



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2009/2
13 July 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят восьмая сессия

Женева, 22-25 сентября 2009 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУ КОНВЕНЦИЕЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ 1968 ГОДА
И ТЕХНИЧЕСКИМИ ПРАВИЛАМИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Записка секретариата

1. На своей семьдесят первой сессии Комитет по внутреннему транспорту "**просил** WP.1 в приоритетном порядке найти решение, включая рассмотрение вариантов, предложенных WP.29, для обеспечения постоянного соответствия между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и правилами, разрабатываемыми WP.29" (документ ECE/TRANS/206, пункт 82).
2. На своей пятьдесят седьмой сессии Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела обстоятельный обмен мнениями по вопросу о противоречиях между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами, разрабатываемыми Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), и согласилась с тем, что такие противоречия могут создать реальные проблемы для водителей современных транспортных средств, участвующих в международном движении.

3. В целях сохранения значимости Конвенции для автотранспортной отрасли и не утраты одного из смыслов ее существования, т.е. способствовать облегчению международного дорожного движения, WP.1 поручила секретариату в сотрудничестве с небольшой группой добровольцев (Германия, Турция, Франция, Международная ассоциация заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ) и Ассоциация "Лазер-Европа") и секретариатом WP.29 подготовить и представить на пятьдесят восьмой сессии перечень существующих несоответствий, а также официальный документ с предложением решений, которые обеспечат своевременное согласование Конвенции о дорожном движении 1968 года и технических правил WP.29 в области транспортных средств и позволят избежать слишком частого внесения поправок в Конвенцию (ECE/TRANS/WP.1/122, пункты 42-46).

4. В основу настоящего документа положена аналитическая справка, подготовленная главным образом силами МАЗМ, и он призван способствовать рассмотрению данного вопроса и содействовать урегулированию проблемы, связанной с возможным обновлением Конвенции. 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", заключенному в Женеве 20 марта 1958 года, включая поправки к этому Соглашению, вступившие в силу 16 октября 1995 года.

I. Суть проблемы

5. 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 разницей в характере правил и Конвенции (поскольку первые имеют техническую направленность, следуя в ногу с техническим прогрессом и учитывая современные технологические достижения, тогда как Конвенция является правовым документом, подчиненным строгим процедурам внесения поправок), а также методами работы, которых придерживаются два органа, ведающих указанными документами.

6. 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.

7. 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", заключенного в Женеве 20 марта 1958 года. Это означает, что любые изменения подлежат включению в Конвенцию общепризнанным образом.

8. Несколько лет назад Группа WP.1 по правовым вопросам, равно как и другие эксперты приступили к рассмотрению различных возможных подходов к созданию надлежащего механизма увязки требований Конвенции с техническими правилами в области транспортных средств в порядке обеспечения постоянного и неизменного соответствия между ними. Наиболее рациональным подходом представляется внесение в определенную(ые) статью (статьи)/определенное(ые) приложение (приложения) общей оговорки о том, что технические правила в области транспортных средств эквивалентны соответствующим положениям Конвенции.

II. Примеры несоответствий

9. Учитывая изменения, уже внесенные в правила, и работу, ведущуюся по линии WP.29, весьма трудно составить всеобъемлющий перечень несоответствий. Однако можно привести ряд наглядных примеров, а именно:

10. Фигурирующее в статье 1 ("Определения") определение n) "мотоцикл" вступает в коллизию с определением L5 из Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), в котором не предусматривается предел по массе. Определение u) "транспортное средство с полуприцепом" вступает в коллизию с определением сочлененного автобуса, содержащимся в Правилах № 107, которые применяются к "транспортным средствам категорий M₂ или M₃" (далее Правила № 107), и поэтому его следует изменить следующим образом:

- " u) термин **"сочлененное транспортное средство"** означает **либо** состав из автомобиля и сцепленного с ним полуприцепа, **либо, в случае транспортного**

средства для перевозки пассажиров, транспортное средство из двух или более жестких секций, шарнирно сочлененных друг с другом;"

11. В отношении "Определений" важно отметить, что в настоящее время WP.29 занимается рассмотрением наиболее рациональных путей сведения воедино и обновления всех общих элементов различных технических правил в области транспортных средств, в частности определений. Вместе с тем, данный проект, ныне известный под названием "горизонтальных правил", мог бы вылиться во внесение изменений в СР.3. В силу осложнений, возникших в рамках Европейского союза, реализация этого проекта была отложена, однако после его завершения не исключена вероятность того, что встанет необходимость внесения поправок в Конвенцию. Пока же бытует общее мнение, что содержащиеся в Конвенции определения вполне позволяют учесть новые технические достижения; однако данный аспект нуждается в проверке в контексте последующего обновления технических предписаний Конвенции. Важно также отметить, что внесение изменений в определения, фигурирующие в Конвенции о дорожном движении 1968 года, может повлечь за собой необходимость изменения определений, содержащихся в Конвенции о дорожных знаках и сигналах от 1968 года.

