



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/1999/4/Add.2
22 January 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности
дорожного движения

(Тридцать вторая сессия, 13-16 апреля 1999 года,
пункт 2 b) повестки дня)

ДОКУМЕНТЫ, ПЕРЕДАННЫЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИЕЙ МИНИСТРОВ
ТРАНСПОРТА (ЕКМТ)

Представлено правительством Норвегии

Примечание: На своей тридцать первой сессии Рабочая группа на предварительной основе согласовала ряд проектов поправок к Венским конвенциям о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, которые касаются велосипедистов и водителей мопедов и которые сведены секретариатом воедино в документе TRANS/WP.1/1999/4 (TRANS/WP.1/62, пункты 7-18).

Ниже секретариат приводит замечания и предложения по проекту этих поправок, полученные от правительства Норвегии.

* * *

GE.99-20125 (R)

1. В ходе предыдущих совещаний Рабочей группы было проведено обстоятельное обсуждение терминов "велосипедная полоса движения" и "велосипедная дорожка". Это объясняется несколькими причинами, главная из которых заключается в том, что во внутригосударственном законодательстве многих стран между этими понятиями не проводится никакого различия, причем в некоторых странах используются другие термины.
2. На тридцать первой сессии Рабочей группы в предварительном порядке было решено использовать слова "велосипедная дорожка" в качестве общего термина и применять термин "велосипедная полоса движения", если речь идет об элементе проезжей части.
3. По мнению правительства Норвегии, необходимо проводить различие между велосипедной полосой движения (элемент проезжей части) и велосипедной дорожкой (отдельной дорогой, выделенной для велосипедистов). Основная причина для такой дифференциации заключается в применении различных правил в отношении обязанности уступить дорогу.
4. В целом, как представляется, в Конвенции не предусмотрено конкретных положений о велосипедных дорожках, хотя можно было бы утверждать, что, с одной стороны, следует применять правило приоритетности на перекрестках для транспортных средств, движущихся справа, как это определено в пункте 4 статьи 18, если учитывать широкое толкование понятия перекрестка в Конвенции. С другой стороны, можно также утверждать, что, согласно содержащемуся в пункте 2 статьи 18 правилу, водители, выезжающие с проселочной дороги, должны уступить дорогу транспортным средствам (или пользователям дороги, как это предусмотрено в качестве одного из вариантов в Европейском соглашении), движущимся по главной дороге. Однако, как бы то ни было, согласно действующему в Норвегии правилу по соображениям безопасности велосипедист, пересекающий дорогу, выезжая с велосипедной дорожки, во всех случаях обязан уступить дорогу транспортным средствам, следующим по этой дороге.
5. Что касается велосипедных полос движения, то, помимо принципа, закрепленного в пункте 4 статьи 18 и предусматривающего обязанность уступать дорогу транспортным средствам, приближающимся справа, совершенно очевидно, что водитель, совершающий поворот на перекрестке или в любом другом месте, обязан уступить дорогу велосипедистам, находящимся на велосипедной полосе движения, независимо от того, движется ли велосипедист в противоположном или в том же направлении (см. пункт 2 статьи 16 Конвенции). Следует отметить, что в существующем тексте используется термин "велосипедная дорожка". В будущем следует использовать правильный термин - "велосипедная полоса движения".
6. Решение о том, следует ли данное правило применять также к велосипедным дорожкам, связанным с проезжей частью ("другие части той же дороги"), зависит от результатов обсуждения предложения ЕКМТ по внесению поправки в пункт 2 статьи 16. Позиция Норвегии сводится к тому, что данное правило следует применять только к велосипедным полосам движения. В Норвегии этот вопрос обсуждался на протяжении

