



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят четвертая сессия

Женева, 21–24 июня 2011 года

Пункт 16.9 предварительной повестки дня

Ход разработки новых глобальных технических

правил и поправок к введенным глобальным

техническим правилам – Боковой удар о столб (БУС)

Предложение по кругу ведения, правилам процедуры и первому докладу о ходе работы неофициальной группы по разработке глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб

Представлено правительством Австралии*

В настоящем документе содержится предложение по кругу ведения (КВ) и правилам процедуры (ПП) неофициальной группы по разработке глобальных технических правил (гтп), касающихся бокового удара о столб (БУС), а также первый доклад о ходе работы этой неофициальной группы. Он основан на тексте неофициального документа WP.29-153-33, распространенного в ходе сто пятьдесят третьей сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/1089, пункт 109). Этот документ передается WP.29 и Исполнительному комитету (АС.3) Соглашения 1998 года для рассмотрения возможного принятия. Настоящий доклад следует включить в гтп в качестве добавления в рамках Глобального регистра.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208/, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 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. Справочная информация

1. На сто пятидесятой сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), состоявшаяся в марте 2010 года, Австралия представила неофициальный документ с предложением разработки по гтп, касающимся бокового удара о столб (БУС) (WP.29-150-11).

2. АС.3 просил секретариат распространить документ WP.29-150-11 под официальным условным обозначением для рассмотрения и проведения голосования на июньской сессии 2010 года. Была достигнута договоренность о передаче документа WP.29-150-11 Рабочей группе по пассивной безопасности (GRSP) для его рассмотрения на ее сессии в мае 2010 года и для оценки потребности в учреждении неофициальной группы.

3. На своей майской сессии 2010 года GRSP рассмотрела официальное предложение Австралии (ECE/TRANS/WP.29/2010/81) вместе с неофициальным документом GRSP-47-28, включающим предлагаемый перечень задач. GRSP достигла согласия относительно предлагаемой деятельности в области согласования аспектов испытания на боковой удар о столб и относительно учреждения неофициальной группы по этому вопросу под председательством Австралии при условии, что с этим согласятся WP.29 и АС.3.

4. На сто пятьдесят первой сессии WP.29, состоявшейся в июне 2010 года, АС.3 рассмотрел официальное предложение Австралии и дал согласие на разработку гтп и учреждение неофициальной группы. АС.3 также согласился с тем, что в качестве первоначальных задач этой неофициальной группе следует:

а) подтвердить потребность в таких гтп в плане обеспечения безопасности в свете все более широкого использования систем электронного контроля устойчивости транспортных средств и

б) в то же время оценить потенциальные стандарты для краш-тестов, которые должны найти отражение в предлагаемых гтп. АС.3 согласился с тем, что разработка этих гтп и исследование преимуществ, связанных с принятием таких гтп, будут проходить параллельно.

5. Секретариату было поручено подготовить соответствующий документ АС.3 и передать его на рассмотрение GRSP.

6. В состав неофициальной группы входили следующие Договаривающиеся стороны: Австралия, Германия, Италия, Канада, Китай, Нидерланды, Новая Зеландия, Республика Корея, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция, Япония и Европейская комиссия. В ее работе принимали участие также представители Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП).

II. Совещание в Бонне, 16–18 ноября 2010 года

7. Неофициальная группа провела свое первое совещание в Бонне 16–18 ноября 2010 года. Это совещание было посвящено разработке базы общих данных, охватывающих комплекс уже проведенных исследований по проблеме бокового удара о столб и последних краш-тестов, а также установлению широких параметров будущей работы.

8. Сообщения:

На этом совещании были сделаны следующие сообщения:

- a) Департамент инфраструктуры и транспорта (ДИТ), Австралия: гтп, касающиеся бокового удара о столб: оценка потребности в обеспечении безопасности: первоначальный сбор данных;
- b) "Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)": последствия контроля устойчивости транспортных средств с точки зрения дорожно-транспортных происшествий на сельских дорогах;
- c) ДИТ: оценка транспортных технологий – электронный контроль устойчивости: использование австралийских данных о рейтинге безопасности подержанных автомобилей;
- d) Национальная администрация безопасности дорожного движения (НАБДД): испытание на боковой удар о столб (США);
- e) BASt от имени WG13 и WG21: Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств данные о дорожно-транспортных происшествиях: боковой удар о столб;
- f) ДИТ: резюме имеющихся данных об испытаниях;
- g) Обновленная информация Подкомитета по установке манекена WorldSID;
- h) ДИТ: резюме нынешних испытаний на удар о столб;
- i) Министерство транспорта Канады: сопоставление испытаний на удар о столб WorldSID IRTRACC, WorldSID Rib-Eye и ES2-re;
- j) ДИТ: австралийское исследование 2010 года по вопросу о боковых ударах о столб, резюме недавних исследований с использованием манекена WorldSID 50-го перцентилля на удар о круглый перпендикулярный столб, а также при смещенном ударе о перпендикулярный столб;
- k) НАБДД: анализ преимуществ в плане регулирования последствий бокового удара о косоугольный столб;
- l) BASt от имени WG13 и WG21 ЕКПБТ: анализ рентабельности процедур испытания на боковой удар.

