

22 February 2011

Глобальный регистр

Создан 18 ноября 2004 года в соответствии со статьей 6 Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (ECE/TRANS/132 и Corr.1); совершено в Женеве 25 июня 1998 года

Добавление 9: глобальные технические правила № 9

Безопасность пешеходов

Исправление 1 – Дополнительное приложение 1

Предложение и отчет в соответствии с пунктом 6.3.7 статьи 6 Соглашения

- Предложение по разработке поправок к глобальным техническим правилам № 9, касающимся безопасности пешеходов (TRANS/WP.29/AC.3/23).
- Заключительный доклад по разработке поправки 1 к глобальным техническим правилам № 9 (безопасность пешеходов) (ECE/TRANS/WP.29/2010/135 и ECE/TRANS/WP.29/2010/135/Corr.1).



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Предложение по разработке поправок к глобальным техническим правилам № 9, касающимся безопасности пешеходов

I. Изложение технических принципов и обоснование

A. Введение

1. Цель настоящего предложения состоит в изменении существующих глобальных технических правил (гтп) № 9, касающихся безопасности пешеходов, для повышения безопасности пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения. Эти глобальные технические правила направлены на совершенствование конструкции элементов передней части транспортных средств, которые, как было установлено, являются причиной травматизма в случае наезда на пешехода или иного уязвимого участника дорожного движения.

2. В нынешнем тексте гтп № 9 предусмотрены только концепция "транспортных средств с плоской передней частью" и соответственно освобождение от требований в отношении безопасности пешеходов для транспортных средств категорий 1-2 и 2. Цель настоящего предложения заключается в том, чтобы внести поправку в гтп № 9, согласно которой данное освобождение следует в равной степени применять к некоторым транспортным средствам категории 1-1 (т.е. пассажирским легковым автомобилям) при условии соблюдения ряда требований.

B. Обоснование изменений

3. 13 ноября 2008 года на сессии Исполнительного комитета Европейское сообщество (ЕС), являясь Договаривающейся стороной Глобального соглашения 1998 года в рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), проголосовало за введение глобальных технических правил (гтп), касающихся безопасности пешеходов (гтп № 9).

4. После принятия этих гтп Европейское сообщество (ЕС) завершило разработку своих правил (ЕС) 78/2009 о требованиях по безопасности пешеходов (этап 2), текст которых в значительной степени основан на гтп № 9.

5. Процедура ЕС была завершена Европейским советом министров и Европейским парламентом в рамках процесса, получившего всеобщую известность как "процесс принятия совместных решений". Изготовители компонентов транспортных средств, автомобилестроительные предприятия и представляющие их интересы ассоциации в целом поддержали предложенный текст, а также процесс гтп. Один из поднятых вопросов касался необходимых освобождений для транспортных средств специальной конструкции (транспортных средств с плоской передней частью), и после тщательного изучения данного вопроса Европейское сообщество признало, что эти специальные конструкции транспортных средств требуют особого внимания.

6. Парки автомобилей, которые эксплуатируются в настоящее время или будут использоваться в будущем, включают группу моделей транспортных средств с плоской передней частью, имеющих одинаковую или почти идентичную форму передней части (официально утверждаемых в качестве транспортных средств либо категорий 1-1 и 1-2, либо категории 2), но незначительно отличающихся в отношении расстояния между передней осью и точкой R, которое в настоящее время составляет приблизительно 1 000 мм ($d \approx 960$ мм... 1 070 мм). Существующий предел $d < 1\,000$ мм, который был установлен скорее произвольно, является причиной того, что очень похожие модели в рамках этой группы, независимо от того, произведены они одним и тем же или разными изготовителями, должны будут классифицироваться совершенно по-разному. Поэтому на основе обстоятельного изучения автомобильных парков предлагается незначительно увеличить нынешний предел в 1 000 мм до 1 100 мм, с тем чтобы все транспортные средства, которые не достигают этого предела, классифицировались одинаково, что тем самым позволит также избежать нарушений правил конкуренции среди разных производителей. Исходя из этого, Германия предлагает незначительно изменить гтп № 9 таким образом, чтобы транспортные средства, у которых продольное расстояние d между передней осью и точкой R сиденья водителя составляет менее 1 100 мм, рассматривались в качестве "транспортных средств с плоской передней частью".
7. Все исследования, проведенные при разработке гтп, базировались на классических формах кузова типа седан и фактически не учитывали транспортные средства с плоской передней частью, у которых форма передней части близка к вертикальной (например, когда эффективный угол капота, определенный в законодательстве Японии, превышает 40°) и у которых капот очень короткий (например, некоторые фургоны для доставки грузов)*.
8. Транспортные средства одного и того же производителя зачастую изготавливаются в двух конфигурациях, т.е. один вариант в виде категории 2 (коммерческое транспортное средство), а другой - в виде категории 1-1 (пассажирский легковой автомобиль). Оба транспортных средства имеют совершенно одинаковую конструкцию плоской передней части; нынешний текст гтп № 9 предусматривает освобождение для варианта, соответствующего категории 2, тогда как на категорию 1-1 это освобождение не распространяется. Данное противоречие следует исправить.
9. В ходе двадцать шестой сессии АС.3 секретариату было поручено подготовить соответствующий документ АС.3 и передать его для рассмотрения GRSP на основе документа ECE/TRANS/WP.29/2009/80, дополненного документом WP.29-148-08.
10. На той же сессии представитель Соединенных Штатов Америки сообщил о возможных альтернативных поправках к этому предложению и просил указать данную возможность в документе АС.3, который должен быть подготовлен секретариатом (ECE/TRANS/WP.29/1077, пункт 92).