нескольких лет, в результате чего был сделан вывод о том, что по соображениям безопасности необходимо также проводить различие в отношении велосипедных дорожек, проходящих вдоль проезжей части. Велосипедисту легче определить, движется ли он по велосипедной полосе движения или по велосипедной дорожке, чем осознать, что он находится на дорожке, которая является "частью той же дороги". Одна из причин этого состоит в том, что в Норвегии под велосипедной полосой движения подразумевается полоса, отделенная от остальной проезжей части при помощи дорожной разметки, тогда как под велосипедной дорожкой подразумевается дорожка, отделенная от проезжей части с помощью физических средств. Этот довод представляется еще более актуальным с учетом того, что в Норвегии применяется общий принцип, согласно которому велосипедисты обязаны уступать дорогу при выезде с велосипедной дорожки. Вместе с тем Норвегии известно о том, что эти вопросы в настоящее время обсуждаются во многих странах и что будущее решение может отличаться от решения, предусмотренного в нынешнем норвежском законодательстве. Поэтому никаких предложений в отношении обязанности уступить дорогу Норвегия не выдвигает.

7. В этой связи следует отметить, что одна из целей предложения ЕКМТ заключается в том, чтобы обязать выполняющего поворот водителя пропустить не только транспортные средства, движущиеся в противоположном направлении, но и транспортные средства, движущиеся в том же направлении. В условиях движения, которые использовались для обоснования предложения по этому вопросу, т.е. в том случае, когда водитель пересекает одну или более полос при выполнении маневра поворота, такое решение представляется вполне разумным. Однако данная ситуация уже рассматривается в статье 14. Предложение ЕКМТ по этому вопросу также имеет весьма общий характер. Ее формулировка выходит за пределы изложенных выше необходимых требований и, например, может быть истолкована таким образом, что водитель, выполняющий поворот, должен пропустить транспортные средства, движущиеся в том же направлении и в той же полосе или в полосе слева от водителя (если он поворачивает направо - или наоборот), прежде чем он повернет, что в целом вряд ли представляется уместным. Безусловно, каждый водитель должен предпринять надлежащие меры предосторожности, прежде чем выполнять маневр поворота, независимо от того, движутся ли другие транспортные средства в противоположном или в том же направлении и независимо от полосы их движения. Однако, как представляется, для этой цели статьи 14 вполне достаточно.

8. Следует отметить, что приведенные в Конвенции определения призваны лишь помочь понять точный смысл Конвенции. Договаривающиеся стороны не обязаны использовать такие же термины в своем национальном законодательстве. Термин (велосипедная) "полоса движения" представляется уместным для описания элемента обычной проезжей части (выделенного для велосипедистов), поскольку термин "полоса движения" уже используется в Конвенции для описания элемента проезжей части, предназначенного для движения транспортных средств. С учетом терминов, уже применяемых в Конвенции, в качестве надлежащего наименования для отдельной дороги, предназначенной для

велосипедистов, можно было бы использовать термин "велосипедная дорога". Именно такой термин, если его перевести дословно, применяется в Норвегии. Однако термин "велосипедная дорожка", по всей видимости, более известен на международном уровне, и именно этот термин до сих пор используется в ходе обсуждений, поэтому, возможно, ему и следует отдать предпочтение. Тем более что в Конвенции о дорожных знаках и сигналах применяется термин "дорожка для пешеходов".

9. Если предложения Норвегии, касающиеся определений, будут приняты, нет необходимости вносить изменения в пункт 1-бис статьи 10 Европейского соглашения, как это предлагает ЕКМТ. Вместе с тем в предложении ЕКМТ содержатся другие положения, помимо тех, которые касаются определений. Формулировка отличается, однако само по себе это значения не имеет. Существующий текст дополняется фразой "и, в частности, не подвергая опасности". Безусловно, возражений против такого предложения быть не может. Однако если использовать юридические формулировки, то вряд ли представляется необходимым изменять текст только на этом основании. Само собой разумеется, что велосипедист, подвергая опасности других пользователей дороги, также причиняет им неудобства. Другими словами, создание угрозы безопасности является формой поведения, вызывающей неудобства для других пользователей и квалифицируемой в качестве таковой.

