



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Шестьдесят четвертая сессия

Женева, 24–27 сентября 2012 года

Пункт 5 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 неофициальной группой по вопросам обеспечения соответствия*

1. На своей семьдесят второй сессии Комитет по внутреннему транспорту рекомендовал WP.1 продолжать работу по данному вопросу и уделять ему приоритетное внимание для обеспечения постоянного соответствия/согласованности между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и правилами, разрабатываемыми Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

2. В настоящее время наблюдается несоответствие между, с одной стороны, довольно стремительными темпами и высокой периодичностью внесения изменений в технические правила, касающиеся транспортных средств, и, с другой стороны, низкими темпами и низкой периодичностью внесения поправок в Конвенцию о дорожном движении 1968 года. Данное несоответствие объясняется главным образом характером технических правил, которые часто коррек-

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2013 годы (ECE/TRANS/2012/9, направление деятельности 4, стр. 12) Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) рассматривает вопросы и принимает меры, направленные на повышение безопасности дорожного движения. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

тируются с учетом технического прогресса, и характером Конвенции, представляющей собой правовой документ, который может изменяться только лишь в соответствии со строгой процедурой внесения поправок.

3. На своей пятьдесят девятой сессии WP.1 учредила небольшую (виртуальную) группу экспертов для подготовки предложения о внесении поправки в Конвенцию, которое было представлено к шестидесятой сессии WP.1.

4. В настоящем документе отражена работа этой небольшой группы экспертов для рассмотрения и возможного принятия решения Рабочей группой.

Часть 1: Общие несоответствия

Статья 8 (водители)

В пункты 1, 2, 3 и 4 никаких изменений вносить не требуется.

Пункт 5 надлежит изменить следующим образом:

"5. Каждый водитель (погонщик) должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством (направлять своих животных).

Вопреки принципам, упомянутым в пунктах 1 и 5 настоящей статьи и в пункте 1 статьи 13, системы помощи при вождении, воздействующие на способ управления транспортным средством, не учитываются, если:

a) они лишь оптимизируют на техническом уровне некоторые функции, обеспечение которых зависит только от водителя;

b) они приводятся в действие в экстренных случаях, когда водитель утрачивает контроль над своим транспортным средством или близок к этому;

c) воздействие этих систем идентично обычной работе механического транспортного средства; либо

d) работа этих систем может быть в любой момент скорректирована ручным способом или они могут быть отключены.

Вместе с тем их работа не должна корректироваться ручным способом и они не должны отключаться, когда это создает опасность для дорожного движения.

Что касается Европейского соглашения, то:

В подпункт 7 пункта 5 вносится поправка посредством включения в него дополнительного абзаца согласно соответствующей поправке к пункту 5 статьи 8 Конвенции, на который сделана ссылка в Соглашении ЕС и приложениях к нему:

Пункт 5

Данный пункт излагается следующим образом:

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

5. а) Каждый водитель (погонщик) должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством (направлять своих животных.)

Вопреки принципам, упомянутым в пунктах 1 и 5 статьи 5 и в пункте 1 статьи 13 Конвенции, системы помощи при вождении, воздействующие на способ управления транспортным средством, не учитываются, если:

- а) они лишь оптимизируют на техническом уровне некоторые функции, обеспечение которых зависит лишь от водителя;
- б) они приводятся в действие в экстренных случаях, когда водитель утрачивает контроль над своим транспортным средством или близок к этому;
- в) воздействие этих систем идентично обычной работе механического транспортного средства; либо
- д) работа этих систем может быть в любой момент скорректирована ручным способом или они могут быть отключены.

Вместе с тем их работа не должна корректироваться ручным способом и они не должны отключаться, когда это создает опасность для дорожного движения.

Приложение 5 (технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов)

Приложение 5 дополнено пунктом 1а) следующего содержания:

"1а) Считается, что транспортные средства, их системы, части и предметы оборудования, которые соответствуют Правилам, прилагаемым 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), с поправками соответствуют положениям настоящего приложения при условии, что упомянутые выше правила не противоречат принципам, определенным в пунктах 3 и 5 статьи 8 Конвенции.

Часть 2: Конкретные несоответствия

Приложение 1 (определения)

В подпункт и) внесена следующая поправка:

"Термин "транспортное средство с полуприцепом" означает:

- а) либо состав из автомобиля и сцепленного с ним полуприцепа при условии, что в этом полуприцепе не осуществляются перевозки людей;
- б) либо транспортное средство, состоящее из двух или более жестких секций, сочлененных относительно друг друга; пассажирские салоны каждой секции соединены таким образом, чтобы пассажиры могли свободно переходить из одной секции в другую; жесткие секции прочно соединяются между собой таким образом, чтобы их можно было разъединить лишь при помощи средств, имеющихся только в мастерской.

Приложение 1 к Конвенции

Пункт 2

– В подпункте а) слово "индикаторов" должно быть заменено фразой "**систем мониторинга**".

– В подпункт с) вносятся следующие поправки:

"с) зеркала заднего вида/устройства для непрямого обзора, сконструированные таким образом, чтобы при легком нажиме они могли поворачиваться в направлении, **противоположном направлению движения**, не выступая при этом за разрешенную максимальную ширину".

Приложение 5 (технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов)

Глава I, раздел D

– В пункт 18 главы I, D (торможение мотоциклов) добавлен новый подпункт b) следующего содержания:

b) В качестве альтернативы положениям подпункта а) настоящего пункта мотоцикл может быть оснащен тормозной системой, обеспечивающей торможение на всех колесах и состоящей из двух или более подсистем, приводящихся в действие единым устройством управления, сконструированным таким образом, чтобы любой одиночный сбой в любой из подсистем (как, например, сбой в гидравлической подсистеме, связанный с утечкой) не нарушал работы любой другой подсистемы.

Обозначение предыдущего подпункте b) изменяется на c).

Глава III

В пункт 47 главы III (другие предписания) вносится следующая поправка:

47. Каждый автомобиль должен быть оборудован одним или несколькими зеркалами заднего вида либо иным устройством для непрямого обзора; количество, размеры и расположение этих зеркал должны быть таковы, чтобы водитель мог видеть дорожное движение позади своего транспортного средства.