9. НАБДД также представила ряд документов, на которые сделаны ссылки в ее сообщениях.

10. Во время дискуссии были рассмотрены нижеследующие вопросы.

11. Участники совещания достигли согласия по правилам процедуры. Эти правила изложены в приложении 1.

12. Участники совещания достигли согласия по кругу ведения. Круг ведения изложен в приложении 2 и должен быть одобрен GRSP до его утверждения WP.29. Дата принятия предлагаемых гтп в проекте круга ведения не указана, однако была достигнута договоренность о том, что этот вопрос будет включен в повестку дня будущих совещаний неофициальной группы в качестве постоянного пункта.

13. К числу других вопросов, по которым были приняты решения или было высказано определенное мнение, относятся следующие аспекты:

- a) хотя предварительные результаты оценки потребностей в области обеспечения безопасности и были приняты к сведению, была достигнута договоренность о том, что для следующего совещания необходимо представить более подробную информацию;

b) в сообщениях VASSt, ДИТ и НАБДД указывалось, что электронные системы контроля устойчивости (ЭКУ) будут оказывать существенное воздействие на сокращение числа аварий одиночных транспортных средств, особенно спортивно-хозяйственного назначения (АСХ), но не позволят решить проблемы, регулируемые данными гтп;

c) участники совещания выразили обоснованное мнение о том, что гтп должны представлять собой высококачественный документ, содержащий одну процедуру испытания. И хотя было признано, что решения о сроках применения в конечном счете относятся к компетенции Договаривающихся сторон, некоторые из участников также внесли предложение о том, чтобы в рамках гтп, например в части А, рассматривался вопрос о надлежащих сроках осуществления;

d) были высказаны мнения о том, что область применения гтп должна охватывать легкие пассажирские и легкие коммерческие транспортные средства (грузоподъемностью до 10 000 фунтов);

e) отмечалось, что данные, представленные США, подтверждают результаты испытаний на удар под косым углом и что, как свидетельствуют данные ЕКПБТ, самый большой процент дорожно-транспортных происшествий происходит при температуре $90^{\circ} \pm 15^{\circ}$. В этой связи противоречий между данными, по-видимому, нет. Было достигнуто согласие относительно потребности в дальнейшей всесторонней работе по вопросу об угле удара. Вместе с тем отмечалось также, что выбрать угол удара довольно трудно и что его выбор в ходе испытания может определяться скорее искомым результатом, а не самой общей точкой удара;

f) отмечалось, что при всей необходимости тесного сотрудничества с неофициальной группой по WorldSID требуется проводить четкое различие в работе. Например, неофициальная группа по WorldSID должна отвечать за построение кривых риска (в настоящее время эта работа проводится одной из групп Международной организации по стандартизации (ИСО)), а неофициальная группа по БУС должна отвечать за установление критериев и пределов травмирования;

g) было решено, что будущие заседания неофициальных групп по БУС и WorldSID при необходимости будут проведены совместно;

h) было отмечено, что работа по мужскому манекену WorldSID 50-го перцентиля будет завершена в 2011 году, причем для разработки кривых риска и положений для сидения потребуются, возможно, больше времени; между тем разработка женского манекена WorldSID 5-го перцентиля будет завершена в 2013 году;

i) в целом было решено, что в процедуре испытаний, предусмотренных в гтп, будут использоваться манекены WorldSID;

j) было достигнуто согласие относительно того, что пока не настало время для определения согласованной процедуры испытаний и что рассмотрение этой процедуры на основе Федерального стандарта безопасности автотранспорта (FMVSS) 214, программы ЕвроПОНА и испытаний, проводящихся APROSYS, следует продолжать;

k) было решено, что анализ рентабельности станет основным элементом сравнения трех потенциальных процедур;

1) ДИТ представил предварительный график, который завершается передачей WP.29 и AC.3 проекта гтп для утверждения в ноябре 2012 года. В комментариях отмечалось, что эти сроки едва ли являются реальными, в частности по той причине, что GRSP потребуется время для одобрения гтп. Было решено держать этот вопрос под контролем и было указано, что самое главное – это подготовка высококачественных гтп.

III. Будущие совещания

14. Следующее совещание неофициальной группы по БУС состоится в Брюсселе в течение недели с 28 февраля по 4 марта 2011 года совместно с совещаниями неофициальных групп по WorldSID и гтп № 7 (подголовники).

15. Дальнейшие совещания неофициальных групп по БУС и WorldSID при необходимости будут проводиться совместно. Последующие совещания планируется провести в течение недели с 6 по 10 июня 2011 года в Вашингтоне, округ Колумбия, а также в сентябре/октябре и декабре 2011 года.

