

160-я СЕССИЯ ВСЕМИРНОГО ФОРУМА ДЛЯ СОГЛАСОВАНИЯ ПРАВИЛ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (WP.29)

Б.В. Кисуленко, д.т.н. / А.П. Гусаров, к.т.н.

Очередная, 160-я сессия Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН состоялась в Женеве 25–28 июня 2013 г.

В работе сессии приняли участие делегации 32 стран — членов Соглашений 1958, 1997 и 1998 гг., Евросоюза, а также межправительственных и негосударственных организаций: Международного телекоммуникационного союза (ITU), Международной организации по стандартизации (ISO), Международного объединения автопроизводителей (OICA), Международной ассоциации производителей мотоциклов (IMMA), Европейской ассоциации производителей автокомпонентов с участием представителей моторостроительной и японской ассоциаций (CLEPA/МЕМА/JAPIA), рабочей группы «Брюссель 1952» (GTB), Ассоциации по контролю эмиссий с помощью катализаторов (АЕСС), фонда «Автомобиль и общество» (FIA), Международного комитета по техосмотрам транспортных средств (CITA), Союза технической поддержки развития транспортных средств и дорожного движения (UNATAC), Европейской организации по колёсам и шинам (ETRTO), Ассоциации европейских производителей шин и резиновых изделий (ETRMA), Международной автомобильной федерации (FIA) и Национальной администрации по безопасности на дорогах США (NHTSA).

ОБЩИЕ ВОПРОСЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВСЕМИРНОГО ФОРУМА

1. Открывая сессию, директор отдела транспорта КВТ ЕЭК ООН г-жа Е. Молнар отметила, что в своих стратегических разработках Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН исходит из ожидаемого существенного увеличения глобальной численности среднего класса, которое будет связано с повышением индивидуальной мобильности. Это благоприятный прогноз для мировой автомобильной промышленности, предполагающий помимо технологической революции в конструкции транспортных средств (ТС) дальнейшее увеличение объёмов их производства.

2. Секретариат форума информировал делегатов о требовании юридического офиса ООН прекратить практику выпуска дополнений и поправок к Правилам ООН, дублирующих предыдущие или сходных для разных правил. Это может послужить упрощению системы

правил, сокращению их количества и в конечном счёте уменьшению расходов как ООН на обеспечение работы форума, так и производителей на процесс подтверждения соответствия продукции требованиям правил.

3. WP.29 закончил разработку принципов для создания адаптивных систем помощи водителю (Advanced Driver Assistance Systems — ADAS). Это важный шаг по преодолению несогласованности положений Венской конвенции 1968 года по безопасности дорожного движения и правил Женевского соглашения 1958 года, препятствующей созданию перспективных ADAS. В сентябре 2013 года документ как общая с WP.29 основа для работы будет рассмотрен рабочей группой WP.1, курирующей Венскую конвенцию 1968 года.

4. Начинается работа WP.29 совместно с ITU (Международным телекоммуникационным союзом) по исследованию применения систем коммуникации «автомобиль — автомобиль», которые могут существенно уменьшить число ДТП, связанных с отвлечением водителя от управления транспортным средством на пользование мобильными гаджетами (например, телефоном, компьютером и т. п.) или дополнительным оборудованием ТС (магнитолой, навигационной системой и т. д.). Предполагается, что будущие системы коммуникации будут помогать водителю поддерживать безопасную дистанцию на дороге вплоть до выполнения экстренной остановки в критических случаях. Решено также провести обмен мнениями и опытом по мерам, предотвращающим отвлечение водителя, в том числе административным (полицейским).

5. Группа докладчиков по общим предписаниям безопасности форума закончила разработку дополнений к Правилам ООН № 110, распространяющих их действие на транспортные средства, работающие на сжиженном природном газе (Liquid Natural Gas — LNG).

6. Делегация Российской Федерации представила документ, указывающий, что выбросы частиц при истирании шин и тормозных накладок транспортных средств в эксплуатации сопоставимы с их выбросами из выхлопной трубы. Форум рекомендовал Группам экспертов по шуму (GRB) и по торможению и ходовой части (GRRF)

рассмотреть вопрос о целесообразности возможного регулирования выбросов частиц от истирания в рамках программы РМР (Particulate Matter Programme).

