



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2005/13
1 July 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

(Сорок седьмая сессия, 12-15 сентября 2005 года,
пункт 4 повестки дня)

**ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИЯМ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ И
О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ И К ДОПОЛНЯЮЩИМ ИХ
ЕВРОПЕЙСКИМ СОГЛАШЕНИЯМ 1971 ГОДА И
ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЭТИХ ДОКУМЕНТОВ
ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

Доклад совещания Группы экспертов по правовым вопросам (2-3 мая 2005 года)

Записка секретариата

I. Участники

1. Специальная группа экспертов по правовым вопросам WP.1 провела совещание 2-3 мая 2005 года в Женеве под председательством г-на Г. Хоэля (Норвегия). В нем приняли участие г-н П. Пеффген (Германия), г-н Б. Периссе (Швейцария и Председатель WP.1), г-н Н. Роджерз (МАЗМ) и секретариат. На совещании не смогли присутствовать г-н Г. Хайнц (Люксембург), г-н А. Якимов (Российская Федерация) и г-н П. Фридли (Швейцария).

II. Запрос WP.29 по выработке рекомендации

2. В документе TRANS/WP.1/2005/11 Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) просил WP.1 сформулировать рекомендацию о совместимости предложенных новых автомобильных систем с Венской конвенцией о дорожном движении. Поскольку из-за нехватки времени WP.1 не удалось рассмотреть эти вопросы на ее сорок шестой сессии, было решено, что Группа экспертов по правовым вопросам обсудит их и сообщит о результатах WP.1 на ее сорок седьмой сессии.

3. Предлагаемые новые системы представляют собой устройства автоматического включения сигнала предупреждения об опасности и указания аварийного торможения, а также дезактивационные системы транспортного средства (ДСТС), которые после их приведения в действие предотвращают или ограничивают движение транспортного средства.

а) Автоматическое включение сигнала предупреждения об опасности и указание аварийного торможения

4. Группа экспертов по правовым вопросам рассмотрела эти предложения в свете статьи 8 Венской конвенции, в пункте 5 которой предусматривается, что "водитель должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством...", и пункта 1 статьи 13, в котором предписывается, что "водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством, с тем чтобы соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить...".

5. В связи с предложением об аварийном торможении, обозначаемом с помощью мигающих стоп-сигналов, Группа экспертов по правовым вопросам пришла к выводу, что оно противоречит пункту 42 приложения V Венской конвенции о дорожном движении (Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов), в котором предписывается, что "никакие фонари, иные, чем фонари указателей поворота и специальные предупреждающие фонари, не должны быть мигающими или проблесковыми...".

6. Группа экспертов по правовым вопросам пришла к выводу, что в принципе это предложение может способствовать повышению уровня безопасности, но согласилась с тем, что решение о целесообразности внесения поправки в Конвенцию, позволяющей использовать мигающие огни аварийного торможения, надлежит принять WP.1. Один из сотрудников секретариата WP.29 проинформировал Группу экспертов по правовым вопросам о том, что мнения специалистов в Рабочей группе WP.29 по вопросам

освещения и световой сигнализации (GRE) в отношении того, следует ли указывать аварийное торможение с использованием стоп-сигналов или сигналов предупреждения об опасности либо комбинации обоих сигналов, разделились.

7. Группа экспертов по правовым вопросам выразила некоторые сомнения по поводу автоматического включения сигнала предупреждения об опасности, который, как предлагается, может приводиться в действие при скоростях меньше 30 км/ч, тогда как при нормальных условиях этот сигнал включается только в случае остановки транспортного средства.

в) Дезактивационные системы транспортного средства (ДСТС)

8. Один из сотрудников секретариата WP.29 пояснил, что предлагаемая дезактивационная система транспортного средства (ДСТС) главным образом призвана повысить безопасность дорожного движения и должна активироваться или дезактивироваться только полицией. Она может также использоваться в качестве противоугонного устройства. Вопрос об общем применении этой системы должен быть рассмотрен международной организацией полицейских органов, такой, как Интерпол, или на национальном уровне. В активированном состоянии эта система начинает функционировать, когда транспортное средство остановлено и зажигание выключено в течение определенного времени (предлагается 10 мин.). В таком случае транспортное средство с приведенной в действие дезактивационной системой может двигаться с максимальной скоростью 20 км/ч (предлагается), при этом включается визуальный предупредительный сигнал, представляющий собой одновременное мигание всех указателей поворота.

