



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят пятая сессия

Женева, 15–18 ноября 2011 года

Пункт 8.8 предварительной повестки дня

**Прочие вопросы – Более безопасные транспортные
средства как третий элемент глобального плана
осуществления Десятилетия действий по обеспечению
безопасности дорожного движения**

Более безопасные транспортные средства как третий элемент глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения

Записка секретариата*

Ниже воспроизводится подготовленный секретариатом текст с предложениями, по которым Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) следует принять решение и которые касаются роли Всемирного форума в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В его основу положен документ без условного обозначения (WP.29-154-18), распространенный в ходе сто пятьдесят четвертой сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1091, пункт 82). Этот текст передается WP.29 для рассмотрения.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

I. WP.29 и третий элемент плана осуществления Десятилетия действий

1. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) вернулся к обсуждению Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), провозглашенного на глобальном уровне 11 мая 2011 года, применительно к третьему элементу плана осуществления, посвященному более безопасным транспортным средствам. WP.29 отметил, что эта его работа соответствует, в частности, направлению деятельности 1 (побуждать государства-члены применять и вводить правила по безопасности автотранспортных средств, разработанные WP.29), направлению деятельности 6 (способствовать применению правил в отношении защиты пешеходов и расширению исследований в области технологий безопасности, призванных сократить риски для уязвимых пользователей дорог) и направлению деятельности 7 (способствовать тому, чтобы управляющие государственными и частными автопарками приобретали, эксплуатировали и обслуживали транспортные средства с передовыми технологиями обеспечения безопасности). Это последнее направление деятельности WP.29 счел актуальным в контексте Соглашения 1997 года (периодические технические осмотры колесных транспортных средств), и в частности Предписания № 2, касающегося пригодности для эксплуатации, которое было принято Административным комитетом Соглашения 1997 года на его сессии в июне 2011 года. Секретариатом начаты юридические процедуры включения этого предписания в Соглашение 1997 года в качестве приложения.

2. Всемирный форум принял к сведению заявление ряда Договаривающихся сторон Соглашения 1997 года, в котором подчеркивались важное значение Предписания № 2 для обеспечения безопасности дорожного движения¹ и их намерение оперативно ввести его в силу (ECE/TRANS/WP.29/1091, пункты 117 и 118).

3. WP.29 пришел к выводу, что к его рабочим задачам имеют отношение следующие направления деятельности, предусмотренные элементом 3 глобального плана осуществления Десятилетия действий:

а) Направление деятельности 1: побуждать государства-члены применять и вводить правила по безопасности автотранспортных средств, разработанные WP.29.

¹ Предписание № 2 предусматривает выдачу международного сертификата технического осмотра, подтверждающего, по результатам проверки, соответствие минимальным требованиям безопасности следующих обязательных элементов оборудования транспортного средства:

- a) опознавательные знаки транспортного средства;
- b) тормозное оборудование;
- c) рулевое управление;
- d) обзорность;
- e) осветительное оборудование и элементы электросистемы;
- f) шасси и крепления шасси;
- g) прочее оборудование;
- h) дополнительные осмотры транспортных средств, предназначенных для коммерческих перевозок пассажиров.

б) Направление деятельности 6: способствовать применению правил в отношении защиты пешеходов и расширению исследований в области технологий безопасности, призванных сократить риски для уязвимых пользователей дорог.

с) Направление деятельности 7: способствовать тому, чтобы управляющие государственными и частными автопарками приобретали, эксплуатировали и обслуживали транспортные средства с передовыми технологиями обеспечения безопасности и высокими уровнями защиты пассажиров.

4. Исходя из этого, WP.29 решил адресовать: i) направление деятельности 1 – своим представителям, являющимся участниками Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), Сообщества по вопросам развития стран юга Африки (САДК) и МЕРКОСУР; ii) направление деятельности 6 – Рабочей группе по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE), Рабочей группе по пассивной безопасности (GRSP), Рабочей группе по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) и Рабочей группе по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), а также Рабочей группе по вопросам шума (GRB) в части, касающейся разработки глобальных технических правил оснащения бесшумных транспортных средств (электрических и гибридных) системой звукового оповещения; и iii) направление деятельности 7 – Административному комитету Соглашения 1997 года (АС.4).

5. Кроме того, WP.29 предложил секретариату принять участие в деятельности Рабочей группы по оценке, учрежденной в рамках Десятилетия действий, или проинформировать ее о результатах вышеупомянутой работы.

II. Деятельность WP.29, связанная с новыми передовыми технологиями для автотранспортных средств

6. WP.29 уже принял ряд правил, касающихся функционирования современных систем помощи водителю (ССПВ), таких как электронные системы контроля устойчивости автотранспортных средств всех категорий и системы предупреждения о выходе из полосы движения для транспортных средств большой грузоподъемности. Успешно продвигается также работа по вопросам, связанным с автоматическими системами экстренного торможения для транспортных средств большой грузоподъемности, направленная на смягчение последствий столкновений и в конечном счете на предотвращение ДТП; принятие соответствующих нормативных документов ожидается в 2012 году.

7. Некоторые СППВ предполагают подачу предупреждающих сигналов водителю. WP.29 признал полезным разработать в той или иной форме руководящие принципы функционирования таких систем, обеспечивающие своевременную подачу водителю соответствующих сигналов предупреждения и снижающие до минимума вероятность путаницы или перегрузки водителя избыточной информацией.

8. В ходе июньской сессии 2011 года через свою неофициальную группу Всемирный форум завершил работу над этими руководящими принципами, касающимися разработки предписаний в отношении предупреждающих сигналов высокой приоритетности, связанных с существующими и будущими СППВ (ECE/TRANS/WP.29/1091, Add.1).

III. Интеллектуальные транспортные системы как одно из основных предполагаемых решений в рамках Десятилетия действий

9. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) после их полномасштабного внедрения должны стать одним из основных решений, повышающих эффективность, надежность и долговечность автотранспортных средств. Применительно к автодорожному транспорту ИТС обеспечивают среду, в которой транспортные средства и их эксплуатационная инфраструктура управляются по сетевому принципу с помощью информационно-коммуникационных технологий в целях достижения максимальной эффективности пассажирских и грузовых перевозок. Согласно концепции ИТС, автотранспортные средства, оснащенные необходимым оборудованием для функционирования в такой среде, поддерживают связь друг с другом и/или с объектами эксплуатационной инфраструктуры для обмена информацией и использования прикладных функций ИТС, повышающих безопасность участников движения, оптимизирующих маршруты, улучшающих защиту окружающей среды и расширяющих возможности для перевозок различными видами транспорта.

10. Вместе с тем следует отметить, что ИТС охватывают как транспортные средства, техническая часть которых может входить в компетенцию WP.29, так и их эксплуатационную среду/инфраструктуру. Однако вопросы инфраструктуры и взаимодействия между нею и транспортными средствами относятся не к мандату WP.29, а к мандату Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1).

11. Всемирный форум также участвует в разработке дорожной карты по внедрению ИТС под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН). Дорожная карта ЕЭК ООН по ИТС, включающая мероприятия по внедрению ИТС, осуществлением которых будет заниматься Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), должна получить одобрение Комитета по внутреннему транспорту (КВТ).

12. По мнению многих заинтересованных сторон, в рамках Десятилетия действий интеллектуальные транспортные системы призваны служить одним из ключевых инструментов для сокращения смертности на дорогах. Результатами их внедрения должны стать высокоэффективная работа дорожного транспорта, снижение аварийности и сведение к минимуму потерь времени в ходе грузовых и пассажирских перевозок.