



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности****115-я сессия**

Женева, 9–12 октября 2018 года

Пункт 15 предварительной повестки дня

**Правила № 144 ООН (автоматические системы
вызова экстренных оперативных служб)****Предложение по поправкам к Правилам № 144 ООН
(автоматические системы вызова экстренных
оперативных служб)****Представлено экспертом от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) для внесения исправлений в область применения Правил № 144 ООН, касающихся автоматических систем вызова экстренных оперативных служб, в соответствии с дискуссией, состоявшейся на 114-й сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/93, пункт 46). Изменения к нынешнему тексту Правил № 144 ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений и зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, направление работы 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 1.3 изменить следующим образом (сноска ¹ не изменяется):

- «1.3 Транспортные средства,
- a) не относящиеся к области применения ни Правил № 94 ООН, ни Правил № 95 ООН и не оснащенные ~~механизмом автоматического приведения в действие СВЭС~~ **инициируемой удерживающей системой;**
 - b) категории M₁, относящиеся к области применения Правил № 94 ООН **или/и Правил № 95 ООН** и не ~~оборудованные фронтальной подушкой безопасности~~ оснащенные **инициируемой удерживающей системой;**
 - c) категории N₁, относящиеся к области применения Правил № 95 ООН и не ~~оборудованные боковой подушкой безопасности~~ оснащенные **инициируемой удерживающей системой;**
 - d) категории M₁, общая допустимая масса которых превышает 3,5 т; и
 - e) бронированные транспортные средства¹
- исключаются из области применения настоящих Правил.»

Включить новый пункт 2.34 следующего содержания:

- «**2.34** **"Иницируемая удерживающая система"** означает удерживающую систему, которая срабатывает при столкновении транспортного средства в соответствии с приложением 4 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение) или приложением 3 к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение) либо в соответствии с обоими этими приложениями.»

Часть II

Пункты 26.2–26.2.2.2.3 изменить следующим образом:

- «26.2 УВЭС должно быть установлено таким образом, чтобы в случае сильного удара транспортного средства обеспечивался прием иницирующего сигнала. Соблюдение этого требования проверяют в ходе предусмотренного настоящим пунктом испытания транспортного средства на удар.
- По получении иницирующего сигнала СВЭС выполняет операцию экстренного вызова. Это проверяют при помощи одного из методов испытания, описанных в приложении 11.
- 26.2.1 Транспортные средства категории M₁ подвергают нижеследующим проверкам.
- 26.2.1.1 Транспортные средства категории M₁ с общей допустимой массой не более 2,5 т и высотой расположения точки R до 700 мм – проверка иницирующего сигнала:
- 26.2.1.1.1 при испытании транспортного средства на столкновение в соответствии с приложением 3 к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение) и приложением 4 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение); либо
- 26.2.1.1.2 в случае распространения официальных утверждений типа на основании настоящих Правил или в случае официального утверждения типов транспортных средств, которые уже были официально утверждены на основании Правил № 94 ООН или Правил № 95 ООН до вступления в силу настоящих Правил, с представлением имеющейся документации (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающей, что при испытании на удар в соответствии

с Правилами № 94 ООН (лобовое столкновение) и Правилами № 95 ООН (боковое столкновение):

- a) иницирующий сигнал был генерирован;
- b) удар, которому подверглось транспортное средство, отрицательным образом не повлиял на функционирование установленного УВЭС.

26.2.1.1.3 Проверки или демонстрации иницирующего сигнала в случае лобового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой передней удерживающей системой, соответствующей предписаниям приложения 3 к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение).

26.2.1.1.4 Проверки или демонстрации иницирующего сигнала в случае бокового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой боковой удерживающей системой, соответствующей предписаниям приложения 4 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение).

26.2.1.2 Транспортные средства категории M_1 с общей допустимой массой не более 2,5 т и высотой расположения точки R свыше 700 мм – проверка иницирующего сигнала:

26.2.1.2.1 при испытании транспортного средства на столкновение в соответствии с приложением 3 к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение); либо

26.2.1.2.2 в случае распространения официальных утверждений типа на основании настоящих Правил или в случае официального утверждения типов транспортных средств, которые уже были официально утверждены на основании Правил № 94 ООН или Правил № 95 ООН до вступления в силу настоящих Правил, с представлением имеющейся документации (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающей, что при испытании на удар в соответствии с Правилами № 94 ООН (лобовое столкновение):

- a) иницирующий сигнал был генерирован;
- b) удар, которому подверглось транспортное средство, отрицательным образом не повлиял на функционирование установленного УВЭС.