9. Возможность движения транспортного средства с низкой скоростью (20 км/ч) после активации ДСТС предусматривается для того, чтобы транспортное средство можно было переместить, если оно создает помехи для дорожного движения или опасность с точки зрения безопасности дорожного движения. Группа экспертов по правовым вопросам выразила сомнение по поводу того, достаточна ли скорость 20 км/ч для обеспечения соответствия положениям статей 8 и 13 Венской конвенции. По мнению одного из экспертов, выбор скорости имеет крайне важное значение для реального контроля над транспортным средством, тогда как другие сочли, что скорость является одним из элементов рабочих характеристик, а не контроля. Затрагивались также вопросы, касающиеся минимальных ограничений скорости на автомагистралях и последствий активации ДСТС с точки зрения безопасности в таких уязвимых инфраструктурах, как туннели и мосты.

10. Замечания по документу TRANS/WP.1/2005/11, переданные экспертом по правовым вопросам из Российской Федерации, были получены уже в ходе совещания, поэтому из-за нехватки времени не были рассмотрены. Они прилагаются к настоящему докладу в качестве приложения 2.

с) Заключение

11. Поскольку водитель по-прежнему может, несмотря на ограниченную скорость, контролировать ключевые функции транспортного средства, такие, как торможение и поворот, большинство членов Группы экспертов по правовым вопросам сочло, что никакой правовой проблемы в связи с этим предложением не возникает. Вне связи с этим вопросом Группа экспертов по правовым вопросам сочла, что WP.1 следует также обсудить последствия предлагаемой системы для безопасности. Кроме того, до одобрения ДСТС важно ознакомиться с предлагаемыми административными процедурами, применяемыми полицией для активации/деактивации ДСТС.

III. Перевозка опасных грузов в туннелях

12. На своей сорок шестой сессии Рабочая группа изучила предложение Соединенного Королевства, касающееся знаков для перевозки опасных грузов в туннелях (TRANS/WP.1/2005/10). Она просила Группу экспертов по правовым вопросам обсудить это предложение, в частности его соответствие Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах и дополняющему ее Европейскому соглашению, а также Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (CP.2), и сообщить о результатах этого обсуждения на сорок седьмой сессии WP.1.

13. Секретариат WP.15 пояснил, что первая часть этого предложения связана с использованием дополнительной таблички с буквами В, С или D вместе со знаком C,3h (Движение транспортных средств, перевозящих опасные грузы, для которых предписаны специальные указательные таблички, запрещено). Поскольку поправки, предложенные WP.15, не были вовремя подготовлены для включения в последний пакет поправок к Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах, было предложено внести их в CP.2 в ожидании следующего пакета поправок к Конвенции.

14. Рабочей группе WP.15 важно знать мнение WP.1, поскольку она намеревается включить новую классификацию (А, В, С, D, Е) опасных грузов для туннелей в следующее издание ДОПОГ, которое должно выйти в 2007 году. Если WP.1 не согласится сделать эту систему обязательной посредством ее возможного включения в Конвенцию, то окажется, что работа WP.15 была выполнена напрасно. Предложение о новом

толковании знака С,3п, которое приводится в документе TRANS/WP.1/2005/10, было снято.

15. Указывалось, что существующие положения СР.2, касающиеся знака С,3h, уже не отражало нынешние реалии, поскольку они были сформулированы в то время, когда ДОПОГ применялось только к международным, а не к национальным перевозкам опасных грузов.

16. Группа экспертов по правовым вопросам рекомендовала WP.1 принять текст, содержащийся в приложении к настоящему документу, для включения в СР.2 в ожидании следующей серии поправок к Венским конвенциям и Европейским соглашениям. Замечания к тексту на русском языке, полученные от г-на Якимова, будут переданы в переводческую секцию¹.

