



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2005/11
6 January 2005

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

(Сорок шестая сессия, 14–16 марта 2005 года,
пункт 4 повестки дня)

**ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИЯМ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ
И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ И К ДОПОЛНЯЮЩИМ
ИХ ЕВРОПЕЙСКИМ СОГЛАШЕНИЯМ 1971 ГОДА
И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЭТИХ ДОКУМЕНТОВ**

Записка секретариата

Ниже члены WP.1 могут ознакомиться с просьбой WP.29 относительно изложения мнения по вопросу о совместимости двух проектов, изучаемых в настоящее время в рамках Группы и касающихся положений Венской конвенции о дорожном движении и дополняющего ее Европейского соглашения.

* * * * *

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) официально запросил мнение WP.1 (пункты 41 и 49 доклада TRANS/WP.29/1037) по двум указанным ниже проектам, в частности относительно их совместимости либо условий обеспечения их совместимости с действующими положениями Венской конвенции о дорожном движении и – при необходимости – дополняющего ее Европейского соглашения.

1. Автоматическое включение сигнала предупреждения об опасности и указание аварийного торможения (см. TRANS/WP.29/GRE/2005/2)

1.1 Изложение проблемы

В настоящее время с целью повышения безопасности дорожного движения в Правила № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации) вносится поправка, направленная на введение новых положений, касающихся автоматического включения сигнала предупреждения об опасности и указания аварийного торможения при помощи существующих огней, а именно аварийных огней и при необходимости боковых габаритных огней автожелтого цвета в первом случае и стоп-сигналов во втором случае. В контексте данной системы эти огни, в том числе стоп-сигналы в случае аварийного торможения в четко определенных условиях, должны быть мигающими.

Автоматическое включение сигнала предупреждения об опасности и указание аварийного торможения **ни в коем случае не должны** происходить одновременно; их цель состоит в обозначении явно различающихся ситуаций в рамках дорожного движения.

1.2 Сигнал аварийной остановки

Сигнал аварийной остановки¹ может быть полезен при аварийном торможении на высокой скорости. Сигнал аварийной остановки должен подаваться посредством одновременного приведения в действие всех стоп-сигналов, которые включаются и отключаются автоматически и мигают с частотой [4 +/- 1,5] Гц. Этот сигнал должен функционировать независимо от других огней. **Он должен включаться только** при наличии одного или нескольких из перечисленных ниже условий:

¹ **Определение:** Под "сигналом аварийной остановки" подразумевается мигание стоп-сигналов транспортного средства, указывающее другим участникам дорожного движения, находящимся позади данного транспортного средства, на применение к этому транспортному средству значительной замедляющей силы ввиду соответствующих условий дорожного движения.

- скорость транспортного средства превышает [50] км/ч и скорость его замедления выше [7] м/с². Значение скорости 50 км/ч было выбрано для того, чтобы исключить возможность задействования данного сигнала в условиях движения транспортного средства в городе на небольшой скорости, когда резко затормозить несложно,
- [достигнут физический предел сцепления шины с поверхностью дороги]. Это происходит при задействовании системы АБС. В этом случае никакого критерия скорости не указывается, поскольку условия, которые могли бы быть полезны для предупреждения участников дорожного движения, находящихся позади данного транспортного средства, включают ситуации, связанные с движением на низкой скорости и замедлением при низком коэффициенте трения шины о поверхность дороги (например, при наличии льда).

Этот сигнал должен **автоматически отключаться** при любом из перечисленных ниже условий, независимо от их очередности:

- [значение замедления транспортного средства ниже [4] м/с²,
- отпускание рабочего тормоза или]
- включение сигнала предупреждения об опасности. В частности, предусмотрено, что сигнал аварийной остановки не должен оставаться включенным при задействовании сигнала предупреждения об опасности (ручным образом или автоматически).

1.3 Сигнал предупреждения об опасности

Согласно внесенному предложению, сигнал предупреждения об опасности может автоматически включаться при наличии одного или нескольких из перечисленных ниже условий.

- скорость транспортного средства ниже [30] км/ч и существуют обстоятельства, требующие включения сигнала аварийной остановки,
- после столкновения.

Сигнал предупреждения об опасности при его автоматическом задействовании должен оставаться включенным до того момента, пока он не будет отключен ручным образом или автоматически. Его автоматическое отключение должно происходить

при ускорении движения транспортного средства. Сигнал предупреждения об опасности не должен включаться автоматически, когда включен сигнал аварийной остановки.

2. Дезактивационная система транспортного средства при несанкционированном использовании (ДСТС) (см. TRANS/WP.29/GRSG/2003/26)

ДСТС представляет собой приспособление, которое после включения, следующего за выявлением факта несанкционированного использования транспортного средства (например, за установлением факта его угона), применяется для недопущения или ограничения движения транспортного средства с использованием его собственного двигателя путем требующегося для этого воздействия на соответствующие элементы этого транспортного средства.

ДСТС может включаться снаружи (например, при помощи радиосигнала, индукционной цепи) либо при помощи приспособлений, установленных на транспортном средстве. ДСТС может также включаться посредством сочетания этих мер.

При приведении ДСТС в действие двигатель транспортного средства не может быть включен, когда:

- a) транспортное средство находится в неподвижном состоянии, его двигатель отключен и двери заблокированы;
- b) транспортное средство находится в неподвижном состоянии и его двигатель отключен в течение более [10] минут.

Отключение ДСТС несанкционированным пользователем транспортного средства не должно быть возможным.

Когда ДСТС приведена в действие и транспортное средство останавливается в первый раз, происходит дезактивация функций транспортного средства, после чего данное транспортное средство может двигаться с максимальной скоростью [15]–[20] км/ч. В этом дезактивированном состоянии должен непрерывно подаваться визуальный сигнал предупреждения в виде одновременного мигания всех указателей поворота до отключения ДСТС.

Именно в связи с таким использованием транспортного средства на пониженной скорости возникает проблема соответствия ДСТС положениям статьи 8 Венской конвенции о дорожном движении, в которой в пункте 5 предусматривается, что водитель должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством.

Кроме того, уместно отметить, что цель данных Правил (№ 97), в которые в настоящее время вносится поправка, состоит лишь в определении технических критериев, которым должны соответствовать ДСТС. Поэтому определение органов, которые будут уполномочены приводить данное устройство в действие, а также обстоятельств их приведения в действие будет обуславливаться национальным законодательством.