26.2.1.2.3 Проверки или демонстрации иницирующего сигнала в случае лобового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой передней удерживающей системой, соответствующей предписаниям приложения 3 к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение).

26.2.1.3 Транспортные средства категории M_1 с общей допустимой массой свыше 2,5 т и высотой расположения точки R не более 700 мм – проверка иницирующего сигнала:

26.2.1.3.1 при испытании транспортного средства на столкновение в соответствии с приложением 4 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение); либо

26.2.1.3.2 в случае распространения официальных утверждений типа на основании настоящих Правил или в случае официального утверждения типов транспортных средств, которые уже были официально утверждены на основании Правил № 94 ООН или Правил № 95 ООН до вступления в силу настоящих Правил, с представлением имеющейся документации (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающей, что при испытании на удар в соответствии с Правилами № 95 ООН (боковое столкновение):

- a) иницирующий сигнал был генерирован;

- b) удар, которому подверглось транспортное средство, отрицательным образом не повлиял на функционирование установленного УВЭС
- 26.2.1.3.3 Проверки или демонстрации иницирующего сигнала в случае бокового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой боковой удерживающей системой, соответствующей предписаниям приложения 4 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение).**
- 26.2.1.4 Транспортные средства категории M₁ с общей допустимой массой более 2,5 т и высотой расположения точки R свыше 700 мм:
- 26.2.1.4.1 изготовитель должен представить имеющуюся документацию (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающую генерацию иницирующего сигнала для целей СВЭС.
- 26.2.1.1.3 Демонстрации иницирующего сигнала в случае лобового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой лобовой удерживающей системой.**
- 26.2.1.1.4 Демонстрации иницирующего сигнала в случае бокового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой боковой удерживающей системой.**
- 26.2.2 Транспортные средства категории N₁ подвергаются нижеследующим проверкам.
- 26.2.2.1 Транспортные средства категории N₁ с высотой расположения точки R до 700 мм – проверка иницирующего сигнала:
- 26.2.2.1.1 при испытании транспортного средства на столкновение в соответствии с Правилами № 95 ООН (боковое столкновение); либо
- 26.2.2.1.2 в случае распространения официальных утверждений типа на основании настоящих Правил или в случае официального утверждения типов транспортных средств, которые уже были официально утверждены на основании Правил № 94 ООН или Правил № 95 ООН до вступления в силу настоящих Правил, с представлением имеющейся документации (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающей, что при испытании в соответствии с Правилами № 95 ООН (боковое столкновение):
- a) иницирующий сигнал был генерирован;
- b) удар, которому подверглось транспортное средство, отрицательным образом не повлиял на функционирование установленного УВЭС.
- 26.2.2.1.3 Проверки или демонстрации иницирующего сигнала в случае бокового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой боковой удерживающей системой, соответствующей предписаниям приложения 4 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение).**
- 26.2.2.2 Транспортные средства категории N₁ с высотой расположения точки R свыше 700 мм:
- 26.2.2.2.1 изготовитель должен представить имеющуюся документацию (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающую генерацию иницирующего сигнала для целей СВЭС.
- 26.2.2.2.2 Демонстрации иницирующего сигнала в случае лобового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой лобовой удерживающей системой.**

26.2.2.2.3 Демонстрации инициирующего сигнала в случае бокового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено инициируемой боковой удерживающей системой.»

Часть III

Пункты 35.5.1–35.5.2.2.3 изменить следующим образом:

- «35.5.1 Транспортные средства категории М₁ подвергаются нижеследующим проверкам.
- 35.5.1.1 Транспортные средства категории М₁ с общей допустимой массой не более 2,5 т и высотой расположения точки R до 700 мм – проверка инициирующего сигнала:
- 35.5.1.1.1 при испытании транспортного средства на столкновение в соответствии с приложением 3 к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение) и приложением 4 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение); либо
- 35.5.1.1.2 в случае распространения официальных утверждений типа на основании настоящих Правил или в случае официального утверждения типов транспортных средств, которые уже были официально утверждены на основании Правил № 94 или Правил № 95 ООН до вступления в силу настоящих Правил, с представлением имеющейся документации (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающей, что при испытании на удар в соответствии с Правилами № 94 ООН (лобовое столкновение) и Правилами № 95 ООН (боковое столкновение):
- a) инициирующий сигнал был генерирован;
 - b) удар, которому подверглось транспортное средство, отрицательным образом не повлиял на функционирование установленной СВЭС.
- 35.5.1.1.3 Проверки или демонстрации инициирующего сигнала в случае лобового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено инициируемой передней удерживающей системой, соответствующей предписаниям приложения 3 к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение).**
- 35.5.1.1.4 Проверки или демонстрации инициирующего сигнала в случае бокового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено инициируемой боковой удерживающей системой, соответствующей предписаниям приложения 4 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение).**
- 35.5.1.2 Транспортные средства категории М₁ с общей допустимой массой не более 2,5 т и высотой расположения точки R свыше 700 мм – проверка инициирующего сигнала:
- 35.5.1.2.1 при испытании транспортного средства на столкновение в соответствии с приложением 3 к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение); либо
- 35.5.1.2.2 в случае распространения официальных утверждений типа на основании настоящих Правил или в случае официального утверждения типов транспортных средств, которые уже были официально утверждены на основании Правил № 94 или Правил № 95 ООН до вступления в силу настоящих Правил, с представлением имеющейся документации (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающей, что при испытании на удар в соответствии с Правилами № 94 ООН (лобовое столкновение):
- a) инициирующий сигнал был генерирован;

