



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

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

##### **Шестьдесят восьмая сессия**

Женева, 24–26 марта 2014 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**Конвенция о дорожном движении (1949 года)**

### **Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1949 года) и техническими правилами в области транспортных средств**

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

1. В настоящем документе предлагаются поправки (выделены жирным шрифтом) к Конвенции о дорожном движении 1949 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 1968 года и к приложению к Европейскому дополнению 1971 года к Конвенции о дорожном движении 1968 года.



## **I. Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 года**

### **Статья 8**

1. Каждое двигающееся отдельно транспортное средство или состав сцепленных транспортных средств должны иметь водителя.
2. Стада, упряжные, вьючные и верховые животные должны иметь водителя, а скот должен сопровождаться всюду, кроме специальных зон, места въездов в которые должны быть надлежащим образом обозначены.
3. Колонны транспортных средств или животных должны иметь число водителей, которое устанавливается внутригосударственными предписаниями.
4. Колонны в случае необходимости разделяются на части, причем расстояние между этими частями должно быть достаточным для удобства движения. Это положение не применяется к районам миграции кочевых племен.
5. Водители должны быть всегда в состоянии управлять своими транспортными средствами или направлять своих животных. Приближаясь к другим лицам, пользующимся дорогой, они должны принимать все меры предосторожности.

**а) Считается, что системы транспортных средств, воздействующие на способ управления транспортным средством, соответствуют первому предложению настоящего пункта и пункту 1 статьи 10, 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>1</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 10, если водитель может в любой момент перевести их в ручной режим или отключить.**

---

<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).

## II. Обоснования, представленные правительствами Австрии, Бельгии, 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.