



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Шестьдесят восьмая сессия

Женева, 24–26 марта 2014 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Европейское соглашение 1971 года, дополняющее
Конвенцию о дорожном движении 1968 года**

Соответствие между Европейским дополнением 1971 года к Конвенции 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 Европейскому приложению 1971 года 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 Конвенции о дорожном движении 1968 года.



I. Приложение к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожном движении 1968 года

К статье 8 Конвенции (водители)

Пункт 2

Этот пункт читать следующим образом:

"В национальном законодательстве должно быть предусмотрено, что вьючных упряжных и верховых животных, а также скот и стада во всех случаях, за исключением соответствующим образом обозначенных зон, должен сопровождать погонщик, способный постоянно направлять животных".

Пункт 5

Этот пункт читать следующим образом:

"Водитель должен контролировать свое транспортное средство таким образом, чтобы всегда быть 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".

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 средствах¹.**

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.**

Дополнительный пункт, подлежащий включению непосредственно после пункта 5 этой статьи

Этот пункт читать следующим образом:

"В национальном законодательстве должны быть предусмотрены специальные положения, касающиеся вождения под воздействием алкоголя, а также

¹ **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).**

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 0,50 г чистого алкоголя на литр крови или 0,25 мг на литр выдыхаемого воздуха".

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.
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 решить 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 может продемонстрировать все заложенные в ней полезные функции по обеспечению безопасности дорожного движения. Более того, можно представить и такие опасные ситуации, когда водитель лишь ухудшает создавшееся положение, пытаясь вручную вмешаться в работу системы транспортного средства (например, вручную заблокировать/отключить функцию аварийного торможения или заблокировать/отключить 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.