



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2002/29
17 July 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Тридцать девятая сессия, 23-26 сентября 2002 года,
пункт 3 с) i) повестки дня)

ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИЯМ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ
И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ И К ДОПОЛНЯЮЩИМ ИХ
ЕВРОПЕЙСКИМ СОГЛАШЕНИЯМ 1971 ГОДА И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ
ЭТИХ ДОКУМЕНТОВ

Поведение на пешеходных переходах

На своей тридцать восьмой сессии Рабочая группа продолжила обсуждение вопроса о поведении на пешеходных переходах на основе предложений, представленных МФП (TRANS/WP.1/2002/6) и секретариатом (TRANS/WP.1/2002/10). Заместитель Председателя Рабочей группы г-н Д. Линк (Израиль) вызвался подготовить новое предложение для обсуждения на тридцать девятой сессии. Это предложение приводится ниже.

* * *

Предлагаемые меры защиты пешеходов на переходах, не регулируемых световыми дорожными сигналами (пешеходные переходы)

1. Общие положения

- 1.1 Настоящий документ содержит предложение по поправкам к статье 21 Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 год, с поправками 1993 года), изложенной в документе E/CONF/56/16/Rev.1/Amend.1.
- 1.2 Защита пешеходов в случае дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств является исключительно важным вопросом, связанным с принятием законодательных и технических мер, просветительской деятельностью и правоприменением. Принятие мер в каждой из этих областей может снизить остроту данной проблемы. Пешеходы составляют самую многочисленную группу "уязвимых" участников дорожного движения.
- 1.3 В странах - членах ЕЭК ООН на долю пешеходов приходится от 11% до 49% несчастных случаев со смертельным исходом. В черте города их доля колеблется от 50% до 70%. Поэтому следует принять все возможные меры, чтобы обеспечить безопасность пешеходов.
- 1.4 В статье 21 Конвенции о дорожном движении непосредственно рассматривается поведение водителей по отношению к пешеходам, главным образом на пешеходных переходах ("переходы"). Рабочая группа сочла целесообразным продолжить работу по определению этих обязательств, с тем чтобы обеспечить пешеходам бóльшую безопасность при переходе дорог. Это не умаляет обязанностей самих пешеходов как на переходах, так и вне их. В нижеследующих разделах изложены рекомендации по внесению поправок в статью 21.

2. Характер конфликта между пешеходами и транспортными средствами

- 2.1 Ниже перечислены главные принципиальные различия между пешеходами и водителями. Несмотря на тот факт, что каждый водитель тоже является пешеходом, его поведение за рулем зачастую сильно отличается от его поведения как пешехода. В силу своих особенностей транспортные средства (даже самые малогабаритные) создают ситуации, ставящие под угрозу жизнь пешеходов. Предлагаемые поправки призваны снизить этот риск.

2.2 Пешеходы и транспортные средства являют собой противоположности во многих отношениях:

	Пешеходы	Транспортные средства/водители
1)	Слабы и уязвимы	Сильны и защищены
2)	Передвигаются медленно	Передвигаются быстро
3)	Меняют направление движения, нерешительны	Большая масса, трудно изменить курс
4)	Поведение не затрагивает поведения других пешеходов	Резкое изменение направления движения и стиля вождения создает опасность для других транспортных средств
5)	Зачастую обладают ограниченными возможностями с физической или умственной точек зрения	Транспортные средства должны соответствовать установленным требованиям в отношении эксплуатации и испытаний, а водители - сдать экзамены
6)	Пешеходам не нужно пешеходное удостоверение	Требуется водительское удостоверение

2.3 В силу этих различий постоянно возникают конфликтные ситуации, которые необходимо смягчить. В нашем случае для формирования правильного поведения водителей и пешеходов используется правовой документ, позволяющий снизить частоту и остроту конфликтных ситуаций.

2.4 Основными зонами конфликта являются:

2.4.1 зоны, находящиеся за пределами переходов;

2.4.2 переходы:

- a) регулируемые световыми дорожными сигналами
- b) регулируемые полицией
- c) нерегулируемые

Ниже (пункт 4) перечислено несколько вариантов поправок к статье 21, касающихся главным образом нерегулируемых переходов.

3. Существующая формулировка статьи 21

3.1 Существующая формулировка статьи 21:

СТАТЬЯ 21

Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам

1. Водитель не должен допускать действий, способных подвергнуть опасности пешеходов.
2. 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 или предшествующей ему поперечной разметкой, а когда они получают разрешение продолжать движение, не мешать и не препятствовать пешеходам, которые уже вступили на него; 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;
 - 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.

3. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям:

предписывать водителям транспортных средств останавливаться во всех случаях, когда пешеходы вступают или вступили на пешеходный переход, обозначенный разметкой или знаками и сигналами, в условиях, предусмотренных статьей 20 настоящей Конвенции, или

запрещать водителям мешать движению пешеходов, которые уже вступили на проезжую часть на перекрестке или вблизи него, даже если в этом месте не имеется пешеходных переходов, обозначенных разметкой или знаками и сигналами.

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

3.2 Основные недостатки существующей формулировки:

3.2.1 Не предусмотрена обязанность водителя, в соответствии с которой пешеход должен иметь возможность для безопасного перехода через дорогу.

3.2.2 В формулировке речь идет только о скорости и ничего не говорится о внимательности водителя или отсутствии таковой.

3.2.3 В формулировке ничего не говорится о движении транспортного средства в такой близости к пешеходу, которая может представлять для него опасность независимо от скорости.

4. Основные варианты (для обновленной формулировки)

- 4.1 Поскольку главная цель внесения поправок в статью 21 заключается в повышении безопасности дорожного движения, эти поправки должны быть направлены на обеспечение более безопасных условий для перехода пешеходов через дорогу. Этого можно добиться посредством расширения круга обязанностей водителей при приближении к переходам и принятия новых ограничений, которые должен соблюдать водитель.
- 4.2 Не следует решать проблемы пешеходов за счет создания ситуаций, которые приводили бы к столкновению транспортных средств при торможении или повышали бы вероятность обгона остановившихся перед переходами (или медленно движущихся) транспортных средств. А такие ситуации могут возникнуть в случае принятия жестких ограничений в отношении водителя. При введении новых ограничений следует применять максимально сбалансированный подход.
- 4.3 Таким образом, основные варианты предусматривают следующее:
- a) более глубокое осознание опасностей, которым подвергаются пешеходы, и проявление внимательного отношения к ним со стороны водителей;
 - b) ужесточение запрета на действия, которые так или иначе могут подвергнуть опасности пешеходов на переходах;
 - c) установление требования, в соответствии с которым водители обязаны давать пешеходам возможность для безопасного перехода через дорогу;
 - d) установление требования, в соответствии с которым водители обязаны давать возможность пешеходам, которые собираются перейти улицу, но еще не вступили на пешеходный переход, перейти через дорогу;
 - e) установление требования, в соответствии с которым водители обязаны давать возможность пешеходам, которые еще не вступили на переход, но подают четкий сигнал о своем намерении (или желании) перейти через дорогу.

4.4 Принятие части или всех этих мер отражает практику договаривающихся сторон Конвенций. Кроме того, решение о принятии одного или нескольких вариантов должно также учитывать национальную политику регулирования в отношении транспортных потоков, справедливого распределения прав и обязанностей разных участников дорожного движения и т.д. При этом также можно учесть необходимость следить за состоянием дорожной разметки и дорожных знаков в различных странах, что является одним из условий введения дополнительных обязанностей для водителей, приближающихся к пешеходным переходам. От этого зависят характер прав и обязанностей пешеходов и водителей и шаткое равновесие между ними, а также сохранение оптимального соотношения между интересами безопасности и транспортными потребностями.

5. Факультативные поправки:

Пункты 1, 2 а), 3, 4 остаются без изменений.

В пункт 2 b) можно внести следующие поправки: (**жирным шрифтом** = дополнения, [] = исключения).

5.1 Вариант 1:

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.

5.2 Вариант 2:

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 либо находящихся близко к переходу и подающих четкий сигнал о своем намерении его использовать.** В случае необходимости водителям надлежит остановиться и пропустить пешеходов.

5.3 Вариант 3:

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 либо находящихся близко к переходу и подающих четкий сигнал о своем намерении его использовать. Водители обязаны всегда давать пешеходам возможность для безопасного перехода через дорогу.** В случае необходимости надлежит остановиться и пропустить пешеходов.

5.4 Рабочая группа может принять один из вышеприведенных вариантов или какой-либо другой текст, либо вообще не вносить поправки в пункт 2 b).

5.5 Рабочая группа может также более обстоятельно изучить роль пешеходов. Разумеется, безопасность пешеходов (как на переходах, так и вне их) во многом зависит от них самих, поэтому пешеходам следует в равной мере заботиться о своей безопасности.
