



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Шестидесятая сессия

Женева, 27–30 сентября 2010 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Конвенция о дорожном движении 1968 года

**Соответствие между Конвенцией о дорожном
движении 1968 года и техническими правилами
в области транспортных средств**

Конвенция о дорожном движении 1968 года

Соответствие между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами в области транспортных средств

Записка секретариата

1. На своей семьдесят второй сессии Комитет по внутреннему транспорту рекомендовал WP.1 в приоритетном порядке продолжать работу для обеспечения постоянного соответствия/согласованности между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и правилами WP.29.
2. На своей пятьдесят девятой сессии WP.1 создала небольшую (виртуальную) группу экспертов в составе представителей Германии, Испании, Российской Федерации и Франции для подготовки предложения по поправкам к Конвенции, которые надлежит представить на шестидесятой сессии WP.1.
3. Настоящий документ является результатом работы, проделанной небольшой группой экспертов, и представляется для рассмотрения и возможного принятия решения Рабочей группой. Для целей настоящего документа под "техническими правилами в области транспортных средств", "правилами", "правилами в области транспортных средств" или "техническими правилами" понимаются правила, прилагаемые 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", совершенному в Женеве 20 марта 1958 года, включая поправки к этому Соглашению, вступившие в силу 16 октября 1995 года.

I. Суть проблемы

4. Существует расхождение между, с одной стороны, довольно быстрыми темпами и высокой частотностью внесения изменений в технические правила в области транспортных средств и, с другой стороны, медленными темпами и низкой частотностью внесения поправок в Конвенцию о дорожном движении 1968 года. Это расхождение обусловлено прежде всего различием в характере правил, которые имеют техническую направленность, следуют в ногу с техническим прогрессом и учитывают современные технологические достижения, и Конвенции, являющейся нормативно-правовым документом, для которого предписаны строгие процедуры внесения поправок, а также методами работы этих двух органов, ведающих указанными документами.

5. Как следствие такого расхождения технические предписания, касающиеся транспортных средств, например приложение 5 к Конвенции, зачастую оказываются устаревшими, что приводит к ситуациям, когда водители, участвующие в международном движении, подчас подвергаются штрафам за управление транспортными средствами, полностью соответствующими техническим правилам, но (уже) не Конвенции.

6. Не следует забывать еще об одном существенно важном аспекте: не все Договаривающиеся стороны Конвенции о дорожном движении 1968 года являются также сторонами "Соглашения 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", совершенного в Женеве 20 марта 1958 года. Это означает, что любые изменения подлежат включению в Конвенцию в соответствии с общепризнанными процедурами.

II. Предложения по поправкам

7. К статье 1 (Определения)

а) Изменить подпункт и) следующим образом:

термин "сочлененное транспортное средство" означает

i) либо состав транспортных средств, состоящий из автомобиля или сцепленного с ним полуприцепа, при условии, что на полуприцепе не осуществляется перевозка людей,

ii) либо механическое транспортное средство, состоящее по крайней мере из двух жестких секций, которые шарнирно сочленены друг с другом и в которых возможно свободное передвижение людей.

8. Альтернативное предложение, добавленное Российской Федерацией, в соответствии со Специальной резолюцией от 15 сентября 2005 года, касающейся общих определений, масс и размеров транспортных средств (TRANS/WP.29/1045):

"Сочлененное транспортное средство" означает транспортное средство, которое состоит из двух или более жестких секций, сочлененных относительно друг 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, имеющих обычно только в мастерской.

b) Добавить новый подпункт следующего содержания:

bb) термин "система помощи при вождении" означает систему, которая может автоматически выявить чрезвычайную ситуацию и активировать органы управления и системы транспортного средства для замедления транспортного средства в целях избежания и смягчения столкновения,

или, в качестве альтернативного определения:

bb) термин "система помощи при вождении" означает систему, которая имеет автоматические функции "предупреждения о столкновении" и "готовности к чрезвычайному происшествию" на случай возникновения опасности столкновения с находящимся впереди препятствием, предупреждения водителя о непреднамеренном смещении транспортного средства из полосы его движения, повышения курсовой устойчивости транспортного средства и функцию тормозного управления для смягчения ущерба от столкновения транспортного средства с находящимся впереди препятствием, если столкновение считается неотвратимым или неизбежным.

9. Для того чтобы повысить значимость Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров от 1997 года и содействовать гармонизации технических требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, Российская Федерация предлагает изменить пункт 3 статьи 3 Конвенции с поправками, внесенными Европейским соглашением 1971 года. Следует предписать обязательное наличие международного сертификата технического осмотра для всех транспортных средств, зарегистрированных в странах, являющихся Договаривающимися сторонами Европейского соглашения 1971 года. Предлагается следующая формулировка этого пункта:

"С учетом отступлений, предусмотренных в приложении 1 к настоящей Конвенции, Договаривающиеся стороны обязуются допускать к международному движению по своей территории автомобили и прицепы, которые отвечают требованиям, предусмотренным в главе III настоящей Конвенции с поправками, внесенными настоящим Соглашением, и водители которых отвечают требованиям главы IV; они обязуются также признавать свидетельства о регистрации и ~~в соответствующих случаях~~ международные сертификаты технического осмотра, выдаваемые в соответствии с положениями главы III с поправками, внесенными настоящим Соглашением...".

