

**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.: General
21 August 2020
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Сто восемьдесят вторая сессия

Женева, 10–12 ноября 2020 года

Пункт 4.7.5 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRSG

**Предложение по дополнению 2 к Правилам № 151 ООН
(система индикации мертвой зоны (СИМЗ))****Представлено Рабочей группой по общим предписаниям,
касающимся безопасности* ****

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности, на ее сто восемнадцатой сессии, состоявшейся в июле 2020 года (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSG/97). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2020/7 с поправками, содержащимися в документе GRSG-118-09. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету Соглашения 1958 года (AC.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2020 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, раздел 20), пункт 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять Правила ООН в целях повышения эффективности транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

** Настоящий документ было решено издать позднее установленной даты его опубликования в связи с обстоятельствами, не зависящими от стороны, представившей документ.



Пункт 1.1 изменить следующим образом:

- «1.1 Настоящие Правила применяются в отношении систем индикации мертвой зоны транспортных средств категорий N₂, N₃, M₂ и M₃».

Пункт 5.3.1, последнее предложение изменить следующим образом:

- «5.3.1 ...

Оптический информационный сигнал должен подаваться только до тех пор, пока выполняются условия, указанные в пункте 5.3.1.4 ниже. В транспортных средствах категорий N₂ с технически допустимой максимальной массой более 8 тонн, N₃ и M₃ дезактивация информационного сигнала в результате отхода транспортного средства от траектории велосипеда не допускается до тех пор, пока сохраняется риск столкновения транспортного средства и велосипеда, на тот случай, если водитель вновь повернет руль в сторону траектории велосипеда».

Включить новые пункты 5.3.1.4.1 и 5.3.1.4.2 следующего содержания:

- «5.3.1.4.1 В случае транспортных средств категорий N₂ с технически допустимой максимальной массой, не превышающей 8 тонн, и M₂ информационный сигнал индикации мертвой зоны должен быть активирован, когда макет велосипеда, перемещаясь по продольной оси вперед со скоростью 5–20 км/ч, оказывается в зоне, указанной в пункте 6.5.11, если транспортное средство движется вперед.

- 5.3.1.4.2 Кроме того, информационный сигнал индикации мертвой зоны должен быть активирован, когда макет велосипеда, перемещаясь по продольной оси вперед со скоростью 5–20 км/ч, въезжает сзади в зону, указанную в пункте 6.6.3, если транспортное средство находится в неподвижном состоянии. В таком случае информационный сигнал должен подаваться до тех пор, пока велосипед находится в указанной зоне либо пока он будет находиться в этой зоне и не достигнет переднего правого угла транспортного средства с учетом постоянной скорости макета велосипеда. Постоянная скорость макета велосипеда определяется исходя из скорости велосипеда при его въезде в зону».

Включить новый пункт 5.5.4 следующего содержания:

- «5.5.4 Предупреждающий сигнал, предусмотренный в пункте 5.3.1, не требуется в случае транспортных средств категорий N₂ с технически допустимой максимальной массой, не превышающей 8 тонн, и M₂».

Включить новый пункт 6.5.11 следующего содержания:

- «6.5.11 Считается, что транспортные средства категорий N₂ с технически допустимой максимальной массой, не превышающей 8 тонн, и M₂ отвечают требованиям пункта 6.5, если информационный сигнал индикации мертвой зоны активируется, когда макет велосипеда перемещается вперед, как это описано в пункте 5.3.1.4.1, и оказывается в зоне, прилегающей к ближней стороне движущегося транспортного средства. В таком случае характеристики соответствующей зоны и активирования информационного сигнала должны соответствовать техническими требованиями изготовителя. Эти требования должны, тем не менее, охватывать случаи въезда велосипеда в определенную изготовителем зону как спереди, так и сзади».

Включить новый пункт 6.6.3 следующего содержания:

- «6.6.3 Считается, что транспортные средства категорий N₂ с технически допустимой максимальной массой, не превышающей 8 тонн, и M₂ отвечают требованиям пункта 6.6, если информационный сигнал индикации мертвой зоны активируется, когда макет велосипеда, перемещаясь по продольной оси вперед, въезжает сзади в зону, прилегающую к транспортному средству. Эта зона должна охватывать

боковое расстояние между велосипедом и транспортным средством в 0,9–3,0 м, а также расстояние от переднего правого угла транспортного средства до задней части транспортного средства. В таком случае сигнал должен быть активирован до того, как макет велосипеда полностью оказался в этой зоне».
