



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят девятая сессия

Женева, 22–24 марта 2010 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

Представлено правительством Норвегии

1. На своей пятьдесят восьмой сессии Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела обстоятельное обсуждение вопроса о соответствии между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами в области транспортных средств.
2. WP.1 просила делегатов оказать секретариату помощь в поиске надлежащего определения для изменения формулировки статьи 3.3 Конвенции и направить соответствующие дополнительные документы по этому вопросу для рассмотрения на следующей сессии WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/125, пункты 43 и 44).
3. Исходя из этого, делегация Норвегии подготовила настоящие замечания, которые представляются с минимальной редакторской правкой. Рабочей группе предлагается рассмотреть этот документ и, возможно, определить последующие шаги в целях обеспечения соответствия между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами в области транспортных средств.
 1. Важнейшая цель Конвенции состоит в облегчении международного движения путем установления минимальных технических стандартов для транспортных средств, участвующих в международном движении.
 2. Проблема несоответствия, как мы ее понимаем, является главным образом следствием того, что Конвенция не обновляется с учетом изменений в автомобильных технологиях в рамках технических правил в области транспортных средств, которыми занимается Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), что тем самым создает непреднамеренный барьер для международного движения. По нашему мнению, WP.29 - это именно тот орган в системе Организации Объединенных Наций, который дол-

жен заниматься разработкой и регулированием элементов безопасности в автомобильных технологиях. Что приемлемо для национального движения в технических правилах, должно быть также приемлемо для международного движения с точки зрения Конвенции.

3. Исходя из этого, Норвегия полностью поддерживает принцип нынешнего предложения, которое предусматривает обязательное требование допускать к международному движению транспортные средства, отвечающие техническим правилам в области транспортных средств на основании Соглашения 1958 года. Мы считаем также, что существующее предложение для урегулирования этого вопроса (ECE/TRANS/WP.1/2009/2) вполне приемлемо.

4. Хотелось бы обратить внимание только на два незначительных момента:

а) нынешнее предложение ограничено "официально утвержденными" транспортными средствами, но мы не видим оснований для этого;

б) по нашему мнению, вышеуказанное предложение обязует Договаривающиеся стороны Конвенции допускать такие транспортные средства к движению, даже если данная страна не приняла соответствующие правила Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и независимо от того, является ли она Договаривающейся стороной, применяющей эти технические правила.

5. На пятьдесят восьмой сессии WP.1 обсуждался вопрос о введении ограничений в отношении этого предложения, главным образом в связи с возможными будущими техническими элементами безопасности, предусматривающими "установление контроля над транспортным средством", с чем, как утверждалось, соглашаться не следует. Норвегия не может поддержать никакие подобные ограничения. Введение таких ограничений было бы равносильно установлению максимальных стандартов и преднамеренному созданию барьера для международного движения, что противоречит цели Конвенции, заключающейся в его облегчении.

6. Данный барьер, с нашей точки зрения, также стал бы препятствием на пути повышения безопасности дорожного движения и поэтому противоречил бы важнейшей цели Конвенции. Техническое развитие способствует постоянному повышению уровня безопасности. Технические усовершенствования, которые могут предупредить или минимизировать последствия человеческих ошибок, являются, по нашему мнению, важным инструментом в деле повышения безопасности дорожного движения. Такой барьер будет означать, что мы отказываемся от наивысшего уровня безопасности для транспортных средств, участвующих в международном движении.

7. Подобный барьер приведет также к противоречию и поэтому не будет обеспечивать "постоянное соответствие", т.е. выполнение задачи, которая была возложена Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на WP.1. В результате этого обсуждение проблемы соответствия будет лишь отложено.

8. Сегодня у нас нет никаких реальных оснований полагать, почему элементы безопасности, которые предусмотрены в технических правилах в области транспортных средств в одном правовом документе Организации Объединенных Наций, разработанном WP.29, и которые применяются Договаривающимися сторонами на национальном уровне, не должны быть приемлемы для транспортных средств, участвующих в международном движении, в рамках другого правового документа Организации Объединенных Наций, а именно Конвенции, относящейся к ведению WP.1.

9. По нашему мнению, WP.29 является именно тем органом в системе Организации Объединенных Наций, который должен заниматься вопросами регулирования и разработки элементов безопасности в автомобильных технологиях, и надлежащим форумом для обсуждения вопроса о "контроле" со стороны водителя над такими элементами безопасности.

10. **Вывод:** учитывая вышеизложенные разъяснения, Норвегия поддерживает нынешнее предложение (ECE/TRANS/WP.1/2009/2) и рекомендует секретариату предпринять дальнейшие шаги для внесения в Конвенцию необходимых поправок. При этом из Конвенции можно было бы также исключить все известные несоответствия. Кроме того, мы считаем, что было бы целесообразно делать это на периодической основе (приблизительно каждые пять лет).
