

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования
правил в области транспортных средств****Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности****Сто двадцать седьмая сессия**

Женева, 15–19 апреля 2024 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Предупреждение о присутствии уязвимых участников
дорожного движения в непосредственной близости:****Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора)****Применение Правил № 46 ООН в отношении
транспортных средств, используемых
для международной дорожной перевозки опасных грузов****Представлено экспертом от Германии***

На своей сто четырнадцатой сессии с учетом документа INF.18, представленного Германией, Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) отметила, что при официальном утверждении транспортных средств, предназначенных для перевозки взрывчатых веществ и изделий (класса 1), могут возникать проблемы в контексте транспортных средств, предназначенных для транспортировки жидкостей с температурой вспышки не выше 60 °С (транспортных средств ЕХ/III и FL), оснащенных системой видеочамеры/монитора, соответствующей требованиям Правил № 46 ООН.

В пункте 9.2.2.8.3 Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) предусматривается, что электрические цепи должны разрываться в течение 10 секунд после активации управляющего устройства. Это требование может противоречить пункту 16.1.1 Правил № 46 ООН, содержащему предписание о том, чтобы после каждого выключения двигателя (предполагаемое использование) система видеочамеры/монитора оставалась в рабочем состоянии в течение периода продолжительностью не менее 120 секунд.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



WP.15 просила Германию обратить внимание Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на это обстоятельство и обратилась к делегациям с просьбой проинформировать об этих проблемах своих коллег, ответственных за разработку положений о конструкции транспортных средств, на основе информации, представленной в неофициальном документе INF.18.

Затем Германия просила GRSG приступить к дискуссии по этому вопросу. Поскольку Германия играет руководящую роль в целевой группе GRSG по Правилам № 46 ООН, которая в настоящее время занимается поправками к Правилам № 46 ООН, Германия уже направила данный запрос в эту целевую группу, с тем чтобы ускорить данный процесс.

Документ INF.18, обсуждавшийся на сто четырнадцатой сессии WP.15, содержится в приложении к настоящему документу.

Приложение

Системы видеокамеры/монитора на транспортных средствах EX/III и FL (транспортных средствах с выключателями аккумуляторных батарей)

Передано Правительством Германии

I. Введение

1. Если транспортные средства EX/III и FL оснащены системой видеокамеры/монитора, то на практике в контексте их испытаний и официального утверждения зачастую возникают проблемы.

Что касается систем видеокамеры/монитора, то должны соблюдаться требования Правил № 46 ООН. Среди прочего, в пункте 16.1.1 этих Правил, содержится предписание о том, чтобы после каждого выключения двигателя (предполагаемое использование) система видеокамеры/монитора оставалась в рабочем состоянии в течение периода продолжительностью не менее 120 секунд.

Кроме того, пункт 16.1.2 «Операционная готовность (эксплуатационная готовность системы)» Правил № 46 ООН гласит следующее:

«Водитель должен иметь возможность видеть, что система находится в нерабочем состоянии (например, в случае отказа СВМ — в том числе в виде предупреждающего сигнала, отображаемой информации, отсутствия индикатора состояния). Информация для водителя должна быть разъяснена в руководстве по эксплуатации».

2. В пункте 9.2.2.8.3 ДОПОГ предусматривается, что электрические цепи должны разрываться в течение 10 секунд после активации управляющего устройства. В этой связи возникают нижеследующие вопросы.

2.1 Допустимы ли — в контексте официального утверждения транспортного средства на основании части 9 ДОПОГ — отключение системы видеокамеры/монитора только через 120 секунд и разрыв/выключение этой электрической цепи только после этого?

2.2 Допустимы ли — в контексте применения Правил № 46 ООН — отключение системы видеокамеры/монитора после активации управляющего устройства и, как указано в пункте 16.1.2 Правил № 46 ООН, обеспечение для водителя возможности видеть, что система видеокамеры/монитора находится в нерабочем состоянии?

Оценка по вопросу 2.1

3. Германия считает, что такая конструкция видеокамеры/монитора не допускает ее официального утверждения на основании части 9 ДОПОГ. Положение о поддержании электрической цепи в рабочем состоянии в течение 120 секунд в настоящее время не соответствует ДОПОГ, независимо от того, допускается ли это электронной системой транспортного средства. Приемлем противоположный аргумент об ограничении по времени в 10 секунд после активации выключателя.

4. Официальное утверждение возможно только в том случае, если электрическая цепь системы видеокамеры/монитора является индивидуальной цепью, удовлетворяющей содержащимся в пункте 9.2.2.9 требованиям к электрическим цепям, постоянно находящимся под напряжением. Вместе с тем для этого потребовались бы значительные усилия, а компоненты системы видеокамеры/монитора требуемых типов, по всей видимости, пока не доступны на рынке.

5. В данном случае на практике с официальными утверждениями не следует обращаться по-разному. По этой причине Рабочей группе предлагается представить единообразное толкование того, каким подходом к системам видеокамеры/монитора следует руководствоваться в контексте официального утверждения транспортных средств на основании части 9 ДОПОГ.

Оценка по вопросу 2.2

6. В соответствии с пунктом 16.1.2 Правил № 46 ООН в тех случаях, когда система видеокамеры/монитора находится в нерабочем состоянии, водитель должен быть тем или иным образом поставлен об этом в известность. Это означает, что изготовитель транспортного средства должен разработать концепцию надежной передачи водителю информации о том, что система находится в нерабочем состоянии. Затем эта концепция рассматривается техническими службами (техническим отделом) и органом по официальному утверждению в контексте предоставления официального утверждения на основании правил ООН.

7. Выключатель аккумуляторных батарей можно было бы разработать таким образом, чтобы в течение 10 секунд после его активации подавался сигнал, информирующий водителя об отключении системы видеокамеры/монитора. Подобная конструкция в таком случае позволяла бы выполнять требования, изложенные в пункте 16.1.2 Правил № 46 ООН. Вместе с тем вопрос о том, будет ли такая конструкция выключателя аккумуляторных батарей на самом деле принята в контексте применения Правил № 46 ООН, должен быть передан на рассмотрение WP.29 для получения соответствующих разъяснений.

8. Если такой подход получит поддержку, то возникнет вопрос о том, следует ли унифицировать сигнальную информацию, передаваемую при активации выключателя аккумуляторной батареи, с тем чтобы меняющиеся друг друга водители всегда могли рассчитывать на получение одного и того же сигнала при отключении систем видеокамеры/монитора. В таком случае этот сигнал отключался бы также при разрыве всех электрических цепей.

9. К Рабочей группе обращена просьба обсудить вопрос о том, одобряется ли подобный подход к конструкции выключателя аккумуляторной батареи и следует ли передать на рассмотрение WP.29 вопрос о его соответствии Правилам № 46 ООН.