12. В статье 32 "Условия использования фонарей" в английском тексте содержится опечатка, которая должна быть исправлена, а также имеются отдельные противоречия с Правилами № 48 "Установка устройств освещения и световой сигнализации" (далее Правила № 48).

13. Вышеуказанная опечатка касается пункта 4: "Fog lamps may be lit only in thick fog, falling snow, heavy rain or similar conditions and, as regards front fog ~~maps~~ **lamps**, as a substitute for passing lamps".

14. Для устранения имеющихся противоречий пункт 7 надлежит сформулировать следующим образом: "Национальное законодательство может вменять в обязанность водителям автомобилей включение в дневное время либо фонарей ближнего света, либо дневных ходовых фонарей. В этом случае вместе с передними фонарями ~~должны~~ **могут** быть включены задние габаритные фонари". Основанием для предлагаемого изменения служит тот факт, что ныне действующими правилами в отношении освещения учитывается расход топлива, обусловленный горением фонарей. В настоящее время не усматривается необходимости во включении задних огней в дневное время, поскольку их яркость является недостаточной для того, чтобы их можно было разглядеть, и они не обеспечивают улучшение видимости транспортного средства.

15. Правилами № 48 допускается включение факультативных дополнительных задних фар при совершении на медленном ходу маневров в направлении вперед; поэтому пункт 12 следует сформулировать 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. Пункт 2 приложения 1 следует изменить в порядке его согласования с положениями различных правил следующим образом:

"2. При применении предписаний пункта 1 настоящего приложения не будут считаться превышением разрешенной максимальной ширины выходящие за габаритные размеры по ширине транспортного средства:

a) шины вблизи от точек их соприкосновения с землей и соединительные детали ~~индикаторов~~ **указателей** давления в шинах; - в порядке согласования с Правилами № 26 "Наружные выступы" (далее Правила № 26)

c) зеркала заднего вида/**устройства непрямого обзора**, сконструированные таким образом, что при легком нажиме они могут поворачиваться в ~~обонх~~ **направлении назад**, не выступая при этом за разрешенную максимальную ширину; - Правилами № 46 "Зеркала заднего вида" (далее Правила № 46) предусматривается требование, согласно которому зеркало должно "складываться" при касании его маятником. Некоторые транспортные средства, особенно крупные автобусы и грузовые автомобили, в настоящее время оборудуются бортовыми камерами, что обуславливает необходимость включения "устройств непрямого обзора".

d) боковые указатели поворота, ~~и~~ **габаритные огни, контурные огни и стояночные огни** ~~при условии, что они выступают за габарит не более, чем на несколько сантиметров~~; - в порядке согласования с Правилами № 26

e) таможенные печати (пломбы), наложенные на груз, и приспособления для обеспечения сохранности и защиты этих печатей (пломб);

f) **освещение служебной двери** - в порядке согласования с Правилами № 107

g) внешняя лампочка освещения подножки - в порядке согласования с Правилами № 48.

17. В пункте 18 раздела D (Торможение мотоциклов) главы I приложения 5 надлежит отразить предусматриваемую в рамках Глобальных технических правил, касающихся тормозных систем мотоциклов, новую возможность; поэтому его следует сформулировать следующим образом:

"18. a) Каждый мотоцикл должен иметь два тормозных устройства, одно из которых действует по крайней мере на заднее или задние колеса, а другое - по крайней мере на переднее или передние колеса; если у мотоцикла имеется коляска, торможение колеса коляски не требуется. Эти тормозные устройства должны позволять замедлить движение мотоцикла и остановить его надежно, быстро и эффективно, независимо от условий его загрузки и от того, движется ли он на подъем или под уклон.

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.

c) В дополнение к положениям, содержащимся в подпункте а) настоящего пункта, мотоциклы с тремя колесами, расположенными симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, должны быть оборудованы стояночным тормозом, соответствующим положениям подпункта b) пункта 5 настоящего приложения".

18. Пункты 40, 42 и 42-квинквиес главы II (Устройства освещения и световой сигнализации транспортного средства) приложения 5 надлежит согласовать с Правилами № 53 "Установка устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах категории L3" и № 48, соответственно, и сформулировать 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 установки** 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" - данный пункт вступает в противоречие с Правилами № 48, допускающими красный цвет для крайнего сзади бокового отражающего устройства, если оно сгруппировано с другим задним фонарем. До сих пор данный случай охватывался отступлением от правил, оговоренным в пункте 61 d), согласно которому разрешается установка спереди красных боковых светоотражающих приспособлений, однако процесс внесения поправок обеспечил бы возможность уточнить текст при наличии каких-либо сомнений по поводу предписаний Конвенции.

19. В порядке согласования с Правилами № 46 подзаголовок "Зеркало заднего вида" в главе III (Другие предписания) приложения 5 следует изменить на "Зеркало заднего вида/**устройства непрямого обзора**", а пункт 47 сформулировать 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".

20. Добавление к приложению 5 надлежит привести в соответствие с Правилами № 48 и изменить так, как указано в приложении к настоящему документу.

