



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Глобальный форум по безопасности
дорожного движения****Группа экспертов по разработке нового правового
документа об использовании автоматизированных
транспортных средств в дорожном движении****Четвертая сессия**

Женева, 1–2 сентября 2022 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Основная деятельность**Историческая справка о конвенциях, касающихся
дорожного движения и безопасности дорожного
движения****Записка секретариата**

В настоящем документе представлен обзор истории конвенций по дорожному движению и безопасности дорожного движения. Он основан на введении, включенном в публикацию сводного варианта Венской конвенции о дорожном движении 1968 года, которая была выпущена в 2006 году. В этом обзоре приведены сведения о значительном количестве конвенций, принятых для решения проблем дорожного движения, их географическом охвате, а также некоторая информация об их содержании и контексте. Он показывает, что правила дорожного движения и дорожные знаки и сигналы часто рассматривались одновременно. В нем подчеркивается, что техническое направление работы, связанное с транспортными средствами и их конструкцией, было отделено от направления работы, связанного с конвенциями о дорожном движении, но при этом сохранялась их синхронизация.

Резюме

Для сведения Группы экспертов в настоящем документе изложены:

- a) обзор конвенций о дорожном движении и безопасности дорожного движения; и
- b) некоторые подробности, касающиеся контекста, в котором были приняты эти конвенции.



I. Введение

1. Развитие автомобиля началось в 1672 году с изобретения первого транспортного средства с паровым двигателем. Выпуск серийных автомобилей начался в 1887 году, а первый автомобиль был запатентован в 1886 году, что считается годом рождения автомобиля. Автомобили получили широкое распространение в начале XX века. По мере увеличения числа механических транспортных средств возрастала обеспокоенность по поводу применения технологий в плане безопасности, шума и загрязнения, и поэтому были приняты различные национальные законы, призванные смягчить последствия использования таких автомобилей. Участие транспортных средств в международном дорожном движении привело к заключению международных конвенций о дорожном движении и безопасности дорожного движения.

2. В настоящем документе представлен обзор истории конвенций о дорожном движении, а также изложены некоторые соображения о причинах разработки новой конвенции, способах ее составления и возникших проблемах. Он в основном основан на информации, содержащейся в публикации сводного варианта Венской конвенции о дорожном движении 1968 года, выпущенной в 2006 году (URL: https://unece.org/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_RU.pdf).

II. Обзор конвенций о дорожном движении

A. Конвенция о международном движении автотранспортных средств 1909 года

3. Истоки международного законодательства в области дорожного движения восходят к Конвенции о международном движении автотранспортных средств, заключенной в Париже в октябре 1909 года, целью которой было облегчить, насколько это возможно, международное движение автотранспортных средств.

4. Конвенция вступила в силу 1 мая 1910 года.

5. Архивы Французской Республики были хранилищем ратификационных грамот, касающихся этой Конвенции. Неофициальный вариант Конвенции представлен по следующему URL:

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/67/Convention_internationale_relative_%C3%A0_la_Circulation_des_Automobiles%2C_Paris%2C_1909.pdf

B. Международные конвенции об автомобильном движении и о дорожном движении 1926 года

6. Расширение движения автотранспортных средств после Первой мировой войны привело к заключению в Париже в 1926 году двух международных конвенций: Конвенции об автомобильном движении (URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20108/v108.pdf>, стр. 123), посвященной автотранспортным средствам, и Конвенции о дорожном движении (URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%2097/v97.pdf>, стр. 84), посвященной правилам дорожного движения, в котором участвуют автотранспортные средства, а также упряжные, вьючные или верховые животные.

7. Эти конвенции были призваны внести изменения в Конвенцию о международном движении автотранспортных средств 1909 года.

8. В качестве основы для этих конвенций послужили различные тексты, в частности проект, подготовленный Специальным комитетом по исследованию дорожного движения Лиги Наций, а также проекты правительства Франции и правительства Швеции.

9. Конвенция об автомобильном движении вступила в силу 24 октября 1930 года.
10. Конвенцию об автомобильном движении подписала 41 страна; 29 стран ратифицировали ее, и 21 страна присоединилась к ней.
11. Конвенцию о дорожном движении подписали 23 страны; 16 стран ратифицировали ее, и 15 стран присоединились к ней.

