

Методические положения разработки Правил ЕЭК ООН, как элемент управления рисками в автотранспортных системах

07, июль 2011

автор: Комаров В. В.

УДК.629.1

Открытое акционерное общество
«Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»
(ОАО «НИИАТ»), Москва
komarov@niiat.ru

Введение

Требования безопасности, используемые при обязательном подтверждении соответствия колесных транспортных средств, разрабатываются в рамках международных соглашений, договаривающейся стороной которых является Российская Федерация.

Одним из них является Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний было заключено 20 марта 1958 года в Женеве (далее Женевское соглашение 1958 года или Соглашение), вступило в силу 20 июня 1959 года, было изменено 10 ноября 1967 года и было вновь пересмотрено 16 октября 1995 года под эгидой Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) Европейской экономической комиссии Организации объединенных наций (ЕЭК ООН). Цель этого Соглашения состоит в установлении процедур для принятия единообразных предписаний, касающихся новых механических транспортных средств и предметов оборудования для механических транспортных средств, и для взаимного признания официальных утверждений, предоставляемых на основе

прилагаемых к этому Соглашению правил. В настоящее время взаимное признание в соответствии с Соглашением обеспечивается только для предметов оборудования систем и частей механических транспортных средств, но не для автомобиля в целом. Вместе с тем большое количество стран использует для подтверждения соответствия колесных транспортных средств в целом процедуру одобрения типа транспортного средства, что послужило поводом для инициативы WP.29 разработать международные правила одобрения типа транспортных средств.

Правила, принятые договаривающимися сторонами на основании Соглашения, регулируют порядок официального утверждения типа (ОУТ) механических транспортных средств и предметов оборудования для механических транспортных средств в целях продажи в вышеупомянутых странах. Первоначально это Соглашение предназначалось только для установления требований в области безопасности. Сегодня оно охватывает требования, касающиеся охраны окружающей среды (выбросы загрязняющих веществ двигателями и шум), потребления энергии и защиты от угона.

В настоящее время участниками Соглашения 1958 года являются 38 договаривающихся сторон (ДС), включая 33 европейские страны - члена ЕЭК ООН. В числе других договаривающихся сторон Европейское сообщество (региональная организация экономической интеграции), Япония, Австралия, Южная Африка и Новая Зеландия. Ирландия является государством-членом Европейского сообщества и в силу того, что Европейское сообщество присоединилось к этому Соглашению, применяет правила ЕЭК ООН, которые действуют в Сообществе.

К Соглашению прилагаются 126 правил ЕЭК ООН. Эти Правила регулируют вопросы, касающиеся легковых автомобилей, автобусов, грузовых автомобилей, большегрузных автомобилей, прицепов, мопедов, мотоциклов и других типов транспортных средств, предметов их оборудования и частей, и в той или иной степени применяются договаривающимися сторонами. Взаимное признание официальных утверждений по типу конструкции

договаривающимися сторонами, где действуют эти Правила, способствует развитию торговли механическими транспортными средствами и предметами оборудования по всей Европе.

1. Основные положения Женевского соглашения 1958 года

Договаривающимися сторонами Соглашения могут стать члены ЕЭК ООН, а также другие члены Организации Объединенных Наций и региональных организаций экономической интеграции, которые участвуют в деятельности ЕЭК ООН (статья 6 Соглашения).

Цель Соглашения заключается в установлении правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и условий выдачи официальных утверждений по типу конструкции и их взаимного признания для использования договаривающимися сторонами, которые решили применять правила главным образом на основе официального утверждения типа.

В состав Административного комитета Соглашения (АС.1) входят все договаривающиеся стороны Соглашения. Административный комитет наблюдает за процессом разработки и изменения Правил и принимает Правила или поправки к Правилам после их разработки.

Соглашение не исключает возможности для стран, применяющих самосертификацию (сертификация изготовителя) для подтверждения соответствия, стать договаривающимися сторонами (пункт 1 статьи 1) Соглашения и признает самосертификацию в качестве альтернативной процедуры официального утверждения по типу конструкции транспортных средств (статья 2).