IV. Водительские удостоверения, выдаваемые на основании Конвенции 1949 года

17. На сорок шестой сессии от имени небольшой группы по водительским удостоверениям, выдаваемым на основании Конвенции 1949 года (Испания, Португалия, Российская Федерация, МАЗМ, под председательством Российской Федерации), Российская Федерация представила предложения о внесении изменений в Конвенцию 1949 года (TRANS/WP.1/2005/5). WP.1 решила, что по причине отсутствия этого документа и временных ограничений этот вопрос было бы целесообразно обсудить Группе экспертов по правовым вопросам.

18. Группа экспертов по правовым вопросам рассмотрела возможности урегулирования проблем, возникающих в связи с различающимися положениями о водительских удостоверениях, как национальных, так и международных, в Конвенциях о дорожном движении 1949 и 1968 годов. В частности, в числе этих проблем можно упомянуть о выдаче МВУ мошенническим образом, отсутствии взаимного признания национальных удостоверений, выдаваемых на основании Конвенций 1949 и 1968 годов, о том факте, что в Конвенции 1949 года вообще не требуется внутреннее удостоверение, и о различиях в определениях категорий транспортных средств в этих двух Конвенциях.

19. Группа экспертов по правовым вопросам согласилась с тем, что важно найти решения, в соответствии с которыми все Договаривающиеся стороны Конвенции

¹ После совещания Группы экспертов по правовым вопросам секретариат был проинформирован о том, что WP.15 намерена изменить свои предложения применительно к классификации туннелей. Поэтому рекомендуется продолжить обсуждение после получения нового предложения.

1949 года должны по крайней мере требовать, чтобы водители имели национальное водительское удостоверение, МВУ, выдаваемые на основании Конвенции 1949 года, принимались только при предъявлении вместе с национальным удостоверением и чтобы компетентные органы Договаривающихся сторон Конвенции 1949 года признавали удостоверения, выдаваемые на основании Конвенции 1968 года, и наоборот.

20. Был рассмотрен ряд средств для достижения этой цели. Одна из возможностей заключается в изменении Конвенции 1949 года, как это предлагается в документе TRANS/WP.1/2005/5, с тем чтобы полностью привести ее в соответствие с положениями Конвенции 1968 года о водительских удостоверениях. Второй вариант состоит в том, чтобы внести некоторые незначительные поправки в Конвенцию 1949 года, на основании которых одновременно с МВУ требовалось бы предъявление национального удостоверения и признавались удостоверения, выдаваемые на основании Конвенции 1968 года. Третья возможность могла бы заключаться во внесении поправок в Конвенцию 1968 года, с тем чтобы ее Договаривающиеся стороны могли требовать предъявления национального водительского удостоверения одновременно с МВУ, выданного на основании Конвенции 1949 года. Вместе с тем указывалось, что в таком случае это положение не было бы юридически обязывающим для Сторон Конвенции 1949 года.

21. Четвертая возможность могла бы заключаться в том, чтобы WP.1 приняла резолюцию, призывающую Договаривающиеся стороны обеих Конвенций признавать удостоверения, выданные на основании каждой из этих Конвенций, и рекомендующую Договаривающимся сторонам Конвенции 1949 года требовать предъявления национального удостоверения вместе с МВУ. Впоследствии это положение могло бы быть принято Комитетом по внутреннему транспорту, а также, возможно, одним из вышестоящих органов в системе Организации Объединенных Наций, поскольку эта проблема не ограничивается регионом ЕЭК ООН. Оно могло бы быть также включено в СР.1, которую необходимо распространить по всему миру в качестве руководства по надлежащей практике в области безопасности дорожного движения.

22. Группа экспертов по правовым вопросам согласилась с тем, что, прежде чем принимать решение по одному из указанных выше альтернативных вариантов, этот вопрос должен быть доработан в рамках WP.1. Она рекомендовала секретариату подождать поступления дополнительных ответов на вопросник, разосланный Договаривающимся сторонам Конвенции 1949 года в августе 2004 года (повторное письмо было направлено через посредство других региональных организаций в начале нынешнего года). Кроме того, рекомендуется составить отдельный вопросник для Договаривающихся сторон Конвенции 1949 года с просьбой указать, какой вариант является для них более предпочтительным. Этот вопросник должен содержать вопрос о

признании удостоверений, выдаваемых на основании Конвенции 1968 года, Сторонами Конвенции 1949 года.

