



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2008/3  
15 January 2008

RUSSIAN  
Original:  
ENGLISH and FRENCH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят четвертая сессия  
Женева, 26-28 марта 2008 года  
Пункт 6 предварительной повестки дня

**ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

Спальные автобусы в международном сообщении

Записка секретариата

1. Настоящий документ подготовлен в контексте предварительных обсуждений этого вопроса, которые состоялись на пятьдесят третьей сессии Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) (ECE/TRANS/WP.1/113, пункт 41).
2. Членам WP.1 предлагается ознакомиться с изложенной ниже позицией секретариата и юридической группы WP.1 по проблеме спальных автобусов в международном сообщении.

3. На пятьдесят второй сессии WP.1 (2-6 июня 2007 года) секретарь WP.29 представил информационный документ, касающийся безопасности на борту туристических автобусов, оснащенных спальными местами. WP.1 было предложено выяснить, содержит ли Венская конвенция о дорожном движении или дополняющее ее Европейское соглашение соответствующее положение, которое можно было бы применить к этим автобусам, что позволило бы Договаривающимся сторонам допускать на международном уровне их эксплуатацию или перевозку пассажиров в лежачем положении или отказывать в такой эксплуатации или перевозке.

4. WP.1 зарезервировала свою позицию по аспектам "безопасности" этих автобусов, указав, что ни в Венской конвенции, ни в дополняющем ее Европейском соглашении нет положений, которые бы запрещали или разрешали наличие спальных мест на борту автобусов или перевозку пассажиров в лежачем положении. Однако WP.1 не смогла прийти к какому-либо заключению по поводу правовых последствий, обусловленных отсутствием таких положений, предусматривающих возможность допуска этих автобусов к международному движению или отказа в таком допуске.

5. В целях содействия рассмотрению этого вопроса WP.1 просила юридическую группу (Люксембург, Норвегия (председатель), Российская Федерация, МАЗМ и секретариат) рассмотреть информационный документ, подготовленный секретариатом для пятьдесят третьей сессии, и высказать свое мнение по соответствующим положениям Венской конвенции и дополняющего ее Европейского соглашения, которые могли бы применяться в этом случае. К числу этих положений относятся следующие:

- a) Статья 3, пункт 1 а) ii) Венской конвенции гласит, что Договаривающиеся стороны могут включать правила, не содержащиеся в главе II (Правила дорожного движения) Конвенции, при условии что эти правила ни в каком отношении не противоречат указанной главе. *(Мнение юридической группы: Национальные органы могут разработать положения, регламентирующие использование спальных мест в автобусах, которые не противоречат положениям главы II.)*
- b) В соответствии с пунктом 3 статьи 3 Договаривающиеся стороны обязуются допускать на свою территорию транспортные средства, которые удовлетворяют техническим требованиям, определенным в приложении 5 Конвенции. *(Мнение секретариата, поддержанное другими членами юридической группы: Поскольку в приложении 5 не содержится какого бы то ни было прямого или косвенного положения, которое можно было бы применить к автобусам, оснащенным спальными местами, эти транспортные средства следует допускать к международному движению при условии, что они удовлетворяют требованиям приложения 5.)*

- c) В соответствии с пунктом 2 а) статьи 3 Конвенции Договаривающиеся стороны могут принимать правила, не содержащиеся в приложении 5, при условии что эти правила ни в каком отношении не противоречат принципам безопасности, закрепленным в положениях этого приложения. *(Мнение секретариата, поддержанное другими членами юридической группы: В соответствии с этим положением страны могут разрешать использование на борту автобусов такого оснащения, как спальные места, при условии что это оснащение не противоречит ни одному из положений, упомянутых в приложении 5.)*
- d) Пункт 8 статьи 3 Конвенции гласит, что "каждая Договаривающаяся сторона имеет право подчинять допущение к международному движению по ее территории автомобилей... а также их водителей и пассажиров своим правилам коммерческих перевозок пассажиров...". *(Мнение секретариата: Правила коммерческих перевозок пассажиров обычно регулируют иные вопросы, помимо тех, которые относятся к дорожному движению или безопасности дорожного движения. Однако ничто не препятствует той или иной Договаривающей стороне вводить в действие правила, регламентирующие условия коммерческих перевозок пассажиров, касающихся правил дорожного движения. Например, можно было бы предписать, что перевозки пассажиров на дальние расстояния должны осуществляться всегда в сидячем положении. Это позволило бы запретить использование спальных мест, несмотря на отсутствие такого запрета на техническом уровне. Юридическая группа ставит уместность этого положения в какой-то мере под сомнение, поскольку запрет на оборудование спальных мест является одним из вопросов дорожного движения, даже если он и затрагивает коммерческие перевозки пассажиров.)*
- e) Пункт 5 статьи 7 гласит, что "использование ремней безопасности является обязательным для водителей и пассажиров автомобилей, находящихся на местах, оборудованных такими ремнями, за исключением случаев, предусмотренных в национальном законодательстве". *(Мнение юридической группы: Это положение предполагает, что запрет на использование спальных мест ни в каком отношении не противоречит главе II Конвенции.)*
- f) В соответствии с пунктом 1 приложения 5 к 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, которые дополняют положения приложения 5 или являются более строгими, чем положения указанного приложения. Все транспортные средства,

находящиеся в международном движении, должны отвечать техническим требованиям, действовавшим в стране регистрации в момент их первого ввода в эксплуатацию. *(Мнение секретариата, поддержанное другими членами юридической группы: В соответствии с этим положением автобус, оснащенный спальными местами, официально утвержденный в качестве такового и зарегистрированный в той или иной стране, должен допускаться к международному движению. Этот вывод подтверждается положением пункта 3 статьи 3: "Они (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 главе III".)*

- g) Пункт 3 приложения 1 Конвенции дает Договаривающимся сторонам возможность отказывать в допуске к международному движению по своей территории, в частности, следующие составы транспортных средств, используемые для перевозки пассажиров, если их национальное законодательство запрещает движение таких составов. *(Мнение секретариата, поддержанное другими членами юридической группы: На основании этого положения автобусы, оснащенные спальными местами, могут не допускаться к международному движению только в том случае, если они представляют собой состав транспортных средств.)*
- h) В соответствии с пунктом 4 приложения 1 Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили и прицепы, на которые распространяются отступления согласно пункту 60 приложения 5 к Конвенции. *(Мнение секретариата, поддержанное другими членами юридической группы: Поскольку приложение 5 не содержит никакого положения, которое применялось бы к автобусам, оснащенным спальными местами, это положение пункта 4 нельзя использовать для наложения запрета на международное движение таких автобусов, поскольку на них нельзя распространить действие отступления от положения, которое не существует.)*

6. В заключение юридическая группа полагает, руководствуясь вышеупомянутыми положениями Венской конвенции о дорожном движении, что:

- a) с технической точки зрения нет никаких положений, которые препятствовали бы оснащению автобусов спальными местами и их допуску к международному движению;
- b) Договаривающиеся стороны вправе запретить использование спальных мест во время движения;
- c) прежде чем разрешать допуск этих автобусов к международному движению, компетентным органам следует убедиться в обеспечении безопасности пассажиров как в сидячем, так и в лежащем положении.

7. Вместе с тем юридическая группа полагает, что технические аспекты использования спальных мест должны быть рассмотрены WP.29.

-----