7. Председатель Группы экспертов по пассивной безопасности информировал о завершении группой разработки дополнений 1 (фаза 1) и 2 (фаза 2) к ГТП № 9 по безопасности пешеходов, связанных с применением новых и модернизированных ударных элементов — так называемой гибкой ноги (Flex-PLI) и имитатора головы. Эти дополнения войдут также в Правила ООН № 127. Кроме того, он заявил, что на ноябрьской сессии Всемирного форума будет представлен проект ГТП по боковому удару в столб. Следует с сожалением отметить, что оба эти вида испытаний остались неосвоенными в Российской Федерации из-за отсутствия лабораторной базы.

8. Группа докладчиков по вопросам вредных выбросов и экономии энергии предполагает завершить работу над проектом ГТП по всемирной процедуре испытаний лёгких автомобилей (M1, N1) на своей сессии в ноябре 2013 года.

9. Делегация Республики Корея предложила разработать новое ГТП в отношении качества воздуха в кабине и салоне автомобиля. Следует отметить, что предлагаемая концепция стандарта в отличие от действующих российских требований, нацеленных на предотвращение попадания выхлопных газов во внутренний объём ТС, ориентирована на применение материалов обивки, клеев, герметиков и т. п., не выделяющих фенолов. В этой связи вспоминается предложение Австралии десятилетней давности о поддержке стандарта, аналогичного российскому, в целях снижения смертности водителей, уснувших в автомобиле с работающим двигателем, а также давно обсуждаемый специалистами вопрос обеспечения комфортной среды в ТС путём применения соответствующих салонных фильтров. Всё это вместе даёт основание для возможной разработки комплексных правил по обеспечению качества воздуха в рабочем и пассажирском объёме транспортного средства.

10. На ноябрьской сессии Всемирного форума WP.29 будут рассмотрены документы, связанные с планируемым введением с 2016 года Международного одобрения типа транспортных средств (IWVTA), а именно: проект пересмотра 3 Соглашения 1958 года, содержащего новые процедурные и административные положения, необходимые для практического применения IWVTA, и проект так называемых Правил ООН № 0, устанавливающих процедуру выдачи Международного одобрения типа, перечень необходимых технических требований (Правил ООН) в отношении свойств и систем, достаточный для его выдачи, и т. д. Учитывая намерения форума найти компромисс, устраивающий как высокоразвитые страны европейского рынка, так и государства с развивающейся и пока ещё неразвитой экономикой, предполагается острая дискуссия по проектам документов.

В связи с этим секретариат просил делегации заранее подготовиться к обсуждению, сформулировав своё мнение по ним и предложения по их доработке. Среди важных тем для обсуждения три вопроса являются, по мнению участников форума, принципиальными: 1) обязательства стран, заявивших о введении Правил ООН № 0, применять все Правила ООН по свойствам и системам, перечисленные в прилагаемом к ним перечне, 2) право договаривающейся стороны выдавать IWVTA, если она не применяет все перечисленные в Правилах № 0 Правила по свойствам и системам, и 3) возможность применения дополнительных к перечисленным в Правилах № 0 Правилам по свойствам и системам опционных (в случае Российской Федерации — так называемых национальных) требований как условия для выдачи IWVTA.

11. Делегация Российской Федерации представила проект Правил ООН по системам экстренного реагирования при авариях (известных в России как система ЭРА-ГЛОНАСС, в Евросоюзе — как система e-Call и т. д.). Разработку проекта принципиально поддержали Евросоюз и Международная организация производителей автомобилей OICA (последняя с оговоркой о необходимости широкого его обсуждения со всеми сторонами, влияющими на работоспособность проекта). Определённую осторожность выказали представители Соединённого Королевства и Японии, заявившие, что проект должен быть технологически нейтральным и, в случае принятия соответствующих Правил ООН, работоспособным во всех регионах мира. Форум принял решение о создании специальной (в терминологии КВТ — информационной) рабочей группы, руководителем которой назначен представитель РФ Денис Загарин.

