

Передано экспертом
от Российской Федерации

Неофициальный документ № WP.29-149-20
(149-я сессия WP.29, 10 – 23 ноября 2009 года,
пункт повестки дня 4.2.18.)

Оригинал: РУССКИЙ

КОММЕНТАРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ДОКУМЕНТА ECE/TRANS/WP.29/2009/100

Российская Федерация считает необходимым прокомментировать положения принимаемого документа ECE/TRANS/WP.29/2009/100.

Пункт 1.2 проекта поправок серии 02 к Правилам №66 в предлагаемом виде допускает возможность оформления официального утверждения на транспортные средства категорий М₂ и М₃, не входящие в область применения Правил, установленную пунктом 1.1. Статья 3 Женевского Соглашения 1958 года, обязывает считать соответствующими национальному законодательству договаривающейся стороны Соглашения транспортные средства, официально утвержденные по типу конструкции. В том случае, когда транспортное средство не входит в область применения Правил №66, на национальном уровне в отношении него могут быть установлены более строгие предписания, чем предписания Правил №66. Возникает сомнение, следует ли данной стране в таком случае признавать официальные утверждения по типу конструкции транспортных средств, не входящих в область применения Правил №66, оформленные на добровольной основе в соответствии с пунктом 1.2 поправок серии 02.

Также необходимо отметить, что в область применения Правил №66 не вошли транспортные средства класса В вместимостью 9-16 пассажиров. Обязательные требования к прочности верхней части конструкции маломестных транспортных средств класса В (независимо от их вместимости) содержатся в Правилах №52 (пункт 5.4), но официальные утверждения по Правилам №52 (начиная с 1 апреля 2008 года) уже не выдаются. Таким образом, в Правилах ЕЭК ООН возник пробел в отношении нормирования прочности верхней части конструкции транспортных средств класса В вместимостью 9-16 пассажиров, что может привести к появлению на рынке потенциально опасных транспортных средств (кузова которых, в связи с отсутствием требований к их прочности, могут быть изготовлены, например, из дерева или других непрочных материалов). Эксперты Российской Федерации на сессиях GRSG высказывались против фактического исключения из Правил ЕЭК ООН предписаний к прочности кузова автобусов класса В вместимостью до 16 пассажиров.

Российская Федерация считает необходимым восстановить в действующих Правилах ЕЭК ООН обязательные предписания в отношении прочности верхней части конструкции автобусов вместимостью 9-16 пассажиров. Одним из предлагаемых вариантов решения данного вопроса может стать введение в Правила №107 предписаний к автобусам класса В вместимостью 9-16 пассажиров, аналогичных предписаниям пункта 5.4 Правил №52 (статическое нагружение крыши). Эффективность предписаний пункта 5.4 Правил №52 проверена многими годами применения Правил №52, а сами требования и методы контроля соответствия хорошо знакомы как изготовителям транспортных средств, так и Техническим службам. Введение этих предписаний в Правила №107 фактически означает их автоматический перенос из одних Правил в другие, что не потребует от изготовителей внесения каких-либо изменений в конструкцию или технологию изготовления автобусов. Таким образом, не будет нужен даже переходный период для подготовки к их выполнению. Введение этих предписаний в качестве обязательных позволит не снижать уже достигнутый уровень пассивной безопасности автобусов класса В вместимостью 9-16 пассажиров. Другим вариантом решения является расширение области применения Правил №66 на все

автобусы независимо от их вместимости (динамическое нагружение). В дальнейшем эти предписания могут получить развитие по результатам исследований, связанных с выбором вида испытаний (динамическое или статическое нагружение), места, направления и энергии удара и т.д.

Российская Федерация предлагает передать данный документ в рабочую группу GRSG, с тем чтобы продолжить работу над улучшением Правил №66.
