



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по безопасности
дорожного движения**

Семидесятая сессия

Женева, 23–26 марта 2015 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

Конвенция о дорожном движении (1949 год)

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

Поправки к статье 8 и статье 22 Конвенции о дорожном движении (1949 год)

**Представлены правительствами Австрии, Бельгии, Италии
и Франции**

В настоящем документе предлагаются поправки к Конвенции о дорожном движении 1949 года, направленные на обеспечение охвата систем, воздействующих на способ управления транспортным средством, и учета последних технических достижений.

GE.14-24741 (R) 190215 190215



* 1 4 2 4 7 4 1 *

Просьба отправить на вторичную переработку



I. Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 года

A. Предлагаемая поправка к статье 8:

В статью 8 следует включить новый пункт (т.е. пункт б) следующего содержания (жирным шрифтом):

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.
6. **Считается, что системы транспортных средств, воздействующие на способ управления транспортным средством, соответствуют положениям пункта 5 настоящей статьи и 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*.**

Считается, что системы транспортных средств, воздействующие на способ управления транспортным средством и не отвечающие вышеупомянутым условиям изготовления, установления и использования, соответствуют положениям пункта 5 настоящей статьи и статьи 10, если водитель может в любой момент перевести их в ручной режим или отключить.

* 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).

В. Предлагаемая поправка к статье 22

К нынешнему тексту пункта 2 статьи 22, который гласит:

"2. Автомобили и прицепы, а также их оборудование должны кроме того, отвечать требованиям, установленным в Приложении 6, а их водители должны соблюдать предписания, содержащиеся в этом Приложении."

следует добавить текст следующего содержания:

"Считается, что если эти транспортные средства оснащены системами, частями и оборудованием, отвечающими условиям изготовления, установки и использования согласно техническим положениям международных правовых документов, упомянутых в пункте 6 статьи 8 настоящей Конвенции, то они соответствуют положениям приложения 6".

II. Обоснование

Пункт 6 статьи 8

1. Навыки водителей могут существенно различаться; в подавляющем большинстве случаев основной причиной дорожно-транспортных происшествий служит человеческий фактор. 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. 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. Вышеуказанная поправка позволяет решить эту проблему.

2. Обеспечение главенствующей роли водителя – основополагающий принцип правил дорожного движения. Поэтому наличие у водителя возможности перевести эти системы в ручной режим или отключить их позволяет обеспечить его полный контроль над транспортным средством. 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 может даже усугубить положение, пытаясь вручную вмешаться в работу системы транспортного средства (например, вручную блокируя/отключая функцию аварийного торможения или блокируя/отключая 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.

3. Поэтому системы транспортного средства считаются соответствующими принципам, упомянутым в пункте 5 статьи 8 и в статье 10 Венской конвенции о дорожном движении (1949 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 (перечисленным в сноске к новому пункту 6 статьи 8 Конвенции).

4. 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.

Пункт 2 статьи 22

Технические требования, изложенные в приложении 6 к настоящей Конвенции, никогда не изменялись в свете многочисленных технических достижений.

Поэтому цель поправки заключается в том, чтобы считать транспортные средства, соответствующие требованиям, содержащимся либо:

- в Правилах ООН, прилагаемых 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),

либо

- в Глобальных технических правилах ООН, разработанных 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),

соответствующими положениям приложения 6.
