



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

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

##### **Шестьдесят шестая сессия**

Женева, 23–26 сентября 2013 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

##### **Конвенция о дорожном движении (1968 год):**

**Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 год)  
и техническими правилами в области транспортных средств**

### **Конвенция о дорожном движении (1968 год)**

#### **Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 год) и техническими правилами в области транспортных средств**

#### **Представлено Германией\***

В настоящем рабочем документе содержится предложение по поправке к статье 8 Венской конвенции о дорожном движении (1968 год). Предлагаемые изменения выделены жирным шрифтом.

---

\* Текст настоящего документа изложен в том виде, в каком он был получен от правительства.

## I. Часть I: Общие несоответствия

*Статья 8 (водители)*

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

*Пункт 5 изменить следующим образом:*

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

Считается, что системы транспортных средств, воздействующие на способ управления транспортным средством, соответствуют принципам, упомянутым в пункте 1 настоящей статьи и в предложении 1 настоящего пункта, а также в пункте 1 статьи 13, если они отвечают положениям приложения 5.

Системы транспортных средств, не отвечающие положениям приложения 5, считаются соответствующими вышеуказанным принципам, если их можно в любой момент перевести в ручной режим или отключить".

## II. Приложение 5 (Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов)

*Приложение 5 дополнено пунктом 1 а) следующего содержания:*

"1а) Считается, что транспортные средства, их системы, части и предметы оборудования, которые отвечают 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, а также транспортные средства, их системы, части и предметы оборудования, которые отвечают предписаниям "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) с поправками, соответствуют настоящему приложению".

## III. Обоснование

1. Бортовые системы помогают водителю управлять транспортным средством. Они могут также воздействовать на способ управления транспортным средством.

2. Уровень навыков водителя может значительно различаться; человеческий фактор является основной причиной дорожно-транспортных происшествий в подавляющем большинстве случаев. Здесь можно отметить, что системы транспортных средств, такие как системы помощи при вождении, либо имеют прямой положительный эффект, либо воздействуют положительно благодаря снижению нагрузки на водителя (в последнем случае, для повышения безопасности дорожного движения необходим правильный баланс).

3. В настоящее время бортовые системы транспортных средств разрабатываются с целью помощи водителям, но речь не идет о том, чтобы они блокировали решения, принимаемые здравомыслящими и ответственными водителями. Блокирование рациональных решений/действий человека может даже противоречить основным правам человека, особенно в том случае, когда водители или пассажиры могут таким образом подвергаться опасности.
4. Кроме того, обеспечение главенствующей роли водителя является основополагающим принципом правил дорожного движения. Статьи 8 и 13 главы II Венской конвенции о дорожном движении регулируют правила дорожного движения ("*Правила дорожного движения*"). В техническом отношении концепция современных систем транспортных средств не противоречит принципам, касающимся роли водителя, которые в ней закреплены. Сегодня же можно предположить, что развитие систем транспортных средств будет происходить по иному пути.
5. Более того, в последнее время технический прогресс становится причиной сомнений и неопределенности относительно того, все ли имеющиеся на сегодняшний день системы транспортных средств соответствуют нормам в области дорожного движения. Предлагаемая поправка устраняет эту проблему.
6. Предлагаемая формулировка допускает возможность разных вариантов помощи водителю. В ней напрямую учитываются принципиальные основы наиболее распространенных технологий помощи при вождении. В таких системах часто используется возможность перехода на ручное управление и отключения системы водителем, что обеспечивает его полный контроль над автомобилем.
7. Вместе с тем некоторые бортовые системы не позволяют – временно или постоянно – вручную вмешиваться в их работу или же полностью их отключать. Это может быть связано с тем, что водитель не всегда способен надлежащим образом отреагировать на потенциально опасные ситуации, в результате чего бортовая система не может продемонстрировать все заложенные в ней полезные функции по обеспечению безопасности дорожного движения. Более того, вероятны такие опасные ситуации, когда водитель 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 нельзя перевести в режим ручного управления или полностью отключить) могут помогать водителю сохранять контроль над транспортным средством в опасных условиях вождения. Поэтому системы транспортного средства считаются соответствующими принципам, указанным в пунктах 1 и 5 статьи 8 и в пункте 1 статьи 13 Венской конвенции о дорожном движении (1968 год), если они отвечают положениям приложения 5 (включая предложенную в настоящем документе поправку 1 а), которая касается Женевских соглашений [1958 и 1998 годов] и соответствующих правил ЕЭК ООН в области транспортных средств). В том случае, когда системы транспортных средств не отвечают вышеуказанным положениям, они все равно считаются соответствующими принципам, закрепленным в пунктах 1 и 5 статьи 8 и в пункте 1 статьи 13 Венской конвенции о дорожном движении (1968 год), если их можно в любой момент перевести в ручной режим или отключить.
8. Обязанность водителя отслеживать и контролировать функционирование бортовой системы уже в достаточной мере учитывается базовым принципом, который лежит в основе всех правил дорожного движения.

9. Примечание: необходимо проверить, нужно ли вносить изменения в Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию.

## IV. Часть II: Конкретные несоответствия

*Статья 1 (Определения)*

*Подпункт и) изменить следующим образом:*

*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.

## V. Приложение 1 к Конвенции

*Пункт 2, в подпункте а):*

*Слово "индикаторов" заменить словами "систем мониторинга"*

*Подпункт с) изменить следующим образом:*

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

## VI. Приложение 5 (Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов)

*Глава I, раздел D*

*Глава I, D (торможение мотоциклов)*

*Пункт 18; добавить новый подпункт б) следующего содержания:*

б) 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, приводимых 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 работу любой другой подсистемы.

Обозначение предыдущего подпункта б) изменить на с).

## **VII. 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 непрямого обзора; количество, размеры и расположение этих зеркал должны быть таковы, чтобы водитель мог видеть дорожное движение позади своего транспортного средства.

---