарь приглашает на нее все государства, указанные в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции. Генеральный Секретарь обращается ко всем приглашенным на конференцию государствам с просьбой представить ему по крайней мере за шесть месяцев до открытия конференции любые предложения, которые они в дополнение к предложенной поправке могут пожелать рассмотреть на конференции, и уведомляет об этих предложениях по крайней мере за три месяца до открытия конференции все приглашенные на конференцию государства.

5. а) Любая поправка к настоящей Конвенции считается принятой, если она принимается большинством в две трети государств, представленных на Конференции, при условии, что это большинство включает по крайней мере две трети всех Договаривающихся Сторон, представленных на Конференции. Генеральный Секретарь извещает все Договаривающиеся стороны о принятии поправки, и она вступает в силу через двенадцать месяцев со дня такого уведомления в отношении всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение этого срока сообщили Генеральному Секретарю об отклонении поправки.

б) Каждая Договаривающаяся сторона, отклонившая в течение вышеуказанного двенадцатимесячного срока поправку, может в любое время уведомить Генерального Секретаря о принятии ею поправки, и Генеральный Секретарь извещает об этом все остальные Договаривающиеся стороны. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающейся стороны, уведомившей о ее принятии, через шесть месяцев после получения уведомления Генеральным Секретарем или по истечении вышеуказанного двенадцатимесячного срока, если этот срок истекает позднее.

6. Если предложенная поправка не считается принятой в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если не выполнены условия созыва конференции, предписанные в пункте 3 настоящей статьи, предложенная поправка считается отклоненной.

СТАТЬЯ 50

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

СТАТЬЯ 51

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

СТАТЬЯ 52

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

СТАТЬЯ 53

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

СТАТЬЯ 54

1. Каждое государство может при подписании настоящей Конвенции или при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 52 настоящей Конвенции. Договаривающиеся Стороны не являются связанными статьей 52 в отношении любой Договаривающейся Стороны, сделавшей такое Заявление.

2. В момент сдачи на хранение своей Ратификационной грамоты или документа о присоединении каждое государство может заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что в целях применения настоящей Конвенции оно приравнивает велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам (подпункт n статьи 1). В любое время впоследствии каждое государство может посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, взять обратно свое заявление.

3. Предусмотренные в пункте 2 настоящей статьи заявления вступают в силу через шесть месяцев после получения Генеральным Секретарем нотификации или в момент вступления в силу Конвенции в отношении государства, сделавшего заявление, если эта дата является более поздней.

4. Любое изменение ранее выбранного отличительного знака, о котором сделано уведомление в соответствии с пунктом 4 статьи 45 или пунктом 3 статьи 46 настоящей Конвенции, вступает в силу через три месяца со дня получения уведомления Генеральным Секретарем.

5. Оговорки к настоящей Конвенции и приложения к ней, иные, чем оговорка, предусмотренная в пункте 1 настоящей статьи, разрешаются при условии представления их в письменной форме и, если они сделаны до сдачи на

хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении, при условии подтверждения их в ратификационной грамоте или документе о присоединении. Генеральный Секретарь сообщает об указанных оговорках всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции.

6. Каждая Договаривающаяся сторона, которая делает оговорку или заявление в соответствии с пунктами 1 или 4 настоящей статьи, может в любой момент взять свою оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю.

7. Любая оговорка, сделанная в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи,

а) изменяет для Договаривающейся стороны, сделавшей вышеуказанную оговорку, в рамках этой оговорки положения Конвенции, к которым она относится;

б) изменяет в такой же мере эти положения и для других Договаривающихся сторон в их взаимоотношениях с Договаривающейся стороной, сделавшей оговорку.

СТАТЬЯ 55

Помимо заявлений, нотификаций и уведомлений, предусмотренных в статьях 49 и 54 настоящей Конвенции, Генеральный Секретарь сообщает всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 45:

а) о подписаниях, ратификациях и присоединениях к Конвенции в соответствии со статьей 45;

б) о нотификациях и заявлениях в соответствии с пунктом 4 статьи 45 и со статьей 46;

с) о датах вступления в силу поправок к настоящей Конвенции в соответствии со статьей 47;

д) о дате вступления в силу поправок к настоящей Конвенции в соответствии с пунктами 2 и 5 статьи 49;

е) о денонсации в соответствии со статьей 50;

ф) об утрате настоящей Конвенцией силы в соответствии со статьей 51.

СТАТЬЯ 56

Подлинник настоящей Конвенции, составленный в одном экземпляре на английском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все пять текстов являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции,

В удостоверение чего нижеподписавшиеся представители, надлежащим образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Вене ноября месяца восьмого дня тысяча девятьсот шестьдесят восьмого года.