С. Конвенция об унификации дорожной сигнализации 1931 года

12. Поскольку Конвенция 1926 года неисчерпывающим образом охватывала вопросы дорожных знаков и сигналов, в марте 1931 года в Женеве была заключена Конвенция об унификации дорожной сигнализации, призванная восполнить этот пробел.
13. Конвенция вступила в силу 16 июля 1934 года.
14. Текст можно найти онлайн на веб-сайте Управления по правовым вопросам, URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20150/v150.pdf>, стр. 247 (https://treaties.un.org/pages/LONViewDetails.aspx?src=LON&id=576&chapter=30&clang=_en).
15. Конвенцию подписали 15 стран; 6 стран ратифицировали ее, и 3 страны присоединились к ней.

Д. Конвенция о правилах автомобильного движения между американскими странами 1943 года

16. В декабре 1943 года государства американского континента, представители которых собрались под эгидой Панамериканского союза в Вашингтоне, округ Колумбия, заключили Конвенцию о правилах автомобильного движения между американскими странами.
17. С текстом Конвенции можно ознакомиться по следующему URL: <https://digitallibrary.un.org/record/1485211>.
18. Конвенцию подписали 17 стран; 12 стран ратифицировали ее и сдали на хранение ратификационную грамоту.
19. Вопрос знаков и сигналов в этой региональной конвенции не рассматривался.

Е. Женевская конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах 1949 года

20. В 1948 году, отметив, что конвенции от 1926 и 1931 годов устарели, Экономический и Социальный Совет Организации Объединенных Наций (ЭКОСОС) в резолюции № 147 В (VII) поручил созвать в Женеве Конференцию Организации Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту.

Примечание: для более подробной информации см. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20125/v125.pdf>, стр. 3, и https://treaties.un.org/doc/source/docs/E_RES_147B_VII-E.pdf.

21. Работа Конференции основывалась на проекте конвенции, подготовленном Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) по результатам проведенного Комитетом исследования, а также на Конвенции о правилах автомобильного движения между американскими странами 1943 года. В результате этой Конференции в 1949 году были заключены Конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах, призванные «содействовать развитию международного дорожного движения и его безопасности путем установления по этому вопросу единообразных правил».

Примечание: Более подробную информацию см. на веб-сайте Управления по правовым вопросам по следующим URL: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsV.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-1&chapter=11&Temp=mtdsg5&clang=_en и https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-3&chapter=11&clang=_en.

22. Женевская конвенция о дорожном движении вступила в силу 26 марта 1952 года в соответствии со статьей 29 и заменила конвенции 1926 года и Межамериканскую конвенцию 1943 года в отношении договаривающихся государств. В этих двух документах предусматривалась процедура, обеспечивающая возможность внесения поправок без необходимости созыва конференции при условии, что с этим согласятся две трети договаривающихся государств. Данная процедура была инициирована для обоих документов, но дала результаты только применительно к Протоколу, поправки к которому вступили в силу в октябре 1964 года.

23. Конвенцию подписали 20 стран; 17 стран ратифицировали ее, 58 — присоединились к ней, а 27 — стали ее участниками в порядке правопреемства.

Г. Венская конвенция о дорожном движении 1968 года

24. В 1964 году ЭКОСОС отметил, что процедура пересмотра Конвенции 1949 года без созыва конференции до сих пор не увенчалась успехом. Кроме того, в силу процедуры внесения поправок не удалось включить поправки к Протоколу 1949 года в желаемом объеме.

25. В резолюции 1034 (XXXVII) Совет постановил, что при подготовке конференции следует подробно изучить технические вопросы в целях разработки пересмотренного проекта конвенции о дорожном движении и о стандартных технических спецификациях для транспортных средств, а также проекта документа о дорожных знаках и сигналах и о разметке дорог. Оговаривалось, что к этой работе целесообразно привлечь в первую очередь региональные экономические комиссии.

26. В следующем году, приняв к сведению проекты текстов, подготовленные Генеральным секретарем (E/3998 и Add.1, E/3999 и Add.1), ЭКОСОС постановил, что следует созвать конференцию для разработки новой конвенции о дорожном движении для замены Конвенции 1949 года, а также для разработки другой конвенции или факультативного протокола о дорожных знаках и сигналах (резолюция 1082 (XXXIX)).

27. В июле 1966 года ЭКОСОС принял окончательные меры для подготовки конференции (https://treaties.un.org/doc/source/docs/E_RES_1129_XLI-E.pdf) в резолюции 1129 (XLI), которая была изменена резолюцией 1203 (XLII) (https://treaties.un.org/doc/source/docs/E_RES_1203_XLII-E.pdf). Кроме того, он постановил, что в качестве основы для работы конференции следует разработать проекты двух конвенций (E/CONF.56/1 и Add.1 и Corr.1; E/CONF.56/3 и Add.1 и Corr.1) и что эти тексты следует разослать правительствам и заинтересованным международным организациям, с тем чтобы они могли подготовить необходимые с их точки зрения предложения по поправкам.

