



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2005/25
22 December 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств
(Сто тридцать пятая сессия, 8-11 марта 2005 года,
пункты 5.3 и В.2.5.2 повестки дня)

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ДОКЛАД О РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ
ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ТОРМОЗНЫХ СИСТЕМ МОТОЦИКЛОВ

Передано представителем Канады

Примечание: Настоящий документ содержит предварительный доклад о разработке глобальных технических правил (гтп), касающихся тормозных систем мотоциклов.

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется в целях обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя. Документы можно получить также через Интернет:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

A. ВВЕДЕНИЕ

На сто двадцать шестой сессии WP.29, состоявшейся в марте 2002 года, Исполнительный комитет (АС.3) Глобального соглашения 1998 года принял Программу работы по осуществлению Глобального соглашения 1998 года, предусматривающую разработку глобальных технических правил (гтп) по тормозным системам мотоциклов. Затем на пятьдесят пятой сессии GRRF, состоявшейся в сентябре 2002 года, Канада вызвалась стать спонсором разработки гтп по требованиям к тормозным системам мотоциклов. Для разработки гтп АС.3 одобрил просьбу Канады учредить и возглавить неофициальную группу по тормозным системам мотоциклов на сто тридцатой сессии WP.29, состоявшейся в июне 2003 года.

Настоящий предварительный доклад подготовлен в соответствии с пунктом 5 документа TRANS/WP.29/882 - Руководящие положения, касающиеся представления предложений по глобальным техническим правилам и их разработки. Он был составлен после тщательного рассмотрения Рабочей группой GRRF представленного Канадой предложения о разработке гтп по тормозным системам мотоциклов (документ TRANS/WP.29/АС.3/3), которое было принято АС.3 на его седьмой сессии в марте 2003 года.

B. НЫНЕШНЯЯ СИТУАЦИЯ

Некоторые из действующих правил, касающихся тормозных систем мотоциклов, не соответствуют ходу разработки современных технологий. После усовершенствования систем дискового тормоза и недавнего внедрения таких новых технологий, как антиблокировочные тормозные системы (АБС) и комбинированные тормозные системы (КТС), появилась возможность оснащать современные мотоциклы весьма сложными в техническом отношении и эффективными тормозными системами.

Собранные до настоящего времени статистические данные показывают, что усовершенствованные тормозные системы мотоциклов будут способствовать снижению численности дорожно-транспортных происшествий с участием мотоциклов. С 1997 года численность таких ДТП со смертельным исходом в Северной Америке возрастает. Особую обеспокоенность вызывает рост таких ДТП со смертельным исходом в возрастной группе мотоциклистов от 40 лет на 8,2% в Канаде за период с 1994 по 2000 год и на 24,7% в Соединенных Штатах Америки за период с 1994 по 1999 год. Помимо этого, статистические данные Соединенных Штатов Америки за период с 1991 по 1999 год включительно свидетельствуют о том, что около 13% среднегодового числа погибших в авариях при езде на мотоцикле (1 055 человек) приходится на маневры, связанные с

торможением. На пятьдесят второй сессии GRRF ко всем государствам была обращена просьба представить дополнительные данные о дорожно-транспортных происшествиях с участием мотоциклов для подготовки исследования по вопросу об эффективности затрат для целей гтп.

Принятие правил о тормозных системах мотоциклов, согласованных на нынешнем (более жестком) уровне, будет выгодно всем и позволит воспользоваться преимуществами современных технологий. Выгода для правительств будет заключаться в повышении безопасности мотоциклов благодаря возможности применения оптимальной практики и более эффективного использования ресурсов. Заводы-изготовители выиграют от сокращения расходов на разработку, испытание и производство новых моделей. И наконец, потребителю это будет выгодно, поскольку у него появится более широкий выбор моделей мотоциклов, изготавливаемых в соответствии с усовершенствованными и признанными на глобальном уровне стандартами, обеспечивающими более высокий уровень безопасности при более низких ценах.

Разработка гтп по тормозным системам мотоциклов направлена на сокращение травматизма и смертности, обусловленных ДТП с участием мотоциклов. GRRF считает, что настало время обновить существующие стандарты согласованными правилами на основе оптимальной практики в рамках действующих национальных предписаний и с учетом современных тормозных систем, способных повысить безопасность мотоциклистов.

С. РАССМАТРИВАЕМЫЕ ДЕЙСТВУЮЩИЕ ПРАВИЛА ИЛИ СТАНДАРТЫ

С целью создания основы для разработки этих гтп в настоящее время рассматривается значительное число правил и стандартов, включая:

- Правила № 78 ЕЭК ООН - единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категории L в отношении торможения,
- Кодекс федеральных правил США (КФП) - раздел 49: транспорт; часть 571.122: тормозные системы мотоциклов,
- Канадские правила безопасности автомобилей № 122 - тормозные системы мотоциклов,
- Директиву ЕС 93/14/ЕЕС - торможение транспортных средств категории L (по существу аналогична Правилам № 78 ЕЭК),

- Японский стандарт безопасности JS12-61,
- Австралийские правила, касающиеся конструкции 33/00 - тормозные системы мотоциклов и мопедов,
- ISO 8710:1995, Мотоциклы - тормоза и устройства торможения - испытания и методы измерения,
- ISO 12364:2001, Двухколесные мотоциклы - антиблокировочные тормозные системы (АБС) - испытания и методы измерения,
- ISO 8709:1995, Мопеды - тормоза и устройства торможения -испытания и методы измерения,
- ISO 12366:2001, Двухколесные мопеды - антиблокировочные тормозные системы (АБС) - испытания и методы измерения.