* Такие факторы неопределенности были также выделены Лабораторией транспортных исследований (ЛТИ) в ее окончательном докладе по проекту 2006 года для Европейской комиссии (UPR/VE/045/06 по договору с ЕС ENTR/05/17.01).

II. Поправки, предлагаемые Германией

В. ТЕКСТ ПРАВИЛ

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 Настоящие глобальные технические правила (гтп) применяются к передней поверхности механических транспортных средств категории 1-1, имеющих полную массу транспортного средства свыше 500 кг, и категории 1-2, имеющих полную массу транспортного средства свыше 500 кг, но не более 4 500 кг; и категории 2, имеющих полную массу свыше 500 кг, но не более 4 500 кг 1/.

Вместе с тем механические транспортные средства **категории 1-1, имеющие полную массу свыше 2 500 кг, созданные на базе категории 2**, категории 1-2 и категории 2, у которых расстояние между поперечной центральной линией передней оси и точкой R сиденья водителя, измеренное в продольном направлении в горизонтальной плоскости, составляет менее ~~4 000~~ **1 100** мм, не подпадают под действие предписаний настоящих правил 2/.

При необходимости применяются все определения, содержащиеся в Специальной резолюции № 1".

Включить новый пункт 3.28 следующего содержания:

"3.28 Транспортные средства категории 1-1, созданные на базе транспортных средств категории 2, означают те транспортные средства категории 1-1, которые имеют такую же общую структуру и форму передней части конструкции до передней стойки, что и транспортные средства прежней категории 2".

Пункты 3.28 и 3.29 (прежние), изменить нумерацию на 3.29 и 3.30.

Рис. 10, заголовок изменить следующим образом

"Рис. 10: Измерение дуги охвата (см. пункт ~~3.28~~ **3.29**)".

III. Альтернативные поправки, предлагаемые Японией

В. ТЕКСТ ПРАВИЛ

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

1/ Договаривающаяся сторона может ограничить применение данных предписаний в своем внутреннем законодательстве, если она решит, что такое ограничение является целесообразным.

2/ Договаривающаяся сторона, которая уже приняла законодательство до введения настоящих гтп в Глобальный регистр глобальных технических правил, может сохранить их существующую область применения/сферу действия.

"2.1 Настоящие глобальные технические правила (гтп) применяются к передней поверхности механических транспортных средств категории 1-1, имеющих полную массу транспортного средства свыше 500 кг, и категории 1-2, имеющих полную массу транспортного средства свыше 500 кг, но не более 4 500 кг; и категории 2, имеющих полную массу свыше 500 кг, но не более 4 500 кг 1/.

Вместе с тем механические транспортные средства ~~категории 1-1, имеющие полную массу свыше 2 500 кг, созданные на базе категории 2,~~ категории 1-2 и категории 2, у которых расстояние между поперечной центральной линией передней оси и точкой R сиденья водителя, измеренное в продольном направлении в горизонтальной плоскости, составляет менее ~~4 000~~ 1 100 мм, не подпадают под действие предписаний настоящих правил 1/.

При необходимости применяются все определения, содержащиеся в Специальной резолюции № 1".

- 1/ Договаривающаяся сторона может ограничить применение данных предписаний в своем внутреннем законодательстве, если она решит, что такое ограничение является целесообразным; **например, данное требование настоящих правил может не распространяться на транспортные средства категории 1-1, имеющие полную массу свыше 2 500 кг и созданные на базе категории 2.**
- ~~1/ Договаривающаяся сторона, которая уже приняла законодательство до введения настоящих гтп в Глобальный регистр глобальных технических правил, может сохранить их существующую область применения/сферу действия.~~

Заключительный доклад по разработке поправки 1 к глобальным техническим правилам № 9 (безопасность пешеходов)

11. Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) рассмотрел предложение представителя Германии о внесении поправки в глобальные технические правила № 9, касающиеся безопасности пешеходов, на своей двадцать шестой сессии в июне 2009 года (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/23). Предложение о разработке поправки 1 к гтп № 9 охватывает аспекты расширения предусмотренных в гтп геометрических критериев, на основании которых предоставляется освобождение от соответствующих требований для транспортных средств с плоской передней частью.

12. Предложение по поправке к гтп было передано GRSP для разработки такой поправки.

13. На своей сорок седьмой сессии GRSP рекомендовала АС.3 принять проект поправки 1 к гтп № 9 для ее занесения в Глобальный регистр на сессии в ноябре 2010 года. На основании этой поправки расширяются геометрические критерии, в силу которых при определенных обстоятельствах представляется освобождение от соответствующих требований для транспортных средств категории 1-1.