



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят первая сессия

Женева, 22–25 июня 2010 года

Пункт 4.4 предварительной повестки дня

**Разработка международной системы официального
утверждения типа комплектного транспортного средства (IWVTA)**

Принципы обеспечения комплексной безопасности транспортных средств в рамках международной процедуры официального утверждения типа комплектного автомобиля

Передано представителем Российской Федерации *

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен представителем от Российской Федерации в качестве вклада в разработку принципов международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства. Он передается для рассмотрения Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и неофициальной рабочей группе по IWVTA.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, 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.

1. В силу исторических условий развития автомобильной промышленности и многообразия существующих требований к транспортным средствам, многие страны в настоящее время применяют свои уникальные системы официального утверждения типа или декларирования соответствия совокупности законодательно установленных предписаний. Наиболее характерными примерами являются системы утверждения типа полнокомплектного транспортного средства в ЕС, России и самосертификации в США, Канаде; при этом номенклатуры требований достаточно близки, несмотря на принципиальную разницу в процедурах.

2. Глобализация экономики требует более упрощенного и эффективного доступа на рынки различных стран. Разработка на уровне WP.29 под эгидой ЕЭК ООН гармонизированной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства будет способствовать международной гармонизации методов испытаний и административных процедур, создаст возможность для взаимного признания результатов оценки соответствия, обеспечит снижение издержек изготовителей.

3. Требования, устанавливаемые для целей IWVTA, должны преследовать цель снижения рисков причинения вреда, связанного с использованием транспортных средств. Под риском причинения вреда понимается вероятность наступления заранее определенных нежелательных последствий. Возможность прямого измерения риска отсутствует, но чем выше риск, тем более опасным (менее безопасным) является рассматриваемое транспортное средство.

4. При эксплуатации транспортных средств возникают следующие основные виды опасностей:

- (a) Биологическая, связанная с загрязнением окружающей среды вредными веществами, содержащимися в отработавших газах двигателя, а также отходами, образующимися в процессе и по окончании эксплуатации транспортного средства. Кроме того, биологическая опасность возникает вследствие шумового воздействия транспортных средств на окружающую среду. К сожалению, эта опасность имеет «отложенный» эффект по воздействию на человека и окружающую среду и ее проявления наблюдаются кумулятивно.
- (b) Опасность совершения ДТП. По существу, она классифицируется как механическая.
- (c) Пожарная, обусловленная возможностью возгорания транспортного средства
- (d) Нарушения в работе приборов и оборудования, связанные с вредным воздействием электромагнитного излучения от источников, находящихся на транспортных средствах.
- (e) Электрическая, обусловленная возможностью поражения электрическим током при эксплуатации транспортных средств (в первую очередь, это касается электромобилей и троллейбусов).
- (f) Незаконное использование транспортного средства, которое, очевидно, сопряжено с причинением ущерба.

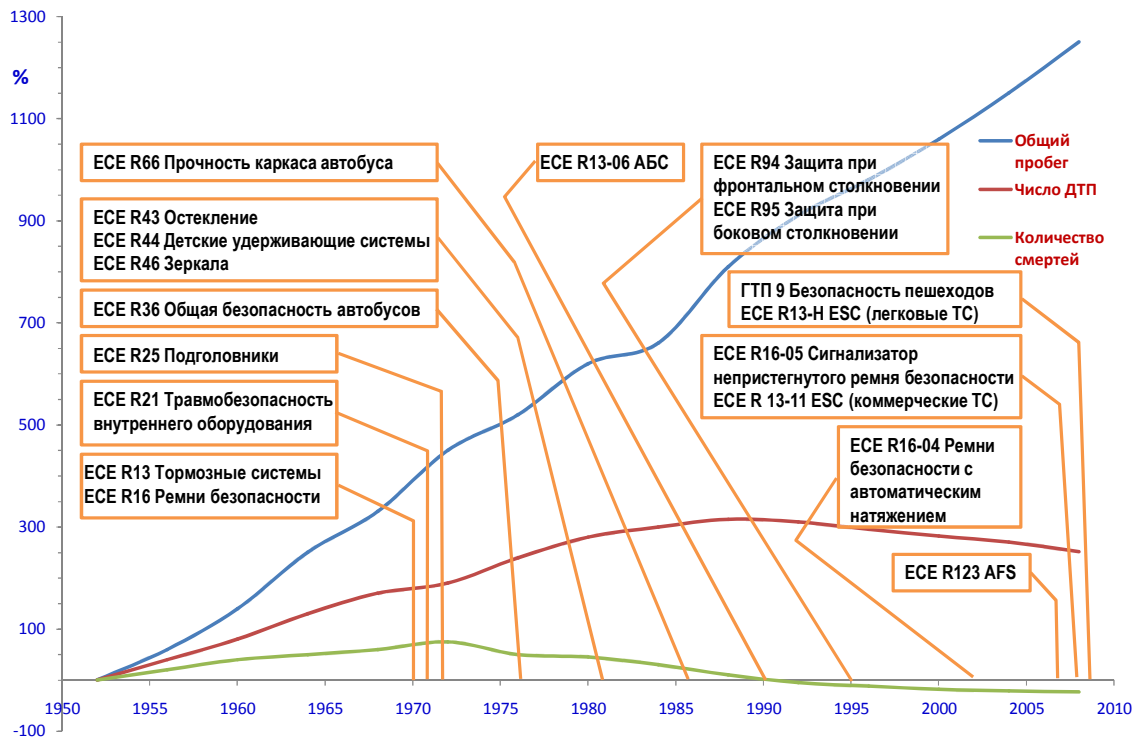
5. Наибольший социальный ущерб связан с механической безопасностью транспортных средств. Причиняемый вред характеризуется показателями аварийности: количеством дорожно-транспортных происшествий (ДТП), количеством погибших и раненых. В общем случае причиной ДТП может стать любая комбинация факторов системы «водитель – автотранспортное средство –