III. Решение

21. Целью настоящих прений является срочное изыскание путей недопущения утраты Конвенцией о дорожном движении 1968 года значимости как инструмента облегчения международного дорожного движения. Совершенно очевидно, что вдумчивый процесс внесения поправок будет длительным и трудным и потребует совместной работы как на международном (между WP.1 и WP.29 и их соответствующими секретариатами), так и национальном (между техническими и правовыми экспертами) уровнях.

22. Принимая во внимание, что:

- a) в статье 3 Конвенции имеется ряд моментов, исходя из которых текстом допускается, что транспортные средства могут не удовлетворять всем условиям, указанным в Конвенции, но все же признаваться приемлемыми, поскольку они "считаются соответствующими целям настоящей Конвенции";
- b) в сущности это распространяет на такие транспортные средства освобождение от требования точного соответствия главе III (и, следовательно, положениям приложения 5), что является вполне обоснованным, поскольку хотя предписания могут различаться, они согласуются в максимально возможной степени;
- c) к оценке транспортных средств более старых модификаций можно подходить с точки зрения их соответствия прежним вариантам правил ЕЭК (действовавшим на момент их регистрации) или же требованиям главы III;
- d) Соглашение 1958 года может рассматриваться в качестве многостороннего соглашения, обеспечивающего максимально возможную степень согласования технических требований, предъявляемых к новым транспортным средствам, участвующим в международном движении; а посему транспортные средства, отвечающие этим правилам, могут "считаться соответствующими целям настоящей Конвенции",

предлагаемое решение заключается в изменении статьи 3.3 Конвенции следующим образом:

"Статья 3

Обязательства Договаривающихся сторон

[...]

3. 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, и водители которых отвечают требованиям главы IV; Договаривающиеся стороны обязуются

также признавать свидетельства о регистрации, выдаваемые в соответствии с положениями главы III, как удостоверяющие, если не будет доказано обратное, что транспортные средства, на которые они выданы, отвечают условиям, предусмотренным в указанной главе III. **Транспортные средства, официально утвержденные 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, вступившие в силу 16 октября 1995 года, считаются соответствующими целям настоящей Конвенции.**

[...]"

23. Поскольку предыдущий анализ данного вопроса проводился два года назад, а за истекшее время правила претерпели изменение и/или были приняты новые правила, предлагается также, чтобы WP.1 обратилась к WP.29 с просьбой проверить и, возможно, пересмотреть подготовленный WP.1 перечень технических несоответствий между техническими правилами в области транспортных средств и положениями Конвенции о дорожном движении 1968 года.

Приложение

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:

R₁₂	предел в сторону желтого:	y = 0,335
R₂₃	линия спектральных цветностей	
R₃₄	фиолетовая линия	(ее линейное расширение через фиолетовый диапазон цветов между красным и синим краями линии спектральных цветностей)
R₄₁	предел в сторону фиолетового:	y = 0,980 – x

с точками пересечений:

	x	y
R₁:	0,645	0,335
R₂:	0,665	0,335
R₃:	0,735	0,265
R₄:	0,721	0,259

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

W₁₂	предел в сторону зеленого:	y = 0,150 + 0,640 x
W₂₃	предел в сторону желтовато-зеленого:	y = 0,440
W₃₄	предел в сторону желтого:	x = 0,500
W₄₅	предел в сторону красновато-фиолетового:	y = 0,382
W₅₆	предел в сторону фиолетового:	y = 0,050 + 0,750 x
W₆₁	предел в сторону синего:	x = 0,310

с точками пересечений:

	x	y
W₁:	0,310	0,348
W₂:	0,453	0,440
W₃:	0,500	0,440
W₄:	0,500	0,382
W₅:	0,443	0,382
W₆:	0,310	0,283

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

A₁₂	предел в сторону зеленого:	$y = x - 0,120$
A₂₃	линия спектральных цветностей	
A₃₄	предел в сторону красного:	$y = 0,390$
A₄₁	предел в сторону белого:	$y = 0,790 - 0,670 x$

с точками пересечений:

	x	y
A₁:	0,545	0,425
A₂:	0,560	0,440
A₃:	0,609	0,390
A₄:	0,597	0,390

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

SY₁₂	предел в сторону зеленого:	$y = 1,290 x - 0,100$
SY₂₃	линия спектральных цветностей	
SY₃₄	предел в сторону красного:	$y = 0,138 + 0,580 x$
SY₄₅	предел в сторону желтовато-белого:	$y = 0,440$
SY₅₁	предел в сторону белого:	$y = 0,940 - x$

с точками пересечений:

	x	y
SY₁:	0,454	0,486
SY₂:	0,480	0,519
SY₃:	0,545	0,454
SY₄:	0,521	0,440
SY₅:	0,500	0,440

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

V₁₂	предел в сторону зеленого:	$y = 0,805 x + 0,065$
V₂₃	предел в сторону белого:	$y = -x + 0,400$
V₃₄	предел в сторону фиолетового:	$y = 1,670 x - 0,222$
V₄₁	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:

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