- b) удар, которому подверглось транспортное средство, отрицательным образом не повлиял на функционирование установленной СВЭС.
- 35.5.1.2.3 Проверки или демонстрации иницирующего сигнала в случае лобового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой передней удерживающей системой, соответствующей предписаниям приложения 3 к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение).**
- 35.5.1.3 Транспортные средства категории M_1 с общей допустимой массой свыше 2,5 т и высотой расположения точки R не более 700 мм – проверка иницирующего сигнала:
- 35.5.1.3.1 при испытании транспортного средства на столкновение в соответствии с приложением 4 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение); либо
- 35.5.1.3.2 в случае распространения официальных утверждений типа на основании настоящих Правил или в случае официального утверждения типов транспортных средств, которые уже были официально утверждены на основании Правил № 94 или Правил № 95 ООН до вступления в силу настоящих Правил, с представлением имеющейся документации (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающей, что при испытании на удар в соответствии с Правилами № 95 ООН (боковое столкновение):
- a) иницирующий сигнал был генерирован;
- b) удар, которому подверглось транспортное средство, отрицательным образом не повлиял на функционирование установленной СВЭС.
- 35.5.1.3.3 Проверки или демонстрации иницирующего сигнала в случае бокового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой боковой удерживающей системой, соответствующей предписаниям приложения 4 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение).**
- 35.5.1.4 Транспортные средства категории M_1 с общей допустимой массой более 2,5 т и высотой расположения точки R свыше 700 мм:
- 35.5.1.4.1 изготовитель должен представить имеющуюся документацию (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающую генерацию иницирующего сигнала для целей СВЭС.
- 35.5.1.4.2 Демонстрации иницирующего сигнала в случае лобового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой лобовой удерживающей системой.**
- 35.5.1.4.3 Демонстрации иницирующего сигнала в случае бокового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой боковой удерживающей системой.**
- 35.5.2 Транспортные средства категории N_1 подвергаются нижеследующим проверкам.
- 35.5.2.1 Транспортные средства категории N_1 с высотой расположения точки R до 700 мм – проверка иницирующего сигнала:
- 35.5.2.1.1 при испытании транспортного средства на столкновение в соответствии с Правилами № 95 ООН (боковое столкновение); либо
- 35.5.2.1.2 в случае распространения официальных утверждений типа на основании настоящих Правил или в случае официального утверждения типов транспортных средств, которые уже были официально утверждены на основании Правил № 94 или Правил № 95 ООН до вступления в силу настоящих Правил, с представлением имеющейся документации

(протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающей, что при испытании в соответствии с Правилами № 94 ООН и Правилами № 95 ООН:

- a) иницирующий сигнал был генерирован;
- b) удар, которому подверглось транспортное средство, отрицательным образом не повлиял на функционирование установленного УВЭС.

35.5.2.1.3 Проверки или демонстрации иницирующего сигнала в случае бокового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой боковой удерживающей системой, соответствующей предписаниям приложения 4 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение).

35.5.2.2 Транспортные средства категории N₁ с высотой расположения точки R свыше 700 мм:

35.5.2.2.1 изготовитель должен представить имеющуюся документацию (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающую генерацию иницирующего сигнала для целей СВЭС.

35.5.2.2.2 Демонстрации иницирующего сигнала в случае лобового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой лобовой удерживающей системой.

35.5.2.2.3 Демонстрации иницирующего сигнала в случае бокового столкновения не требуется, если транспортное средство не оснащено иницируемой боковой удерживающей системой.»