IV. Пункты с указанием действий

16. Пункты с указанием действий, которые должны быть предприняты до проведения совещания в Брюсселе, включают следующее:

<i>Действия</i>	<i>Ответственность</i>
Предоставление данных о потребностях в обеспечении безопасности	Договаривающимся сторонам, участвующим в работе неофициальной группы, которые еще не прореагировали на просьбу Австралии (первоначально направленную по электронной почте 17 сентября 2010 года), следует сделать это. Первоначальный крайний срок – конец декабря 2010 года. Австралии надлежит действовать на двусторонней основе с правительствами при возникновении проблем в плане получения данных. [Примечание: Австралия может также обратиться к Договаривающимся сторонам с просьбой о предоставлении более подробных данных (например, анализ пола и частей тела).]
Проведение комплексного анализа данных о потребности в обеспечении безопасности	Австралия
Выявление целевых категорий транспортных средств, подпадающих под сферу действия правил	Германия
Пересчет представленных США преимуществ для учета самых последних данных	США
Организация брифинга по работе APROSYS в области бокового удара	Организатор – Австралия

<i>Действия</i>	<i>Ответственность</i>
Организация брифинга по соответствующей работе ЕвроПОНА	Организаторы – Австралия/Франция
Обзор данных об угле удара	Германия, США и, по возможности, другие Договаривающиеся стороны
Резюме данных о соответствующих краш-тестах, включая уведомление о будущих краш-тестах	Договаривающиеся стороны
Сообщение на совещании в Брюсселе о соответствующих краш-тестах	Договаривающиеся стороны
Сбор информации о затратах на контрмеры	Австралия проведет дальнейшие двусторонние исследования с изготовителями
Рассмотрение преимуществ контрмер, принимаемых при боковом ударе о столб в случае опрокидывания, с учетом системы ЭКУ	Австралия проведет дальнейшие исследования вместе с изготовителями
Определение частей тела, подлежащих оценке в качестве первого шага при установлении критериев травмирования (величины будут рассмотрены на последующем заседании)	Неофициальная группа
Рассмотрение вопроса о том, следует ли в рамках гтп затрагивать аспекты послеаварийной электробезопасности	Австралия проведет дополнительные исследования; неофициальная группа

17. По всем пунктам с указанием действий секретариату будут переданы соответствующие рекомендации, как только это станет возможным, и в надлежащих случаях эти пункты будут включены в повестку дня совещания в Брюсселе.

18. Для совещания в Брюсселе могут быть определены дополнительные вопросы. При необходимости секретариат свяжется с членами неофициальной группы.

Приложение 1

Правила процедуры

1. В любой неофициальной группе могут принять участие все члены GRSP и WP.29. Никаких ограничений на число участников от любой страны или организации не предусматривается, хотя данный аспект останется под контролем.
2. Работой неофициальной группы будут руководить председатель (г-н Хоган) и секретарь (г-н Бельшер).
3. Официальным языком неофициальной группы будет английский язык.
4. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю группы в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала совещания. Аспекты или предложения, по которым должна принимать решения неофициальная группа, следует распространять за две недели до начала совещания.
5. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов неофициальной группы не позднее чем за две недели до начала всех запланированных совещаний.
6. В процессе работы участники будут стремиться к достижению консенсуса. Если консенсуса достичь невозможно, то председатель группы или его представитель представляет GRSP различные точки зрения.
7. Информация о ходе работы неофициальной группы, как правило, будет представляться GRSP в виде неофициального документа председателем или его представителем.
8. Все рабочие документы следует распространять в цифровом формате и размещать на вебсайте ЕЭК ООН в разделе GRSP http://www.unece.org/trans/main/wp29/meeting_docs_grsp.html с представлением свободного доступа к ним.

Приложение 2

Круг ведения

К числу основных задач, выполняемых неофициальной группой, относятся:

1. обзор существующих исследований, включая испытания на удар, и публикаций;
2. поддержание связи с неофициальной группой GRSP по WorldSID и рассмотрение итогов ее совещаний;
3. оценка потребностей в обеспечении безопасности, включая анализ нынешних смертных случаев и травм от бокового удара о столб, других боковых ударов и опрокидываний, с учетом таких положительных изменений в области безопасности, имевших место или могущих иметь место, как ЭКУ; учет целевых категорий транспортных средств;
4. изучение возможных процедур испытаний;
5. рассмотрение вариантов предлагаемых процедур испытаний;
6. разработка возможных контрмер, обусловленных ограниченным числом процедур испытания;
7. расчеты на определение возможного снижения травматизма в результате принятия этих контрмер;
8. оценка анализа рентабельности для ограниченного числа процедур испытаний (включая данные от значительного числа стран, поскольку могут быть существенные различия в получении преимущества);
9. оценка возможных дополнительных преимуществ и затрат, например в связи с испытанием меньшего манекена (женского, 5-го перцентиля) и сидений для пассажиров с неударной стороны или задних сидений;
10. выбор лучшей процедуры испытания; и
11. подготовка проекта глобальных технических правил для рассмотрения GRSP и впоследствии WP.29.