10. К статье 13 (скорость и дистанция)

Добавить новый пункт 1.a следующего содержания:

"1.a Системы помощи при вождении, способные влиять на манеру вождения транспортного средства, а именно предназначенные для улучшения способности удерживать курс или соблюдения безопасной дистанции между транспортными средствами, не считаются противоречащими принципам, упомянутым в пунктах 1 и 5 настоящей статьи, а также в пункте 5 статьи 8, при условии, что:

- i) либо эти системы могут быть отключены в любой момент,
- ii) либо они только оптимизируют на техническом уровне некоторые функции, работа которых зависит исключительно от водителя,
- iii) либо они срабатывают в случае чрезвычайной ситуации, когда водитель уже потерял или почти потерял контроль над транспортным средством".

11. Российская Федерация предпочла бы сформулировать начало пункта 1.а следующим образом: "~~Системы помощи при вождении, способные влиять на манеру вождения транспортного средства, а именно предназначенные для улучшения способности удерживать курс или соблюдения безопасной дистанции между транспортными средствами, не считаются [...]~~".

12. Германия передала альтернативное предложение, касающееся систем помощи при вождении: включить данное определение в Сводную резолюцию о дорожном движении (СР.1) или одобрить следующую отдельную резолюцию по этому вопросу:

Часть 1, глава I

Добавить новый пункт 1.10:

1.10 Вмешивающиеся системы помощи водителю

1.10.1 Контекст

Различные исследования показывают, что системы помощи водителю (СПВ) обладают огромным потенциалом для дальнейшего повышения безопасности дорожного движения и решения проблем экологической и экономической политики в области автомобильных перевозок.

СПВ представляют собой встроенные автомобильные системы, которые помогают водителю выполнять задачи по управлению транспортным средством. Некоторые из них сконструированы в виде вмешивающихся систем, например систем, которые автоматически контролируют дистанцию между транспортными средствами или регулируют скорость транспортного средства вместо водителя. В некоторых случаях, учитывая конструктивные особенности СПВ, может возникнуть вопрос о соблюдении принципов Конвенции о дорожном движении, особенно принципа управляемости. В то же время СПВ рассматриваются в правилах, прилагаемых 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", совершенному в Женеве 20 марта 1958 года (правила ЕЭК ООН). Потенциально это может привести к противоречию с точки зрения соответствия систем, официально утвержденных по типу конструкции, принципам Конвенции о дорожном движении.

1.10.2 Нормативно-правовая основа

В Конвенции о дорожном движении закреплён принцип сохранения водителем контроля над транспортным средством. Этот принцип изложен в следующих положениях:

- а) Статья 8 (1): "Каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя" (не двух водителей: систему и водителя).

b) Статья 8 (5): "Водитель должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством...".

c) Статья 13 (1), первое предложение: "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".

d) Статья 1, подпункт v: термин "водитель" означает всякое лицо, управляющее транспортным средством, автомобилем и т.д. ..." (это означает физическое лицо, а не систему).

13. Стоит учесть, что взаимосвязь между Конвенцией о дорожном движении и правилами ЕЭК ООН определена в пункте 1а приложения 5 к Конвенции: транспортные средства, официально утвержденные по типу конструкции в соответствии с правилами ЕЭК ООН, считаются соответствующими этому приложению при условии, что вышеупомянутые правила не противоречат принципам, определенным в пункте v статьи 1, пунктах 1 и 5 статьи 8 и пункте 1 статьи 13 Конвенции. В результате возникает вопрос о том, каковы необходимые предварительные условия, которым должны отвечать СПВ во избежание противоречия с упомянутыми положениями.

14. Следующие группы СПВ считаются соответствующими вышеупомянутым принципам с точки зрения пределов их вмешательства:

a) системы, предназначенные для оптимизации функциональных процессов в автомобиле, инициированных водителем; пример: антиблокировочная система;

b) системы, которые только информируют водителя (визуально, акустически, с помощью осязания), водитель же сам решает, в какой степени он воспользуется этой информацией при управлении своим транспортным средством; пример: встроенная система предупреждения об опасностях или информирования о максимально допустимой скорости;

c) системы, вмешивающиеся в таких ситуациях, в которых водитель может оказаться неспособен надлежащим образом выполнять свою задачу по управлению транспортным средством, и это вмешательство отвечает желанию водителя; примеры: электронный контроль устойчивости (ЭКУ), автоматическая система экстренного торможения;

d) системы, управление которыми можно переключить на себя, иными словами, эта функция переключения управления на себя может также предполагать возможность отключения системы; пример: устройство автоматического поддержания скорости, автоматическая система экстренного торможения;

e) системы, управление которыми нельзя переключить на себя, но вмешательство которых идентично тому, как работают обычные системы автомобиля (и/или его функциональные ограничения); пример: устройство ограничения скорости.