10. Исходя из изложенных выше соображений, Норвегия представляет следующие предложения, включая необходимые поправки к другим частям конвенций/соглашений (текст в квадратных скобках означает необходимость дальнейшего обсуждения):

а) Конвенция о дорожном движении

i) В статью 1 включить новый пункт g)-бис следующего содержания:

"термин "велосипедная полоса движения" означает элемент проезжей части, отведенный для велосипедов. Велосипедная полоса движения отделена от остальной проезжей части с помощью дорожной разметки. Она может быть также обозначена дорожными знаками".

ii) В статью 1 включить новый пункт g)-тер следующего содержания:

"термин "велосипедная дорожка" означает независимую дорогу или часть дороги, отведенную для велосипедистов и обозначенную как таковая соответствующим знаком. Велосипедная дорожка отделена от других дорог или от других элементов проезжей части с помощью физических средств. Велосипедная дорожка может быть предназначена только для велосипедистов или для велосипедистов и других пользователей дорог в соответствии с разделом D приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах".

iii) Пункт 2 статьи 16 изменить следующим образом:

"При выполнении маневра, связанного с изменением направления движения, водитель должен, не нарушая положений статьи 21 настоящей Конвенции в отношении пешеходов, пропустить транспортные средства, движущиеся в противоположном направлении по проезжей части, с которой он собирается выехать, а также велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, движущиеся по велосипедным полосам движения [или велосипедным дорожкам, которые являются частью той же дороги], пересекающим проезжую часть, на которую он выезжает".

iv) Пункт 3 статьи 20 изменить следующим образом:

"При отсутствии тротуаров или обочин или в случае невозможности их использования пешеходы могут передвигаться по проезжей части; если имеется велосипедная полоса движения [или дорожка] и если интенсивность движения позволяет это, они могут двигаться по этой велосипедной полосе движения [или дорожке], не затрудняя, однако, движения водителей велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем".

v) Последнее предложение пункта 1 статьи 23 изменить следующим образом:

"В населенных пунктах и вне их они не должны находиться на велосипедных дорожках, велосипедных полосах движения, дорожках для всадников, дорожках для пешеходов, тротуарах или в других местах, специально предназначенных для движения, помимо движения автотранспортных средств, за исключением случаев, разрешенных национальным законодательством".

vi) Пункт 4 статьи 27 изменить следующим образом:

"При наличии велосипедных полос движения Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут запретить водителям велосипедов передвигаться по проезжей части вне велосипедных полос движения. В этом случае они могут разрешить водителям велосипедов с подвесным двигателем передвигаться по велосипедной полосе движения и, если они сочтут это необходимым, запретить им передвигаться по проезжей части вне велосипедной полосы движения".

b) Европейское соглашение о дорожном движении

Приложение, пункт 20 (к статье 27 Конвенции)

Изменить текст, относящийся к пункту 4, следующим образом:

"Водителям велосипедов с подвесным двигателем может быть разрешено передвигаться по велосипедной полосе движения и, если это целесообразно, им может быть запрещено передвигаться по проезжей части вне велосипедной полосы движения".

с) Конвенция о дорожных знаках и сигналах

i) В статью 1 включить новый подпункт е)-бис следующего содержания:

"термин "велосипедная полоса движения" означает элемент проезжей части, отведенный для велосипедов. Велосипедная полоса движения отделена от остальной проезжей части с помощью дорожной разметки. Она может быть также обозначена дорожными знаками".

ii) В статью 1 включить новый подпункт е)-тер следующего содержания:

"термин "велосипедная дорожка" означает отдельную дорогу или часть дороги, отведенную для велосипедов и обозначенную как таковая соответствующим знаком. Велосипедная дорожка отделена от других дорог или от других элементов проезжей части с помощью физических средств. Велосипедная дорожка может быть предназначена только для велосипедистов или для велосипедистов и других пользователей дорог в соответствии с разделом D приложения 1 к настоящей Конвенции".