дорожная обстановка». Несовершенство конструкции автотранспортных средств является одной из причин повышения рисков ДТП. Существует взаимосвязь между состоянием конструкции транспортных средств и рисками причинения вреда, которая может быть установлена посредством косвенных статистических показателей аварийности: количества погибших при ДТП, отнесенного к парку транспортных средств или их общему пробегу.

6. Понимание ДТП как события, которое возникает в результате потери водителем возможности управлять транспортным средством по своему усмотрению, является основой для конструирования систем активной безопасности, направленных на предотвращение ДТП. Конструктивные мероприятия, направленные на снижение тяжести последствий ДТП, в частности, проектирование конструкций кузова автомобиля и удерживающих систем пассивной безопасности, основываются на результатах исследований выносливости человека к воздействию травм.

7. Стратегия разработки требований безопасности, которой придерживается Всемирный форум WP.29, заключается в эффективной реализации мероприятий по повышению безопасности конструкции, обеспечивающих сокращение числа ДТП и снижение тяжести их последствий, несмотря на рост автомобильного парка и увеличение общего пробега, что иллюстрируется приведенной ниже диаграммой (рис.1). За годы деятельности WP.29 многократно увеличился общий пробег транспортных средств, но это не привело к такому же росту ДТП, а показатель смертности при ДТП за этот же период даже снизился, благодаря введению новых требований к конструктивной безопасности.

рис. 1



8. Безопасность транспортного средства характеризует его способность препятствовать нанесению ущерба и, тем самым, снижать риск причинения вреда.
9. В приложении представлена структурная схема обеспечения безопасности транспортных средств в зависимости от рисков причинения вреда.
10. Сделав оценку рисков причинения вреда, и опасностей, возникающих при эксплуатации транспортных средств, можно установить их связь с элементами конструкции, в отношении которых необходимо установление требований безопасности.
11. Эти требования безопасности должны быть объективными и характеризоваться количественными критериями. Они должны быть нейтральны по отношению к применяемым технологиям. Результаты испытаний и измерений для проверки соответствия этим требованиям должны быть воспроизводимыми.
12. Правила ЕЭК ООН разрабатываются таким образом, чтобы удовлетворять приведенным критериям. Поэтому их можно использовать для целей оценки соответствия в рамках IVWTA.
13. Говоря же о перечне обязательных требований для IVWTA, необходимо принять во внимание следующее.
14. Устанавливая обязательные требования безопасности к конструкции транспортных средств, мы стремимся к тому, чтобы наблюдался экономический и социальный эффект от их применения, что может быть оценено снижением ущерба от возможных рисков причинения вреда, то есть, сокращением числа ДТП, снижением тяжести их последствий ДТП, равно как и уменьшением иного вреда здоровью людей, в том числе, посредством загрязнения окружающей среды.
15. Требования безопасности, устанавливаемые по отношению к транспортным средствам, должны обеспечивать баланс общественных интересов в плане повышения безопасности продукции и экономических интересов изготовителей, при этом, социальная ответственность изготовителя заключается в том, что он должен стремиться выпускать транспортные средства, удовлетворяющие самым современным требованиям безопасности.
16. Однако, не следует забывать, что обеспечение тех или иных требований безопасности подразумевает проведение мероприятий, связанных с разработкой и постановкой на производство новой конструкции, способной удовлетворять этим требованиям, что приводит к увеличению себестоимости продукции. Затраты вначале несет изготовитель автотранспортного средства, а в последствии они переносятся на потребителя.
17. Поэтому в отношении перечня обязательных требований безопасности должен соблюдаться принцип минимальной достаточности.
18. В целом, комплексный подход к установлению перечня требований в рамках процедур IVWTA должен способствовать достижению социально приемлемого уровня безопасности при общем высоком техническом уровне и потребительских свойствах перспективных транспортных средств, должен базироваться на опыте региональных и национальных систем подтверждения соответствия требованиям безопасности, включать в себя объективные, воспроизводимые методы испытаний и объективные, независимые друг от друга критерии оценки.

Приложение

Структурная схема обеспечения безопасности транспортных средств в зависимости от рисков причинения вреда