В соответствии с Соглашением новые Правила и поправки к существующим Правилам принимаются голосованием большинством в две трети голосов присутствующих и участвующих в голосовании договаривающихся сторон. Принятые Правила препровождаются

Генеральному секретарю ООН, а затем доводятся до сведения каждой договаривающейся стороны.

Новые Правила или поправки к существующим Правилам вступают в силу для всех договаривающихся сторон, которые не сообщили Генеральному секретарю о своих возражениях в течение шести месяцев после уведомления, если только возражения представили не более одной трети договаривающихся сторон. Если свои возражения направили более одной трети договаривающихся сторон, то правила или поправка не вступают в силу ни для одной из договаривающихся сторон.

Правила, прилагаемые к Соглашению, должны охватывать следующие аспекты: технические требования и при необходимости альтернативные требования; методы испытаний, с помощью которых должны подтверждаться требования, предъявляемые к эксплуатационным характеристикам; условия предоставления официальных утверждений по типу конструкции и их взаимного признания, включая любые знаки официального утверждения и условия обеспечения соответствия продукции установленным требованиям; и дату вступления правил в силу (пункт 2 статьи 1).

Договаривающаяся сторона, принявшая какие-либо прилагаемые к Соглашению Правила ЕЭК ООН, может предоставлять официальное утверждение типа предметов оборудования и частей механических транспортных средств, охватываемых данными Правилами, и должна признавать официальное утверждение по типу конструкции, выданное любой другой договаривающейся стороной, которая приняла эти же Правила.

В соответствии с Соглашением любая договаривающаяся сторона может также после необходимого уведомления начать применять уже принятые Правила, прилагаемые к Соглашению, или прекратить применение Правил, которые она применяла. В последнем случае эта договаривающаяся сторона должна за год заранее уведомить Генерального секретаря ООН о своем решении.

Договаривающиеся стороны, предоставляющие официальное утверждение по типу конструкции, должны обладать технической компетенцией для предоставления официальных утверждений и компетенцией по оценке соответствия производства транспортных средств. Каждая договаривающаяся сторона, применяющая правила посредством официального утверждения по типу конструкции, может отказаться предоставлять официальные утверждения, если вышеупомянутое требование не соблюдается.

2. Практика и подходы к определению области распространения Правил ЕЭК ООН

В документе ECE/TRANS/WP.29/2009/100 от 23.07.2009 г., разработанным рабочей группой по общим требованиям безопасности (GRSG) Всемирного форума, предлагаются поправки серии 2 к Правилам №66 ЕЭК ООН «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения крупногабаритных пассажирских транспортных средств в отношении прочности их силовой структуры». Документ содержит изменения в области применения Правил.

Напомним, что Правила № 66 в редакции добавления 65 пересмотр 1 от 22.02.2006 г. применялись к одноэтажным транспортным средствам с жесткой базой или сочлененным транспортным средствам, предназначенным и сконструированным для перевозки более 22 пассажиров, помимо водителя и экипажа, как сидя, так и стоя. После поправки 1 от 04.11.2008 г. к указанной редакции Правила применялись к одноэтажным транспортным средствам с жесткой базой или сочлененным транспортным средствам, относящимся к классам II или III. По просьбе изготовителей Правила могли применяться к одноэтажным транспортным средствам с жесткой базой или сочлененным транспортным средствам, относящимся к другим классам, помимо классов II или III.

Поправки серии 2 предлагается применять к одноэтажным транспортным средствам с жесткой базой или сочлененным транспортным

средствам, относящимся к категориям М₂ или М₃, классам II или III или В вместимостью более 16 пассажиров. По просьбе изготовителей Правила могут применяться к другим классам транспортных средств категорий М₂ или М₃.

Таким образом, формируется новый подход к определению области применения Правил, основанный на предоставлении утверждения типа некоторым группам транспортных средств по просьбе изготовителей.