Однако системы, степень вмешательства которых превышает упомянутые пределы, т.е. когда управление с водителя переключается на них и водитель не может вмешаться в этот процесс, считаются неприемлемыми.

1.11.3 Рекомендации

Во избежание противоречий с принципами, определенными в пункте 1 статьи 1, пунктах 1 и 5 статьи 8 и пункте 1 статьи 13 Конвенции о дорожном движении, вмешивающиеся СПВ необходимо конструировать таким образом, чтобы:

- a) либо эти системы могли быть отключены в любой момент;
- b) либо они только оптимизировали на техническом уровне некоторые функции, работа которых зависит исключительно от водителя;
- c) либо они срабатывали в случае чрезвычайной ситуации, когда водитель уже потерял или почти потерял контроль над транспортным средством.

15. К статье 32 "Условия использования фонарей" [Германия по-прежнему анализирует это предложение]

a) Исправить опечатку в пункте 4 (только в тексте на английском языке) (к тексту на русском языке не относится).

b) Изменить второе предложение пункта 7 следующим образом: "В этом случае вместе с передними фонарями ~~должны~~ **могут** быть включены задние габаритные фонари".

c) Изменить пункт 12 следующим образом: "Фонари заднего хода могут быть включены только в тех случаях, когда транспортное средство дает или намеревается дать задний ход; **факультативные дополнительные задние фары могут оставаться включенными при совершении на медленном ходу маневров в направлении вперед**".

16. К приложению 1 [Германия по-прежнему анализирует это предложение]

Изменить пункт 2 следующим образом:

a) шины вблизи от точек их соприкосновения с землей и соединительные детали ~~индикаторов~~ **датчиков** давления в шинах;

c) зеркала заднего вида/**устройства непрямого обзора**, сконструированные таким образом, что при легком нажиме они могут поворачиваться в ~~обоих направлениях~~ **направлении назад**, не выступая при этом за разрешенную максимальную ширину;

d) боковые указатели поворота, контурные фонари, габаритные **фонари и стояночные фонари** при условии, что они выступают за габарит не более, чем на несколько сантиметров;

f) **освещение служебной двери;**

g) **внешняя лампочка освещения подножки.**

17. К приложению 5 (Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов) [Германия по-прежнему анализирует часть этого предложения]

Добавить новый пункт 1.a следующего содержания:

"1.a Транспортные средства, их системы, части или 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 утвер-

ждений, выдаваемых на основе этих предписаний", совершенному в Женеве, 20 марта 1958 года, включая поправки к этому Соглашению, считаются соответствующими настоящему приложению при условии, что вышеупомянутые правила не противоречат принципам, определенным в пункте c статьи 1, пунктах 1 и 5 статьи 8 и пункте 1 статьи 13 Конвенции".

- Добавить следующий новый подпункт b) в пункте 18 раздела D главы I (Торможение мотоциклов) и изменить нумерацию соответствующим образом:

b) В качестве альтернативы положениям подпункта a) 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.

c) В дополнение к положениям [...]

- изменить пункты 40, 42 и 42-квинквиес главы II (Устройства освещения и световой сигнализации транспортного средства) следующим образом:

"40. Если на автомобиле имеются передние противотуманные фонари, они должны быть белого или желтого селективного света в количестве двух, а на мотоциклах – одного или двух, и устанавливаться таким образом, чтобы ни одна точка их освещающей поверхности не находилась выше самой высокой точки освещающей поверхности фонарей ближнего света.

42. Никакие фонари, иные, чем фонари указателей поворота, **сигналы аварийной остановки** и специальные предупреждающие фонари, не должны быть мигающими или проблесковыми. Боковые фонари могут работать в мигающем режиме одновременно с фонарями указателей поворота.

42-квинквиес. Каждый автомобиль и каждый прицеп длиной более 6 м должны быть оснащены боковыми светоотражающими приспособлениями автожелтого цвета. **Допускается красный цвет для крайнего сзади бокового отражающего устройства, если оно сгруппировано с другим задним фонарем".**

- изменить подзаголовок в главе III (Другие предписания) следующим образом: "Зеркало заднего вида/**устройства непрямого обзора**";
- изменить пункт 47 следующим образом:

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

- изменить добавление к приложению 5 в соответствии с приложением I к настоящему документу.

