



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по безопасности дорожного движения**

##### **Шестидесят восьмая сессия**

Женева, 24–26 марта 2014 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Конвенция о дорожном движении (1968 года):**

**Соответствие между Конвенцией о дорожном  
движении (1968 года)**

**и техническими правилами в области транспортных средств**

### **Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и техническими правилами в области транспортных средств**

#### **Представлено правительствами Австрии, Бельгии, Германии, Италии и Франции**

1. В настоящем документе предлагаются поправки (выделены жирным шрифтом) к статье 8 и приложению V к Конвенции о дорожном движении 1968 года, направленные на обеспечение охвата систем, воздействующих на способ управления транспортным средством, и учета последних технических достижений.

2. В отдельных документах представлены аналогичные предложения по поправкам к Конвенции о дорожном движении 1949 года и к приложению к Европейскому дополнению 1971 года к Конвенции о дорожном движении 1968 года.



## Статья 8

### Водители

1. Каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя.
2. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что вьючные, упряжные и верховые животные, а также скот и стада (за исключением соответствующим образом обозначенных зон) должны иметь погонщика<sup>8</sup>.
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 (погонщик) должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством (направлять своих животных)<sup>9, 10</sup>.

*См. сноски.*

**а) Считается, что системы транспортных средств, воздействующие на способ управления транспортным средством, соответствуют первому предложению настоящего пункта и пункту 1 статьи 13, если они отвечают условиям изготовления, установки и использования согласно международным правовым документам, касающимся колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах<sup>11</sup>.**

**б) Считается, что системы транспортных средств, воздействующие на способ управления транспортным средством и не соответствующие вышеупомянутым условиям изготовления, установки и использования, соответствуют первому предложению настоящего пункта и пункту 1 статьи 13, если водитель может в любой момент перевести их в ручной режим или отключить.**

6. Водителю транспортного средства следует избегать любых действий, которые не связаны с вождением. В национальном законодательстве следует установить правила использования телефонов водителями транспортных средств.

<sup>8</sup> См. также пункт 7 приложения к Европейскому соглашению.

<sup>9</sup> См. также пункт 7 приложения к Европейскому соглашению.

<sup>10</sup> В приложении к Европейскому соглашению был добавлен дополнительный пункт (см. пункт 7).

<sup>11</sup> Правила ООН, прилагаемые к "Соглашению о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний" (совершено в Женеве 20 марта 1958 года). Глобальные технические правила ООН, разработанные в рамках "Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах" (совершено в Женеве 25 июня 1998 года).

В любом случае законодательство должно запрещать использование водителем телефона, удерживаемого рукой, во время движения механического транспортного средства и велосипеда с подвесным двигателем.

## Приложение 5

### I. Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов

1. Без ущерба для положений пункта 2 а) статьи 3 и пункта 1 статьи 39 настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся сторона может определять для автомобилей, которые она регистрирует, и для прицепов, которые она допускает к движению в соответствии со своим национальным законодательством, предписания, дополняющие положения настоящего приложения или являющиеся более строгими, чем положения настоящего приложения. Все транспортные средства, находящиеся в международном движении, должны отвечать техническим требованиям, действовавшим в стране регистрации в момент их первого ввода в эксплуатацию.

**2. На транспортных средствах могут быть установлены системы, части и предметы оборудования, отвечающие условиям изготовления, установки и использования согласно международным правовым документам, касающимся колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах<sup>1</sup>. Считается, что транспортные средства, отвечающие вышеупомянутым условиям, соответствуют настоящему приложению.**

2.3. В настоящем приложении термин "прицеп" применяется только к прицепам, предназначенным для буксировки автомобилем.

3.4. Договаривающиеся стороны, которые в соответствии с подпунктом п) статьи 1 настоящей Конвенции заявили о своем намерении приравнять к мотоциклам трехколесные транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг, должны распространить на эти последние содержащиеся в настоящем приложении предписания, касающиеся либо мотоциклов, либо других автомобилей.

### II. Обоснования, представленные правительствами Австрии, Бельгии, Германии, Италии и Франции

1. Навыки водителей могут существенно различаться в подавляющем большинстве случаев; основной причиной дорожно-транспортных происшествий служит человеческий фактор.

---

<sup>1</sup> Правила ООН, прилагаемые к "Соглашению о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний" (совершено в Женеве 20 марта 1958 года). Глобальные технические правила ООН, разработанные в рамках "Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах" (совершено в Женеве 25 июня 1998 года).

2. Такие системы транспортных средств, как системы помощи при вождении, помогают водителю управлять транспортным средством. Они могут также воздействовать на способ управления транспортным средством. Таким образом, они либо непосредственно оказывают положительное воздействие на безопасность дорожного движения, либо позволяют повысить ее благодаря снижению нагрузки на водителя.
3. Вместе с тем в последнее время технический прогресс становится причиной сомнений и неопределенности в смысле того, все ли имеющиеся на сегодняшний день системы транспортных средств отвечают/соответствуют правилам дорожного движения. Предлагаемые поправки позволяют устранить эту проблему.
4. Обеспечение главенствующей роли водителя – это основополагающий принцип правил дорожного движения. Поэтому возможность перехода на ручное управление и отключения систем водителем обеспечивает его полный контроль над транспортным средством.
5. Вместе с тем некоторые бортовые системы не позволяют – временно или постоянно – в ручном режиме вмешиваться в их работу или же полностью их отключать; например, речь идет о системе вспомогательного торможения, которая оказывает содействие водителю при экстренном торможении посредством применения – в случае осуществления маневра экстренного торможения – максимального замедления. Это, возможно, связано с тем, что водитель не всегда способен предпринять надлежащие действия для реагирования на потенциально опасные ситуации и следовательно с тем, что в таком случае бортовая система не сможет продемонстрировать все заложенные в ней полезные функции по обеспечению безопасности дорожного движения. Более того, можно представить и такие опасные ситуации, когда водитель лишь ухудшает ситуацию, пытаясь вручную вмешаться в работу системы транспортного средства (например, вручную блокировать/отключать функцию аварийного торможения или блокировать/отключать систему противозаноса). Подобные бортовые системы (даже если их и нельзя перевести в режим ручного управления или полностью отключить) могут помочь водителю сохранить контроль над транспортным средством в опасных условиях вождения. Поэтому системы транспортного средства считаются соответствующими принципам, упомянутым в [пунктах 1 и] 5 статьи 8 и в пункте 1 статьи 13 Венской конвенции о дорожном движении (1968 года), если они отвечают условиям изготовления, установки и использования согласно международным правовым документам, касающимся колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, в частности правилам, прилагаемым к Женевским соглашениям 1958 и 1998 годов.
6. Обязанность водителя отслеживать и контролировать функционирование бортовой системы в любом виде уже предусмотрена базовым принципом, лежащим в основе всех правил дорожного движения. Эти системы не предназначены для блокирования решений, принимаемых здравомыслящими и ответственными водителями.