V. Определения мопедов и мотоциклов

23. Группа экспертов по правовым вопросам напомнила о выполненной ранее работе WP.1, направленной на согласование определений, используемых в Венской конвенции и Европейском соглашении, с определениями, предусмотренными в директиве 92/61/ЕЕС (впоследствии заменена директивой 2002/24/ЕС) с поправками, внесенными Европейским союзом, а также на включение определений трициклов и квадрициклов. Группа была проинформирована о том, что в настоящее время в ЕС обсуждается вопрос о целесообразности некоторого согласования его определений транспортных средств с определениями, предусмотренными в Конвенции.

24. Группа экспертов по правовым вопросам сочла необходимым рассмотреть эти определения независимо от результатов обсуждений в ЕС. Было также решено, что вопрос об определениях еще требует доработки в рамках Группы экспертов, прежде чем передавать его WP.1 для возможного рассмотрения. Она приняла предложение д-ра Роджерза из МАЗМ о подготовке нового проекта определений в свете обсуждений, проведенных Группой экспертов, и решила также рассмотреть на своем следующем совещании документ о вытекающих из этого изменениях для вышеупомянутых Конвенций.

VI. Прочие вопросы

25. Группа по правовым вопросам изучила вопросник по обгону, подготовленный небольшой группой по вопросу об обгоне (TRANS/WP.1/2005/3), и предложила внести в его текст несколько поправок, предусмотренных в варианте, направленном членам WP.1.

26. Группа по правовым вопросам также пересмотрела правило 1 "Участники" в проекте правил процедуры WP.1, содержащемся в документе TRANS/WP.1/2004/8/Rev.1, в свете решения, принятого Европейской экономической комиссией на ее шестьдесят восьмой сессии в феврале 2005 года, которая настоятельно призывает страны - нечлены ЕЭК ООН, являющиеся Договаривающимися сторонами Венских конвенций, участвовать в работе WP.1, но не дала согласия на предоставление им права голоса. Секретариат подготовит новый вариант этого документа для сорок седьмой сессии WP.1, учитывающий позицию ЕЭК ООН и отражающий изменения, предложенные Группой экспертов по правовым вопросам.

Приложение 1

Дорожные знаки для перевозки опасных грузов, в частности в туннелях

Знак С, 3^h



С, 3^h

“ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ, ДЛЯ КОТОРЫХ ПРЕДПИСАНЫ СПЕЦИАЛЬНЫЕ УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ТАБЛИЧКИ, ЗАПРЕЩЕНО”

Этот знак ~~должен может~~ использоваться без дополнительной таблички для запрещения въезда **всех** транспортных средств, определенных в статье 1 а) Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и перевозящих опасные грузы, определенные в статье 1 б) ДОПОГ, для которых требуется размещение на транспортных средствах табличек оранжевого цвета в соответствии с положениями раздела 5.3.2 приложения В к ДОПОГ, касающимися маркировки этих транспортных средств.

В случае запретов, касающихся конкретных опасных грузов, запретов, действующих лишь в конкретные периоды (например, в часы пик), или запретов, касающихся лишь транзитных перевозок, этот знак должен использоваться с дополнительной табличкой, на которой должен быть указан характер запрета.

В туннелях запреты, касающиеся конкретных опасных грузов, указываются следующим образом:

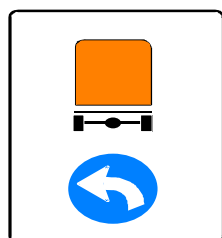
~~В случае запретов, ограничивающих перевозку опасных грузов в туннелях, этот знак должен использоваться следующим образом:~~

- **знак С, 3^h** с дополнительной табличкой, на которой указана буква В:
запрещено движение транспортных средств, перевозящих опасные грузы, представляющие опасность очень сильного взрыва (категория В, коды

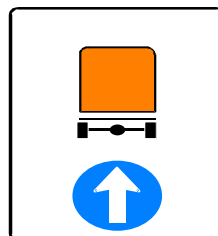
туннелей В, В1000 или В1 в соответствии с разделом 2.4 приложения А к ДОПОГ), для которых требуется размещение маркировки в виде табличек оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2 приложения В к ДОПОГ;

