



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

Женева, 6–9 октября 2020 года

Пункт 2 а) предварительной повестки дня

Поправки к правилам, касающимся**городских и междугородных автобусов:****Правила № 107 ООН (транспортные средства M₂ и M₃)****Предложение по поправкам серии 09
к Правилам № 107 ООН (общая конструкция
транспортных средств M₂ и M₃)****Представлено экспертами неофициальной рабочей группы
по поведению транспортных средств категорий M₂ и M₃ в случае
пожара***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен неофициальной рабочей группой (НРГ) по поведению транспортных средств категорий M₂ и M₃ в случае пожара (БМФЕ), которой поручено оценить возможность внесения поправки(ок) в нормативные положения для повышения безопасности транспортных средств категорий M₂ и M₃ в случае пожара и разработать такие поправки через совершенствование требований к их общей конструкции в отношении времени эвакуации. В его основу положен неофициальный документ GRSG-118-02, представленный на сто восемнадцатой сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/97, пп. XX). Изменения к нынешнему тексту Правил № 107 ООН выделены жирным шрифтом или зачеркиванием.

* 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, разд. 20), п. 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять Правила Организации Объединенных Наций в целях повышения эффективности автотранспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Включить новые пункты 10.25–10.28 следующего содержания:

- «10.25 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 09 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или в принятии официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 09.
- 10.26 Начиная с 1 сентября [2022 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, впервые выданные на основании поправок предшествующих серий после 1 сентября [2022 года].
- 10.27 До 1 сентября [2024 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа, впервые выданные на основании поправок предшествующих серий до 1 сентября [2022 года].
- 10.28 После 1 сентября [2024 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании предшествующих серий поправок к настоящим Правилам».

Приложение 1, часть 1, добавление 1, включить новый пункт 4.4 следующего содержания:

- «4.4 Контрольная температура для системы выявления (согласно пункту 7.5.1.5.1):...»

Приложение 1, часть 1, добавление 3, включить новый пункт 5 следующего содержания:

- «5. Контрольная температура для системы выявления (согласно пункту 7.5.1.5.1):...»

Приложение 3, пункт 7.5.1.5.1 изменить следующим образом:

- «7.5.1.5.1 Система аварийной сигнализации и система пожаротушения, если они установлены, должны автоматически включаться с помощью соответствующей системы выявления возгорания. Эта система выявления должна быть сконструирована таким образом, чтобы она могла выявить избыточную по отношению к контрольной температуру, согласно указаниям изготовителя, при обычной эксплуатации в моторном отделении и в каждом из отделений, в котором находится отопительное устройство, работающее на выхлопных газах.

При официальном утверждении типа эту систему выявления избыточной температуры проверяет техническая служба в соответствии с рекомендациями изготовителя.

В качестве альтернативы система пожаротушения может активироваться автоматически другими способами при условии, что срабатывает система аварийной сигнализации».

Приложение 3, включить новые пункты 7.5.7 и 7.5.7.1 следующего содержания:

«7.5.7 Возгорание

7.5.7.1 В случае транспортных средств классов [I], II, III и В, в которых двигатель расположен позади отделения водителя, при срабатывании системы аварийной сигнализации:

- должна автоматически активироваться система аварийного освещения [если она установлена] в соответствии с пунктом 7.8.3 и
- после однократного осознанного воздействия водителя на любой из механизмов управления дверью в кабине водителя все двери с механическим приводом, расположенные с ближней к обочине стороны транспортного средства, соответствующей направлению движения, с учетом которого это транспортное средство сконструировано, должны быть открыты и должны оставаться в открытом положении.

Это положение применяется, если транспортное средство находится в неподвижном состоянии или движется со скоростью не более 3 км/ч.

Повторное воздействие на механизм открывания двери не должно приводить к закрыванию двери во избежание ее непреднамеренного закрытия в аварийной ситуации».

Приложение 3, включить новый пункт 7.19 следующего содержания:

«7.19 Информация о безопасности:

В случае транспортных средств классов [I], II, III и В в заявке на официальное утверждение изготовитель должен указать средства передачи информации о безопасности, которые позволяют оператору, водителю и/или экипажу эффективно информировать пассажиров об инструкциях по технике безопасности, например о расположении аварийных выходов, огнетушителей, знаков безопасности.

Эти средства должны быть приспособлены к конструкции и строению транспортного средства, так чтобы инструкции по технике безопасности были легко доступны и понятны любому пассажиру».

