

Запрос о руководящих указаниях в отношении разработки поправок к Правилам ООН № 66 (прочность силовой структуры – автобусы)

I. История вопроса

1. В связи с произошедшими на территории Российской Федерации ДТП с участием автобусов, в которых пострадало большое количество людей (пассажиры), в Российской Федерации были проведены государственные контрольные мероприятия в отношении таких автобусов (транспортные средства категорий М2 и М3), выпускаемых в обращение на рынке. Результаты этих мероприятий были представлены на 179-й сессии WP.29 (документ WP.29-179-Rev.1).

2. В ходе контрольных мероприятий, в том числе, проводились испытания в соответствии с положениями Приложения 5 к Правилам ООН № 66 при опрокидывании комплектных автобусов с целью оценки целостности остаточного пространства, которое должно сохраняться в пассажирском салоне.

3. В ходе испытаний было, в частности, установлено, что факторами, повышающими риски причинения травм пассажирам, являются проникновение в остаточное жизненное пространство отдельных элементов конструкции, которые были оторваны или деформированы под воздействием изменения геометрии кузова или были плохо закреплены (багажные полки, молотки для аварийного разбития стекол, огнетушители), а также отрыв пассажирских сидений. Кроме того, по результатам испытаний было выявлено, что открытие аварийных выходов, в частности, расположенных на крыше автобуса, не всегда является возможным.

4. В связи с полученными результатами описанных контрольных мероприятий, Российская Федерация инициировала внесение изменений в Правила ООН № 66 и внесла на рабочую группу GRSG соответствующие предложения, суть которых заключается во введении дополнительных проверок при испытаниях на опрокидывание комплектного автобуса. Эти проверки должны охватывать возможность эвакуации пассажиров через аварийный люк в крыше, целостность крепления сидений, отсутствие перемещения травмоопасных предметов в ходе испытания. Для проведения таких проверок требуется предоставление на испытания полностью оборудованного и пригодного к эксплуатации транспортного средства.

5. Правила ООН № 66 предусматривают возможность применения ряда методов оценки соответствия, которые рассматриваются как эквивалентные: (1) опрокидывание комплектного транспортного средства; (2) опрокидывание репрезентативных секций кузова; (3) квазистатические испытания секций кузова под нагрузкой; (4) квазистатические расчеты на основе результатов испытаний компонентов; (5) компьютерное моделирование испытания на опрокидывание комплектного транспортного средства на основе динамических расчетов. Однако, проведение дополнительных проверок, предлагаемых Российской Федерацией, возможно только при опрокидывании комплектного транспортного средства.

II. Описание проблемы

6. Представляя свои предложения по поправкам к Правилам ООН № 66, Российская Федерация не рассматривала, чтобы они были обязательными и предложила в качестве факультативных, поскольку проведение дополнительных проверок, предлагаемых Российской Федерацией, нарушает принцип эквивалентности методов оценки соответствия, установленных в Правилах ООН № 66. В то же время, не представляется выполнимым в рамках расчетных методов или испытаний некомплектных секций кузова получить результаты, сопоставимые с результатами испытаний комплектного транспортного средства в части таких проверок. Однако, Российская Федерация считает такие проверки необходимыми.

7. Выполняя обязательства в рамках Женевского Соглашения 1958 г., Договаривающиеся стороны названного Соглашения должны признавать сообщения об официальном утверждении типа в отношении Правил ООН № 66, предоставленные на основании результатов оценки соответствия, полученных по любому из описанных в Правилах ООН № 66 методов. Будучи заинтересованной в проведении названных дополнительных проверок, Российская Федерация предложила, чтобы эти проверки проводились по усмотрению Договаривающейся стороны. Однако эксперты GRSG усматривают в этом нарушение положений статьи 3 Женевского Соглашения 1958 г. о том, что:

«Колесные транспортные средства, предметы оборудования или части, в отношении которых Договаривающаяся сторона предоставила официальные утверждения типа в соответствии со статьей 2 настоящего Соглашения, считаются отвечающими соответствующему национальному законодательству всех Договаривающихся сторон, применяющих указанные Правила ООН»;

«Договаривающиеся стороны, применяющие Правила ООН, допускают на основе взаимного признания на свои рынки ... официальные утверждения типа, предоставленные в соответствии с этими Правилами ООН, не требуя при этом каких-либо дополнительных испытаний, документации, сертификации или маркировки в отношении этих официальных утверждений типа».

III. Запрос руководящих указаний WP.29

8. Российская Федерация считает, что предлагаемые дополнительные проверки комплектного транспортного средства при проведении испытаний на опрокидывание должны быть предусмотрены в рамках Правил ООН № 66 в том случае, когда Договаривающаяся сторона требует проведения таких проверок. Такой гибкий подход позволяет другим Договаривающимся сторонам не требовать проведения этих дополнительных проверок, если они не считают их необходимыми. При таком подходе, соответствующие предписания могут быть внесены в Правила ООН № 66 как факультативные, с установкой обязательности их проведения по усмотрению Договаривающейся стороны.

9. Российская Федерация просит WP.29 подтвердить возможность такого подхода к установлению дополнительных предписаний в Правилах ООН № 66 и дать руководящие указания GRSG о том, каким образом могут быть внесены в Правила ООН № 66 предлагаемые предписания.