



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят девятая сессия

Женева, 22–24 марта 2010 года

Пункт 4 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**

Представлено правительствами Франции и Германии

1. На своей пятьдесят восьмой сессии Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела обстоятельное обсуждение вопроса о соответствии между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами в области транспортных средств.
2. WP.1 просила делегатов оказать секретариату помощь в поиске надлежащего определения для изменения формулировки статьи 3.3 Конвенции и направить соответствующие дополнительные документы по этому вопросу для рассмотрения на следующей сессии WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/125, пункты 43 и 44).
3. Исходя из этого, делегации Франции и Германии представили настоящую записку с изложением позиции по документу ECE/TRANS/WP.1/2009/2, касающемуся соответствия между Венской конвенцией о дорожном движении (1968 год) и техническими правилами в области транспортных средств, прилагаемыми к Соглашению от 20 марта 1958 года о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании специального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств; эта записка представляется с минимальной редакторской правкой. Рабочей группе предлагается рассмотреть ее и, возможно, определить последующие шаги в целях обеспечения соответствия между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами в области транспортных средств.

Введение

1. Цель настоящей записки с изложением позиции состоит в том, чтобы сформулировать предложение по вопросу о путях обеспечения соответствия между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами в области транспортных средств (правилами ЕЭК). Как отмечалось на последнем совещании WP.1, проводившемся в Женеве в сентябре 2009 года, и указывается в документе ECE/TRANS/WP.1/2009/2, существуют некоторые несоответствия между техническими правилами, принятыми WP.29, и Венской конвенцией о дорожном движении, которая относится к ведению WP.1.

2. В ходе последней сессии WP.1 главным образом обсуждались два предложения, призванные разрешить эту проблему:

а) текст положений Конвенции о дорожном движении, которые не соответствуют правилам ЕЭК ООН, следует адаптировать;

б) для обеспечения соответствия текстов в будущем была предложена оговорка об автоматическом согласовании. В документе ECE/TRANS/WP.1/2009/2 было предложено изменить статью 3 Конвенции. В поправке следует предусмотреть формулировку, согласно которой считается, что транспортные средства, официально утвержденные по типу конструкции на основании правил, прилагаемых к Соглашению от 20 марта 1958 года, соответствуют цели Венской конвенции о дорожном движении.

3. Все делегации поддержали предложение а), однако в связи с предложением б) некоторые делегации (в частности, от Германии и Франции) высказали опасения по поводу того, что такое общее правило (оговорка об автоматическом согласовании) предполагает слишком широкое толкование и поэтому неприемлемо, поскольку оно противоречит принципам статьи 8 Конвенции ("Каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя", а также "Водитель должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством").

4. Принятие такого общего правила, предложенного в ходе совещания WP.1, могло бы привести к возникновению аномальных ситуаций наподобие следующей: если системы помощи водителю официально утверждаются Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и если эти системы вопреки воле водителя переключают управление транспортным средством на себя, то, тем не менее, будет считаться, что они соответствуют Венской конвенции, что неприемлемо.

I. Системы помощи водителю и способность водителя управлять транспортным средством

5. Согласно статьям 8 и 13 Конвенции о дорожном движении, системы помощи водителю (СПВ) должны быть сконструированы таким образом, чтобы водитель мог при любых обстоятельствах сохранять контроль над транспортным средством. Существуют разные способы обеспечения управляемости:

а) некоторые системы должны только оптимизировать функциональные процессы, однако сам процесс инициируется водителем (например, автоматическая аварийная тормозная система (АБС));

- b) некоторые системы только информируют водителя с помощью визуального сигнала, и водитель по своему усмотрению использует эту информацию при управлении транспортным средством (например, бортовая система предупреждения об опасности, предупреждение о превышении скорости и т.д.);
- c) некоторые системы вмешиваются в процесс управления, однако водитель может в любое время переключить управление на себя (даже имея возможность отключить систему, например в случае устройства автоматического поддержания скорости движения и системы предупреждения о выходе из полосы движения);
- d) ряд систем не предусматривает возможности переключения водителем управления на себя, но некоторые из них не ставят под сомнение способность водителя сохранять контроль над транспортным средством, по крайней мере не в большей степени, чем функциональные ограничения в двигателе транспортного средства (например, устройство ограничения скорости);
- e) некоторые системы действительно вмешиваются в процесс управления, и можно считать, что они блокируют действия водителя, в частности в случае системы электронного контроля устойчивости (ЭКУ) и автоматической аварийной тормозной системы (АБС). Цель этих систем состоит в том, чтобы контролировать транспортное средство в чрезвычайной ситуации, когда водитель уже не в состоянии в полной мере выполнять свои функции, поскольку необходимо предпринимать очень быстрые и адекватные действия. Эти системы могут оказаться приемлемыми при условии, что:
 - i) их вмешательство отвечает желаниям водителя;
 - ii) они вмешиваются в процесс управления в тот момент, когда водитель уже не в состоянии контролировать транспортное средство.

6. В вариантах а) и б) водитель полностью сохраняет контроль над транспортным средством. В вариантах с) и d) системы могут быть отключены водителем либо их вмешательство может быть сопоставимо с функциональными ограничениями самого транспортного средства; они лишь в незначительной степени влияют на способность водителя сохранять контроль над транспортным средством. В варианте е) некоторые системы могут помешать водителю сохранять контроль над транспортным средством, если они сконструированы таким образом, что могут вмешиваться в процесс управления на слишком ранней стадии.

II. Выводы

7. Сегодня все СПВ, в отношении которых применяется процедура официального утверждения типа, отвечают принципу управляемости. Кроме того, только очень немногие системы помощи водителю могут вызвать опасения в будущем с точки зрения способности водителя сохранить контроль над транспортным средством. Предполагается, что практически все будущие технические правила, принимаемые в рамках ЕЭК ООН, не будут противоречить принципам Венской конвенции, касающимся сохранения водителем контроля над транспортным средством.

8. Тем не менее ряд из них могут вызвать вопросы и должны доводиться до сведения WP.1 и оцениваться с точки зрения соответствия статьям 8 и 13 Венской конвенции.
9. Это свидетельствует о необходимости оперативного обмена информацией о новых СПВ между WP.29 и WP.1, причем в самом начале процесса их обсуждения на сессиях WP.29, а не по его завершении, когда эти системы уже приняты в качестве новых технических правил ЕЭК ООН.
10. Наконец, члены WP.1 должны информировать WP.29 в каждом конкретном случае об условиях, которые необходимо выполнить для обеспечения соблюдения принципа управляемости. При отсутствии принципиальных возражений предлагается вносить поправки в Венскую конвенцию по мере необходимости с учетом эволюции технических правил.

III. Предложения

11. Текст положений Конвенции о дорожном движении, которые не соответствуют правилам ЕЭК ООН, следует адаптировать (как это предлагается в документе ECE/TRANS/WP.1/2009/2 с учетом соображений, высказанных WP.29).
12. Следует регулярно обновлять подробные технические положения (особенно приложение V) Конвенции о дорожном движении в случае возникновения противоречия с новыми или измененными правилами ЕЭК ООН.
13. Необходимо обеспечить тесное сотрудничество между WP.1 и WP.29, когда WP.29 начинает обсуждать ту или иную систему, в связи с которой может возникнуть вопрос о способности сохранять контроль над транспортным средством (особенно в случае СПВ, которая вмешивается в процесс управления), причем делать это на ранней стадии.
14. Не вносить поправку в статью 3 Конвенции о дорожном движении, как это предлагается в документе ECE/TRANS/WP.1/2009/2.