18. К части III "Отличительные знаки автомобилей, находящихся в международном движении"

- изменить подзаголовок следующим образом: "По состоянию ~~на 1 февраля 2007 года~~ **дату принятия поправки**";
- добавить отличительный знак Буркина-Фасо (BF).

Приложение I

Определения цветовых границ для получения цветов, указанных в настоящем приложении (в коэффициентах цветности 1/)

"Красный" означает координаты цветности (x, y) */ испускаемого света, находящегося в диапазоне цветности, определенном следующими пределами:

R ₁₂	предел в сторону желтого:	$y = 0,335$
R ₂₃	линия спектральных цветностей	
R ₃₄	фиолетовая линия	(ее линейное расширение через фиолетовый диапазон цветов между красным и синим краями линии спектральных цветностей)
R ₄₁	предел в сторону фиолетового:	$y = 0,980 - x$

с точками пересечений:

	x	y
R ₁ :	0,645	0,335
R ₂ :	0,665	0,335
R ₃ :	0,735	0,265
R ₄ :	0,721	0,259

"Белый" означает координаты цветности (x, y) */ испускаемого света, находящегося в диапазоне цветности, определенном следующими пределами:

W ₁₂	предел в сторону зеленого:	$y = 0,150 + 0,640 x$
W ₂₃	предел в сторону желтовато-зеленого:	$y = 0,440$
W ₃₄	предел в сторону желтого:	$x = 0,500$
W ₄₅	предел в сторону красновато-фиолетового:	$y = 0,382$
W ₅₆	предел в сторону фиолетового:	$y = 0,050 + 0,750 x$
W ₆₁	предел в сторону синего:	$x = 0,310$

с точками пересечений:

	x	y
W ₁ :	0,310	0,348
W ₂ :	0,453	0,440
W ₃ :	0,500	0,440
W ₄ :	0,500	0,382
W ₅ :	0,443	0,382
W ₆ :	0,310	0,283

"Автожелтый"^{2/} означает координаты цветности (x, y) */ испускаемого света, находящегося в диапазоне цветности, определенном следующими пределами:

A_{12}	предел в сторону зеленого:	$y = x - 0,120$
A_{23}	линия спектральных цветностей	
A_{34}	предел в сторону красного:	$y = 0,390$
A_{41}	предел в сторону белого:	$y = 0,790 - 0,670 x$

с точками пересечений:

	x	y
A_1 :	0,545	0,425
A_2 :	0,560	0,440
A_3 :	0,609	0,390
A_4 :	0,597	0,390

"Селективный желтый"^{3/} означает координаты цветности (x, y) */ испускаемого света, находящегося в диапазоне цветности, определенном следующими пределами:

SY_{12}	предел в сторону зеленого:	$y = 1,290 x - 0,100$
SY_{23}	линия спектральных цветностей	
SY_{34}	предел в сторону красного:	$y = 0,138 + 0,580 x$
SY_{45}	предел в сторону желтовато-белого:	$y = 0,440$
SY_{51}	предел в сторону белого:	$y = 0,940 - x$

с точками пересечений:

	x	y
SY_1 :	0,454	0,486
SY_2 :	0,480	0,519
SY_3 :	0,545	0,454
SY_4 :	0,521	0,440
SY_5 :	0,500	0,440

"Синий" означает координаты цветности (x, y) */ испускаемого света, находящегося в диапазоне цветности, определенном следующими пределами:

B_{12}	предел в сторону зеленого:	$y = 0,805 x + 0,065$
B_{23}	предел в сторону белого:	$y = -x + 0,400$
B_{34}	предел в сторону фиолетового:	$y = 1,670 x - 0,222$
B_{41}	линия спектральных цветностей	

с точками пересечений:

	x	y
V₁:	0,090	0,137
V₂:	0,186	0,214
V₃:	0,233	0,167
V₄:	0,148	0,025

Для проверки колориметрических характеристик ~~данных фильтров~~ **испускаемого света:**

в случае сменных ламп накаливания будет использоваться источник **белого** света с цветовой температурой в 2 854°K (в соответствии со стандартным источником А Международной комиссии по освещению [МКО]);

во всех других случаях на контакты лампы (функционального компонента) будет подаваться испытательное напряжение, указанное для данной лампы (данного функционального компонента).

Данным положением охватываются ксеноновые лампы и лампы, относящиеся по типу конструкции к светоиспускающим диодам (СИД).

*/ Публикация 15.2 МКО, 1986 год, Колориметрия, Стандартный колориметрический наблюдатель МКО (1931 год).

1/ В этих случаях приняты пределы, иные, чем рекомендованные МКО в стандарте CIE S 004/E-2001.

2/ Соответствует спецификации "желтого" цвета, т.е. вполне определенной части "желтой" зоны цветного треугольника МКО.

3/ Применяется исключительно к передним противотуманным фарам.