



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2002/6
15 January 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Тридцать восьмая сессия, 19-22 марта 2002 года,
пункт 4 с) i) повестки дня)

**Положения Венской конвенции, регулирующие преимущественное право пешеходов
на пешеходных переходах**

Передано Международной федерацией пешеходов (МФП)

Нынешняя ситуация

В настоящее время статья 21.2 b) Венской конвенции гласит следующее:

"если движение транспортных средств на этом переходе не регулируется ни световыми дорожными сигналами, ни регулировщиком, водители должны при приближении к этому переходу надлежащим образом снизить скорость, чтобы не подвергать опасности пешеходов, вступивших или вступающих на переход; в случае необходимости надлежит остановиться и пропустить пешеходов".

Был поставлен вопрос о том, является ли смысл фразы "вступающих на переход" достаточно четким и следует ли ввести требование о том, чтобы пешеходы все же подавали надлежащий сигнал.

Поскольку статья 21 озаглавлена "Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам", она не должна содержать предписаний в отношении поведения пешеходов, но может определять поведение пешеходов, обуславливающее обязанность для водителей уступать им дорогу.

Обсуждение

1. Введение любых новых правил, касающихся преимущественного права пешеходов на переходах, должно способствовать не снижению, а повышению безопасности пешеходов.
2. Преимущественное право пешеходов на обозначенных переходах должно обуславливаться теми же принципами, что и преимущественные права других участков дорожного движения. Общее правило, регулирующее преимущество в том, что касается проезда транспортных средств, сводится к тому, что это преимущество определяется относительным положением транспортного средства. От транспортного средства, которому предоставляется преимущественное право проезда, не требуется подачи каких-либо сигналов, за исключением тех случаев, когда водитель намерен отказаться от этого преимущества. Так, на территории европейского континента транспортное средство, находящееся справа, не подает никаких знаков транспортному средству, находящемуся слева, для указания намерения практически осуществить преимущественное право на проезд. В соответствии с этим принципом пешеходу, находящемуся на обозначенном пешеходном переходе, следовало бы подавать сигналы только в том случае, если он не желает воспользоваться своим первоочередным правом на переход дороги.
3. Условия ограниченной видимости не следует принимать во внимание для целей определения первоочередного права пешехода на обозначенном пешеходном переходе.
4. В любом практическом правиле, касающемся преимущественного права пешехода, должно учитываться то обстоятельство, что некоторые пешеходы уже немолоды и не способны двигаться быстро либо же что они могут быть недостаточно внимательными или сообразительными. Такие ограниченные возможности пешехода не могут лишать его предоставленных ему прав. Поскольку для передвижения пешком не требуется никакого удостоверения, любое правило, предусматривающее преимущественное право пешехода,

должно быть простым и четким. С другой стороны, правила поведения, требующегося от водителей транспортных средств, могут быть определены при помощи более сложных и точных терминов, так как для управления транспортным средством требуется определенный уровень умственных и физических способностей, а также ответственности и лица, которые не обладают одной или несколькими из указанных способностей, не в состоянии получить удостоверение водителя.

5. То обстоятельство, что пешеход пересекает проезжую часть либо находится на краю проезжей части, служит явным и недвусмысленным свидетельством его намерения пересечь дорогу. Указанное обстоятельство служит более видимым свидетельством, чем любое положение либо движение руки или ноги пешехода, и может без труда идентифицироваться, независимо от того, движутся ли транспортные средства с правой или с левой стороны дороги.

Предлагаемый текст

Мы предлагаем внести в статью 21.2 b) следующие поправки:

"если движение транспортных средств на этом переходе не регулируется ни световыми дорожными сигналами, ни регулировщиком, то водители должны при приближении к этому переходу надлежащим образом снизить скорость, чтобы не подвергать опасности [пешеходов] *любого пешехода*, вступившего [или вступающего] на переход *либо намеревающегося сделать это*; при необходимости надлежит остановиться, с тем чтобы пропустить таких пешеходов. *То обстоятельство, что пешеход направляется к пешеходному переходу или стоит на тротуаре перед переходом, должно рассматриваться любым водителем в качестве указания на намерение пешехода перейти дорогу*".

Изменения выделены курсивом. Термин "пешеход" использован в единственном числе для указания того, что за одиночным пешеходом закреплены те же права, что и за группой пешеходов.

Дальнейшие меры по повышению безопасности на пешеходных переходах

К сожалению, многие пешеходы погибают или получают ранения именно на обозначенных пешеходных переходах. Для повышения безопасности надлежит принять указанные ниже дополнительные меры.

Если водитель не уступает дорогу пешеходу, имеющему преимущественное право на переход проезжей части, то в результате этого пешеход может получить ранение либо погибнуть. Поэтому следует при помощи строгих мер обеспечить осуществление преимущественного права пешехода. Отказ уступить дорогу пешеходу следует рассматривать в качестве серьезного правонарушения, за совершение которого должно предусматриваться соответствующее наказание.

На пешеходных переходах следует, по возможности, оборудовать "островки безопасности", если допустимая скорость движения превышает 30 км/ч.

На всех пешеходных переходах скорость движения следует ограничить до 50 км/ч либо еще в большей степени.
