

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Шестьдесят первая сессия

Женева, 21–23 марта 2011 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

Настоящий документ представлен неформальной группой экспертов из Франции, Германии, Российской Федерации и Испании с целью обеспечения постоянной согласованности между Венской конвенцией 1968 года о дорожном движении и техническими правилами в области транспортных средств, установленными Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP 29). Для обеспечения согласованности группа изучила документы ECE/TRANS/WP.1/2009/2/Rev.1 и ECE/TRANS/WP.1/2009/2/Rev.1/Corr.1. Данный неофициальный документ принимает во внимание различные мнения, изложенные в этих двух документах, и предлагает решения.

Предложение по внесению изменений в Венскую конвенцию в связи с несоответствием Конвенции техническим Правилам в области транспортных средств

Данное предложение является результатом исследований, проведенных экспертами Франции, Германии, Российской Федерации и Испании с целью обеспечения постоянной согласованности между Венской конвенцией 1968 года о дорожном движении и техническими правилами в области транспортных средств, установленными Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP 29). Группа изучила документы ECE/TRANS/WP.1/2009/2/Rev.1 и ECE/TRANS/WP.1/2009/2/Rev.1/Corr.1. Настоящий документ представляет собой компромиссное решение, учитывающее различные точки зрения, представленные в этих документах, и комментарии экспертов.

Первая часть настоящего документа посвящена идее включения определения «систем помощи при вождении» в Венскую конвенцию 1968 года о дорожном движении и описания видов помощи при вождении, удовлетворяющих соответствующим принципам Венской конвенции. Предложенное определение акцентирует внимание на том факте, что система помощи при вождении предназначена для помощи водителю, а не для его замены. Кроме того, оно подчеркивает следующий важный аспект: система помощи при вождении может оказывать положительное влияние для предупреждения дорожно-транспортных происшествий. Основная поправка отражена в приложении 5. В будущем она гарантирует устранения несоответствия по вопросам определения соответствия официально утвержденной системы помощи при вождении принципам Конвенции. В соответствии с настоящим предложением будет действовать следующее правило: если система помощи при вождении официально признана соответствующей Правилу ЕЭК ООН, она считается принятой в рамках Конвенции. Параллельно, в статье 13 (§ 1a) (в предложенном виде), определяются критерии, обеспечивающие полный контроль автомобиля водителем. Эти критерии должны учитываться для создания правил при разработке концепции заданной системы помощи при вождении.

Вторая часть настоящего документа посвящена поправкам к Техническим правилам, описанным в Венской конвенции 1968 года о дорожном движении (например, торможение). Здесь наблюдалось явное несоответствие.

В данном документе не рассматриваются многочисленные поправки, касающиеся освещения и сигнализации автомобилей, предложенные в документе ECE/TRANS/WP.1/2009/2/Rev.1. Приведенные в вышеуказанном документе технические требования по освещению автомобилей были пересмотрены рабочей группой WP 29; они приведены в документе ECE/TRANS/WP.29/2011/47. Данное предложение вынесено на повестку дня WP 29 на март 2011 года. Решения WP 29 будут переданы WP 1.

1-ая часть: Общие несоответствия

Статья 1 (Определения)

Добавлен новый подпункт (bb) следующего содержания:

“(bb) «Система помощи при вождении» представляет собой встроенную в заданное транспортное средство систему помощи водителю по управлению транспортным средством, которая влияет на процесс управления транспортным средством и имеет конкретную цель – избежание дорожно-транспортных происшествий.”

Статья 13 (Скорость и дистанция)

Добавлен новый пункт следующего содержания:

“1а. Системы помощи при вождении не следует рассматривать как противоречащие принципам, перечисленным в пункте 1 данной статьи, а также принципам, приведенным в пунктах 1 и 5 статьи 8, при условии, что:

- либо эти системы могут быть отключены в любой момент,
- либо они оптимизируют на техническом уровне некоторые функции, работа которых зависит исключительно от водителя,
- либо они приводятся в действие в экстренных случаях, когда водитель потерял или почти потерял контроль над транспортным средством,
- либо воздействие этих систем полностью аналогично стандартным характеристикам автомобиля (например, устройство ограничения скорости)”.

Приложение 5 (Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов)

Приложение 5 дополнено пунктом 1.а следующего содержания:

« 1а. Транспортные средства, их системы, части и оборудование, которые были официально утверждены по типу конструкции в соответствии с правилами, прилагаемыми к «Соглашению о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний», заключенному в Женеве 20 марта 1958 года, включая поправки к этому Соглашению, считаются соответствующими настоящему приложению при условии, что вышеупомянутые правила не противоречат принципам, приведенным в пункте 1а статьи 13 Конвенции».

2-ая часть: Частные несоответствия

Статья 1 (Определения)

Подпункт (и) изменен следующим образом:

“Сочлененное транспортное средство” означает:

- Состав транспортных средств, состоящий из автомобиля и сцепленного с ним полуприцепа, при условии, что на полуприцепе не осуществляется перевозка людей,
- либо транспортное средство, состоящее из двух или более жестких секций, шарнирно сочлененных друг относительно друга; пассажирские салоны каждой секции соединены таким образом, чтобы пассажиры могли свободно переходить из одной секции в другую; жесткие секции прочно соединяются между собой таким образом, чтобы их можно было разъединить только при помощи средств, имеющихся обычно только в мастерской.

Приложение 1 к Конвенции

Параграф 2

- *В подпункте (а) слово «индикаторы» необходимо заменить словом «системы контроля».*
- *Подпункт (с) изменен следующим образом:*
« (с) Зеркала заднего вида / устройства непрямого обзора сконструированные таким образом, что при легком нажиме они могут поворачиваться в обоих направлениях, не выступая при этом за разрешенную максимальную ширину».

Приложение 5 (Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов)

Глава I, раздел D

– В главе I, D (торможение мотоциклов), пункт 18, добавлен новый подпункт (b):

(b) В качестве альтернативы положениям подпункта а) настоящего пункта мотоцикл может быть оснащен тормозной системой, которая приводит в действие тормоза на всех колесах, состоящей из двух или нескольких подсистем, приводящихся в действие с помощью одного органа управления, сконструированной таким образом, чтобы отказ любой из подсистем (например, в результате утечки в гидравлической подсистеме) не нарушал работу любой другой подсистемы.

Подпункт, ранее указанный как подпункт (b), переименован в подпункт (c).

Глава III

- Глава III (Прочие предписания), пункт 47 изменен следующим образом:

47. Каждый автомобиль должен иметь одно или несколько зеркал заднего вида или иных устройств непрямого обзора; количество, размер и расположение этих зеркал должны быть таковы, чтобы водитель мог видеть дорожное движение позади своего транспортного средства.