- **знак С, 3^h** с дополнительной табличкой, на которой указана буква С: запрещено движение транспортных средств, перевозящих опасные грузы, представляющие опасность очень сильного или сильного взрыва или опасность выброса большого количества токсичного вещества (категории В и С, коды туннелей В, В1000, В1, С, С5000 или С1 в соответствии с разделом 2.4 приложения А к ДОПОГ), для которых требуется размещение маркировки в виде табличек оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2 приложения В к ДОПОГ;
 - **знак С, 3^h** с дополнительной табличкой, на которой указана буква D: запрещено движение транспортных средств, перевозящих опасные грузы, представляющие опасность очень сильного или сильного взрыва либо опасность выброса большого количества токсичного вещества, либо опасность крупного пожара (категории В, С и D, коды туннелей В, В1000, В1, С, С5000, С1, D или D1 в соответствии с разделом 2.4 приложения А к ДОПОГ), для которых требуется размещение маркировки в виде табличек оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2 приложения В к ДОПОГ;
 - **знак С, 3^h** без дополнительной таблички: запрещено движение транспортных средств, перевозящих любой вид опасных грузов, за исключением класса 6.2, № ООН 3291, для которых требуется размещение маркировки в виде табличек оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2.
-

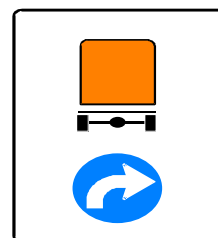
Знаки D, 10^a, b и c



D, 10^a



D, 10^b



D, 10^c

"ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ"

Этот знак ~~должен~~ может использоваться без дополнительной таблички для **указания обязательного** направления движения **всех** транспортных средств, определенных в статье 1 а) ДОПОГ и перевозящих опасные грузы, определенные в статье 1 б) ДОПОГ, для перевозки которых на транспортных средствах требуется размещать таблички оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2 приложения В к ДОПОГ.

В случае обязательных направлений, предписываемых для конкретных опасных грузов или в определенные периоды (например, в часы пик), или для транзитных перевозок, этот знак должен использоваться с дополнительной табличкой, на которой должен быть указан характер обязанности точно так же, как указывается характер запрещений, когда используется знак С, 3^h.

Приложение 2

Замечания и предложения по документу TRANS/WP.1/2005/11, переданные Группе экспертов по правовым вопросам экспертом от Российской Федерации

По пункту 1.2 Указание аварийного торможения

Предложение WP.29 об использовании в качестве сигнала аварийной остановки стоп-сигналов, приводимых в действие в определенных условиях (скорость транспортного средства превышает 50 км/ч, замедление скорости транспортного средства составляет более 7 м/с² либо включается АВС), в целом можно поддержать. Однако представляется желательным вначале опробовать эту систему и принять окончательное решение на основе результатов проведенных испытаний.

В случае положительного решения потребовалось бы соответствующим образом изменить пункт 42 главы II приложения 5 к Конвенции о дорожном движении.

По пункту 1.3 Сигнал предупреждения об опасности

В этом предложении предусматриваются условия для автоматического включения сигнала предупреждения об опасности. Однако неясно, что подразумевается под словами "... существуют обстоятельства, требующие включения сигнала аварийной остановки". Необходимо конкретно указать, о каких обстоятельствах идет речь.

В то же время в пункте 13 статьи 32 Конвенции о дорожном движении следует определить условия, при которых сигнал предупреждения об опасности "может включаться".

По пункту 2 Дезактивационная система транспортного средства (ДСТС)

Эти предложения можно поддержать, однако данную меру можно считать факультативной в рамках Правил № 97 ЕЭК ООН.

Рекомендуется конкретизировать положения пункта 2 (применительно к транспортным средствам с различными типами двигателей). Соблюдение этих положений для транспортных средств с карбюраторным двигателем может оказаться проблематичным.

В то же время представляется желательным обсудить возможность изменения пункта 5 статьи 8 Конвенции о дорожном движении посредством исключения общего правила, которое в настоящее время предусматривается этим пунктом.