II. Обоснование

- а) Активация аварийной сигнализации по контрольному значению температуры
1. В ходе пятого совещания НРГ по БМФЭ эксперты решили подготовить проект предложения по минимальному уровню эффективности систем выявления возгорания в целях согласования практических вопросов применения. Для этой цели наиболее поддающимся измерению критерием выявления, по-видимому, является температура.
 2. Предлагаемая температура выявления должна быть максимальной с учетом того, чтобы оставалось разумное время для реагирования в случае возгорания. Вместе с тем эта максимальная температура выявления в значительной степени зависит от того, в каком месте должна выявляться избыточная температура, какая технология использована в силовой установке и отопительном устройстве, работающем на выхлопных газах, и какие отделения им обогреваются. Некоторые стенки моторного отсека могут весьма сильно нагреваться, поэтому с учетом «прочности» материала кабелепровода системы выявления и его сборки, температура выявления возгорания, например в 170 °С,

может быть слишком низкой, а в других местах при обычной эксплуатации температура может достигать 230°.

3. Соответствующую температуру должен указывать изготовитель, ведь именно он обладает самой полной информацией в отношении используемых технологий и конфигурации транспортного средства. Кроме того, установка слишком высокой температуры выявления может привести к пропуску некоторых возгораний, а установка слишком низкой температуры — к ложным срабатываниям аварийной сигнализации и потере доверия со стороны водителя.

4. Метод проверки следует определять с учетом рекомендаций изготовителя, поскольку температура, подлежащая выявлению, может варьироваться в зависимости от того места, где она должна выявляться.

5. В предложении также указывается, что технической службе следует проверять пороговое значение с помощью технологии, отличной от той, которая используется в системе выявления возгорания (например, ср. инфракрасное излучение и термопару), с тем чтобы обеспечить надежность измерения.

6. Последний пункт настоящего предложения по поправкам был представлен экспертами во избежание ситуаций, когда работа многочисленных внутренних систем приводит к тому, что возгорание выявляется, но аварийная сигнализация не срабатывает.

b) Открытие всех дверей с механическим приводом

7. По итогам исследований и обсуждений, проведенных экспертами в ходе нескольких сессий, складывается мнение, что в случае пожара пассажиры неосознанно стремятся покинуть транспортное средство тем же путем, каким они в него заходили.

8. Таким образом, в дополнение к уже указанным аварийным выходам возможность улучшить эвакуацию пассажиров заключается в том, чтобы по решению водителя открыть все двери с механическим приводом путем простого действия. Эта мера в сочетании со специальным освещением направлена на то, чтобы дать возможность пассажирам использовать также и «классический» способ для безопасной эвакуации из транспортного средства под контролем водителя.

9. Критериями для использования этого нового требования являются следующие:

10. Положение двигателя позади отделения водителя:

a) тип дверей: ограничить данное требование только служебными дверями с механическим приводом;

b) скорость движения <3 км/ч, либо транспортное средство находится в неподвижном состоянии;

c) надлежащая сторона транспортного средства (в соответствии с направлением движения).

Инструкции по технике безопасности

В ходе четвертого совещания НРГ по БМФЕ эксперты обсудили следующие параметры, отраженные в таблице:

Если Правила предусматривают требования, касающиеся:	Изготовитель должен предоставить:	Оператору следует:	Комментарии:
карточки безопасности	выделенное место для карточек	предоставить карточку, адаптированную к использованию данного транспортного средства	размещение информации ограничено размером и формой карточки сложность связана с адаптацией формулировок с учетом территории, где будет эксплуатироваться транспортное средство
общих инструкций по технике безопасности	общие инструкции, например в отношении расположения аварийных выходов	адаптировать инструкции с учетом пассажиров и типа перевозки	технологически нейтральное решение, разрешающее использование карточек безопасности, видеоинструкций, сигнализации, инструкций экипажа и т. д. сложность состоит в определении критериев соответствия
конструкционных особенностей транспортного средства, таких как расположение аварийных выходов или огнетушителей	место расположения для каждого аварийного выхода или огнетушителя	адаптировать инструкции с учетом внутренней оснастки, заказанной у изготовителей	технически нейтральное решение сложность состоит в определении критериев соответствия

В группе был достигнут консенсус на основе следующих ключевых параметров:

- технически нейтральное решение;
- связь с конструкцией транспортного средства.