II. Обоснование

1. На период с 2013 по 2016 год включительно GRSG решила учредить неофициальную рабочую группу (НРГ) по системам вызова экстренных оперативных служб (СВЭС) для разработки проекта новых правил ООН, касающихся СВЭС и прилагаемых к Соглашению 1958 года. Эта НРГ завершила свою работу в 2016 году; результаты этой работы были представлены и приняты на 173-й сессии Всемирного форума WP.29 в ноябре 2017 года на основе документа ECE/TRANS/WP.29/2017/132. Новые Правила № 144 ООН вступили в силу 19 июля 2018 года.

2. Используемый в этих Правилах подход сводился к тому, что оснащать СВЭС следует только те транспортные средства, которые оборудованы подушками безопасности, так как раскрытие подушки безопасности доказывает наличие на транспортном средстве автоматического механизма для подачи иницирующего сигнала. Таким образом, как подсказывает логика, транспортные средства, не оборудованные подушкой безопасности, не следует регламентировать с точки зрения их СВЭС. В соответствии с этой логикой НРГ по СВЭС решила согласовать область применения настоящих Правил с областью применения Правил № 94 ООН (лобовое столкновение) и Правил № 95 ООН (боковое столкновение) без учета, однако, транспортных средств, подпадающих под действие областей применения этих правил, касающихся пассивной безопасности, но не оснащенных подушками безопасности. Именно в этом и состоит одна из целей пункта 1.3 текста Правил, касающихся СВЭС.

3. Вместе с тем выяснилось, что, используя нынешнюю формулировку пункта 1.3 с, НРГ по СВЭС непреднамеренно упустила из виду, что транспортные средства категории M₁ также охвачены областью применения Правил № 95 ООН. Следовательно, вводить требование о срабатывании СВЭС в случае бокового удара на транспортных средствах категории M₁, относящихся к области применения Правил № 95 ООН, но не оснащенных боковой подушкой безопасности, нет необходимости.

4. НРГ, разумеется, не намерена исключать транспортные средства категории N_1 без подушек безопасности и в то же время игнорировать/не исключать транспортные средства категории M_1 без подушек безопасности.

5. Для обеспечения последовательности предлагается также заменить формулировки «боковая подушка безопасности» и «фронтальная подушка безопасности» на соответственно «удерживающая система, инициируемая при боковом столкновении» и «удерживающая система, инициируемая при лобовом столкновении». Это позволит также учитывать те транспортные средства, охватываемые настоящими Правилами ООН, в которых нет подушек безопасности, но все же имеется инициируемая система преднатяжителей.

6. В пересмотренном пункте 1.3 b) основное внимание уделено аспектам 3, 4 и 5 и преднамеренно используется формулировка «инициируемая удерживающая система» без указания того, является ли она «фронтальной» либо «боковой». Необходимая на самом деле проверка автоматического механизма СВЭС далее указана в пункте 26.2.1 части II и пункте 35.5.1 части III для обеспечения того, чтобы соответственно проверки бокового автоматического механизма не требовалось при отсутствии на транспортном средстве боковой удерживающей системы и проверки фронтального автоматического механизма не требовалось при отсутствии на нем фронтальной удерживающей системы.

7. Для более обстоятельного осознания данного вопроса в таблице, прилагаемой к настоящему документу, кратко охарактеризованы различные сочетания удерживающих систем транспортных средств и область их применения в контексте Правил № 94, 95 и 144 ООН. В таблице указаны и несоответствия. Таблица была также дополнена ссылкой на регламент Европейского союза, касающийся вызова экстренных служб («eCall»), в котором также присутствуют аналогичные несоответствия.

8. При пересмотре пунктов 26.2.1 и 35.5.2 были приняты к сведению и другие ошибки в пунктах 26.2.2.2 и 35.5.2.2:

«26.2.2.2 Транспортные средства категории N_1 с высотой расположения точки R свыше 700 мм:

26.2.2.2.1 изготовитель должен представить имеющуюся документацию (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающую генерацию инициирующего сигнала для целей СВЭС.»

и

«35.5.2.2 транспортные средства категории N_1 с высотой расположения точки R свыше 700 мм:

35.5.2.2.1 изготовитель должен представить имеющуюся документацию (протокол, фотографии, данные моделирования или эквивалентные сведения), подтверждающую генерацию инициирующего сигнала для целей СВЭС.»

9. Оба пункта касаются транспортных средств категории N_1 , которые не входят в область применения Правил № 95 ООН, однако нынешняя формулировка, тем не менее, требует представления имеющейся документации, подтверждающей генерацию инициирующего сигнала. Таким образом, добавлено новое положение для разъяснения того, что этого не требуется при отсутствии на транспортном средстве удерживающей системы, инициируемой при лобовом или боковом столкновении.