D. РАЗРАБОТКА ГТП

Глобальные технические правила будут разработаны на основе оптимальной практики в рамках действующих предписаний, директив и стандартов промышленности. В них будут также учтены такие новые тормозные технологии, как АБС и КТС, доступные для оснащения мотоциклов.

С учетом графика работы и характера данной задачи обсуждение вопроса о содержании гтп и проведении научных испытаний уже началось. По состоянию на 1 декабря 2004 года было проведено пять совещаний на тему разработки гтп о тормозных системах мотоциклов, в том числе два совещания перед учреждением неофициальной группы; речь идет о следующих мероприятиях:

- 25 октября 2002 года, Монреаль, Канада;
- 6 февраля 2003 года, Женева, Швейцария;
- 16 и 17 июля 2003 года, Пиза, Италия: первое совещание неофициальной группы по тормозным системам мотоциклов;

- 26-28 апреля 2004 года, Брюссель, Бельгия: второе совещание неофициальной группы по тормозным системам мотоциклов;
- 8-10 ноября 2004 года, Монреаль, Канада: третье совещание неофициальной группы по тормозным системам мотоциклов.

Принять участие в работе этих совещаний могли все заинтересованные стороны. В числе лиц, присутствовавших на совещаниях неофициальной группы, были представители:

- Канады,
- Соединенных Штатов Америки,
- Италии,
- Японии (ЯЦМУАС) (Японского центра международной унификации автомобильных стандартов),
- Индии (заочно),
- МАЗМ (Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов),
- ФЕМА (Федерации европейских ассоциаций мотоциклистов),
- ААМ (Американской ассоциации мотоциклистов),
- АЯПАП (Ассоциации японских предприятий автомобильной промышленности).

На сорок шестой сессии GRRF МАЗМ приступила к выполнению программы работы с целью доработки предложения по гтп, касающимся систем торможения мотоциклов. Стремясь отобразить наиболее жесткие эксплуатационные требования для гтп, МАЗМ проанализировала степень жесткости трех комплектов национальных предписаний о тормозных системах мотоциклов; в ходе этого анализа были сопоставлены Правила № 78 ЕЭК ООН, Федеральный стандарт Соединенных Штатов Америки, касающийся безопасности конструкции автомобиля (FMVSS 122), и Японские стандарты безопасности JSS № 12-61. С отчетами об этом анализе, а также с предписаниями, которые предлагается включить в гтп, можно ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН; речь идет о

неофициальном документе № 15, представленном на пятьдесят первой сессии GRRF, и о неофициальном документе № 26, представленном на пятьдесят третьей сессии GRRF.

Соединенные Штаты Америки в сотрудничестве с Канадой провели аналогичное исследование в рамках совместного проекта, в свою очередь также сопоставив степень жесткости этих трех комплектов национальных предписаний. Доклад об их сопоставлении был представлен на пятьдесят пятой сессии GRRF. Несмотря на различие методологий сопоставления, результаты этой работы, весьма схожи с результатами, полученными МАЗМ.

Информация, приведенная в этих докладах, была обсуждена на втором неофициальном совещании, состоявшемся в Брюсселе. Его участниками в предварительном порядке был достигнут консенсус, позволивший в общих чертах договориться относительно эксплуатационных требований, подлежащих включению в гтп, касающиеся тормозных систем мотоциклов.

Соединенные Штаты Америки и Канада провели еще одно исследование с целью оценки эксплуатационных параметров мотоциклов, оснащенных антиблокировочными системами, сопоставив их с обычными тормозными системами. С докладом по этому вопросу также можно ознакомиться.

Информация о техническом содержании гтп будет представлена GRRF на ее пятьдесят седьмой сессии в феврале 2005 года.

GRRF считает, что эти усилия эффективны в плане выявления различий между национальными предписаниями и позволят получить необходимую информацию для разработки более жестких правил, касающихся тормозных систем мотоциклов, а также для обновления этих правил.

Элементы, по которым не удастся достичь согласия в рамках Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части, будут обозначены и рассмотрены в соответствии с протоколом, подготовленным АС.3 и WP.29.

Е. БУДУЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Неофициальная группа подготовила график разработки и доработки этих гтп. Проект гтп будет представлен GRRF на ее пятьдесят седьмой сессии в феврале 2005 года, и при отсутствии сколь-либо серьезных расхождений окончательный проект может быть одобрен на пятьдесят восьмой сессии GRRF в сентябре 2005 года. После принятия этого

проекта Рабочей группой GRRF будет подготовлен окончательный доклад, который будет представлен в 2006 году на рассмотрение АС.3 и WP.29 вместе с одобренными гтп.

Г. ВЫВОДЫ

После проведения предварительного обзора Канада в качестве технического спонсора обращается к АС.3 с просьбой дать согласие на продолжение данной деятельности по подготовке глобальных технических правил, касающихся тормозных систем мотоциклов, на основе предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.29/AC.3/3.