28. Подготовительная работа, в частности составление текстов, была проведена предшественником нынешней Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) ЕЭК ООН.

29. Конференция состоялась 7 октября — 8 ноября 1968 года в Вене и завершилась 8 ноября церемонией открытия для подписания двух принятых текстов — Конвенции о дорожных знаках и сигналах (E/CONF.56/17/Rev.1) и Конвенции о дорожном движении (E/CONF.56/16/Rev.1).

Примечание: Более подробную информацию см. на сайте Управления по правовым вопросам по следующим URL: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-

[20&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_en) и
https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_en.

30. После ее вступления в силу 21 мая 1977 года в соответствии со статьей 47 Конвенция 1968 года, согласно статье 40, отменяет и заменяет в отношении договаривающихся сторон прежние конвенции о дорожных знаках и сигналах, в частности Протокол о дорожных знаках и сигналах 1949 года.

31. После открытия для подписания Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах КВТ обратился к Группе экспертов ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения с просьбой подготовить проект соглашения, дополняющего Венскую конвенцию, посчитав, что в Европе необходимо обеспечить большее единообразие правил, регулирующих дорожные знаки и сигналы.

32. Окончательный текст этого Соглашения был одобрен КВТ в мае 1971 года (см. документ E/ECE/812-E/ECE/TRANS/566) и открыт для подписания в тот же день. Это Соглашение было дополнено в марте 1973 года Протоколом о разметке дорог, который вступил в силу 25 апреля 1985 года.

33. Конвенцию о дорожном движении подписали 37 стран; 26 стран ратифицировали ее, 51 страна присоединилась к ней, а 8 стран стали ее участницами в порядке правопреемства.

34. Конвенцию о дорожных знаках и сигналах подписали 36 стран; 23 страны ратифицировали ее, 38 стран присоединились к ней, а 8 стран стали ее участницами в порядке правопреемства.

III. Введение технических положений

35. Конвенции, касающиеся дорожного движения, в том числе Женевская конвенция о дорожном движении 1949 года, включали общие технические положения (о торможении, рулевом управлении, освещении, шуме и т. д.), которые определяли характеристики транспортных средств как основную причину дорожно-транспортных происшествий, смертельных случаев и травм. Поэтому Подкомитет ЕЭК ООН по автомобильному транспорту (SC.1) в своей резолюции 45 призвал к созданию рабочей группы экспертов, компетентных в области технических требований к транспортным средствам, для осуществления общих технических положений, изложенных в Конвенции.

36. В июне 1952 года под эгидой КВТ была создана Рабочая группа по конструкции транспортных средств, ставшая в 2000 году Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

37. В 1956 году правительства Италии, Нидерландов, Федеративной Республики Германии и Франции подписали Соглашение по вопросу о принятии согласованных требований к фарам, дающим асимметричный луч ближнего света. Это Соглашение не только показало необходимость согласования требований, но и впервые рассмотрело проблемы, связанные с различиями национальных правил, что могло нарушить свободные трансграничные торговые отношения.

38. В марте 1958 года Федеративная Республика Германии предложила заключить соглашение под эгидой ЕЭК ООН для содействия принятию единообразных условий официального утверждения механических транспортных средств и их взаимного признания. Соглашение 1958 года (так называемое «Соглашение 58») вступило в силу 20 июня 1959 года.

39. В 1997 году на Всемирном форуме было принято Соглашение 1997 года, касающееся положений о проведении периодических технических осмотров транспортных средств, находящихся в эксплуатации.

40. В 1998 году WP.29 принял глобальное Соглашение 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов

оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах.

41. Несмотря на принятие Соглашения 1958 года, технические условия, касающиеся автотранспортных средств, по-прежнему являются частью Венской конвенции 1968 года (см., например, приложение 5), что подчеркивает, что Конвенция и соглашения по-прежнему связаны между собой. В прошлом общие технические положения, изложенные в конвенциях, послужили основой и были развиты в соглашениях. Технический прогресс и простота, обеспечиваемые соглашениями 1958 и 1998 годов, привели к быстрому принятию технических правил (касающихся, например, характеристик освещения и световой сигнализации, антиблокировочных тормозных систем, электронного контроля устойчивости), которые позднее были включены в Конвенцию.

42. Все вышеупомянутые обстоятельства подчеркивают важность сотрудничества и координации между рабочими группами и группами экспертов, занимающимися автоматизированными транспортными средствами.