12. Представитель OICA подчеркнул приоритетность для промышленности согласования требований к транспортным средствам с использованием новых источников энергии, в частности к электромобилям, и обозначил цель создания ГТП по безопасности электромобилей (включая гибриды в части электробезопасности) до конца 2014 года. Несколько иная ситуация складывается в отношении экологических требований к таким транспортным средствам. Исследованиями в этом направлении в качестве технического спонсора вызвалась заняться китайская сторона.

Принятые 160-й сессией форума поправки и исправления к действующим Правилам ООН приведены в табл. 1 и 2 соответственно.

Таблица 1. Поправки и дополнения к действующим Правилам ООН

Правила №	Тема Правил	Документ ECE/TRANS/WP.29/....	Статус документа	Содержание
13	Тормоза тяжёлых коммерческих транспортных средств	2013/56	Дополнение 10 к поправкам серии 11	Уточнение методик испытаний ТС, оснащённых электрическими системами рекуперативного торможения. Введены изменения в добавления 1, 2 и 3 к приложению 21 в отношении применения, аттестации и испытания метода и средств моделирования динамической устойчивости при торможении
13-Н	Тормоза транспортных средств категорий M ₁ и N ₁	2013/57	Дополнение 15	Уточнение методик испытаний ТС, оснащённых электрическими системами рекуперативного торможения
16	Ремни безопасности	2013/43	Дополнение 4 к поправкам серии 06	Уточнены положения методики испытаний аварийного запирающегося втягивающего устройства
29	Кабины коммерческих транспортных средств	2013/44	Дополнение 2 к поправкам серии 02	Разрешение использования манекенов Hybrid II и Hybrid III для оценки послеаварийного пространства, уточнение схемы штатного манекена, некоторых его размерных параметров
29	Кабины коммерческих транспортных средств	2013/45	Дополнение 1 к поправкам серии 03	Уточнение некоторых размеров манекена для оценки послеаварийного пространства
44	Детские удерживающие системы	2013/46	Дополнение 7 к поправкам серии 04	Ужесточение методики испытаний ДУС
79	Рулевое управление	2013/58	Дополнение 4 к поправкам серии 01	Устанавливаются требования к тормозным системам для случаев частичного или полного выхода из строя механизмов рулевого управления
94	Защита водителя и пассажира при фронтальном столкновении	2013/47	Дополнение 4 к поправкам серии 02	Введено понятие автоматически срабатывающей системы запираения дверей, установлена методика её оценки
95	Защита водителя и пассажира при боковом ударе	2013/48	Дополнение 3 к поправкам серии 03	Введено понятие автоматически срабатывающей системы запираения дверей, установлена методика её оценки
96	Выбросы вредных веществ дизельными двигателями внедорожных машин	2013/51	Поправки серии 04	Уточнена область распространения Правил. Изменена методика испытаний. Ужесточены технические требования
117	Шины: сопротивление при качении, шум и сцепление с мокрой поверхностью	2013/55, с дополнениями параграфа 67 отчёта о сессии	Дополнение 4 к поправкам серии 02	Дополнены переходные положения, касающиеся сроков применения дополнения 4 к поправкам серии 02. Уточнены требования к испытательному участку
[130]	Системы аварийного торможения (AEBS)	2013/60	Дополнение 1 к поправкам серии 01	Вводятся требования к режиму предупреждения о препятствии и предстоящем аварийном торможении и срокам подачи звукового или тактильного сигнала

Таблица 2. Исправления к действующим Правилам ООН

Правила №	Тема Правил	Документ ECE/TRANS/WP.29/....	Статус документа	Содержание
13	Тормоза тяжёлых коммерческих транспортных средств	2013/61	Исправление 4 к поправкам серии 11	Редакционная правка текста на русском языке
13-Н	Тормоза транспортных средств категорий M ₁ и N ₁	2013/62	Исправление 3 к пересмотру 2 (Rev.2)	Включён новый пункт 12.5, уточняющий редакцию раздела о переходных положениях
16	Ремни безопасности	2013/49	Исправление 1 к пересмотру 7 (Rev.7)	Редакционная правка текста на французском языке
53	Установка приборов освещения и световой сигнализации на транспортных средствах категории L ₃	2013/18	Исправление 1 к добавлению 13 к поправкам серии 01	Исправление пункта 5.13 с восстановлением ошибочно упущенной строки о цвете дневных ходовых огней (белый)