Необходимо отметить, что эта формула уже использовалась в добавлении 33 к пересмотру 1 Правил № 34 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении предотвращения опасности возникновения пожара» от 10.09.2003 г. Часть II Правил, касающаяся официального утверждения транспортных средств категории М₁ в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае столкновения, применяется по просьбе изготовителя. По просьбе изготовителя на основании Правил № 34 могут официально утверждаться транспортные средства других категорий.

Не противоречит ли новый подход к определению области применения Правил, основанный на предоставлении официального утверждения типа (ОУТ) некоторым группам транспортных средств по просьбе изготовителей, условиям Соглашения.

3. Методология построения Правил ЕЭК ООН

Принципы Женевского соглашения 1958 года

Статьи 1 (3) и 3 Женевского соглашения 1958 года устанавливают два основных принципа для Правил ЕЭК ООН.

Первый из них - взаимное признание. Утверждение типа, выданное в соответствии с Правилем ДС, применяющей это Правило, должно быть признано всеми ДС, применяющими указанное Правило на основе утверждения типа.

Второй принцип утверждает добровольность Правил ЕЭК ООН. ДС имеют право выбирать Правила, которые они применяют. Более того, даже когда они применяют Правило, они могут иметь альтернативные национальные/региональные требования. Если ДС желают они могут применять требования Правил как национальные/региональные требования для утверждения типа, но Соглашение не обязывает их делать это. Единственное обязательство, касающееся официального утверждения типа, предполагает признавать его как альтернативу национальным/региональным утверждениям.

Требования к области распространения Правил

Область распространения Правила должна указывать:

- для каких категорий ТС (L, M, N, O и т.п.) официальное утверждение типа по Правилу может быть выдано;
- на какие компоненты, системы, части ТС распространяется Правило;
- при необходимости указывается на какие компоненты, системы или части ТС Правило не распространяется.

При определении области распространения Правила ДС должны соблюдать указанные выше принципы. В особенности, что все утверждения типа по Правилам ЕЭК ООН, выданные на ТС, указанные в области распространения Правила, должны признаваться ДС, применяющими эти Правила. Более того, решение об обязательном применении требований Правил в национальном/региональном законодательстве применяется страной или региональной организацией и не должно быть предписано в области распространения Правила.

Альтернативные требования Правил ЕЭК ООН

Альтернативные технические требования (например, альтернативные методы испытаний) могут быть использованы в Правилах (Ст. 1.2 (b) Соглашения) при условии, что все ОУТ, выданные в соответствии с любым

альтернативным требованием Правил, признаются всеми ДС, применяющими это Правило.

Исходя из того, что Правила являются добровольными, они не должны включать опций, устанавливающих их обязательное применение на национальном/региональном уровне. Это определяется страной или региональной организацией.

Опции в Правилах, разрешающие ДС отказываться от некоторых ОУТ, противоречат принципу взаимного признания. Единственное исключение дается Соглашением (Ст. 12.1 и 12.2) относительно переходного периода, в течение которого две серии поправок могут использоваться как альтернативные. В этом случае только последние поправки (т.е. наиболее безопасные требования) должны признаваться всеми ДС. Чтобы избежать таких опций, ДС должны исходить из принципа взаимного признания и определять состав ТС (например, наиболее безопасный), который может быть принят всеми ДС, а не навязывать конфигурацию, которая должна быть обязательной на всех национальных рынках. Например, ТС с системой контроля устойчивости (ESC) может быть принято всеми ДС без необходимости делать ее обязательной для всех ДС.

Если Правило распространяется на несколько компонентов, и ДС не желают признавать ОУТ на все из них, то избежать опций можно только разбив Правило на несколько новых Правил, распространяющихся на отдельные компоненты. Такой подход позволит ДС решать на национальном/региональном уровне, соблюдая принцип взаимного признания, какие из этих новых Правил будут применяться, и какое оборудование должно устанавливаться в обязательном порядке, для того чтобы соответствовать требованиям национального рынка.

Требования к новым компонентам/системам, на которые еще не распространяются существующие Правила, должны вводиться путем разработки новых Правил, а не как опции или расширения существующих

Правил. Такой подход позволит избежать трудностей при соблюдении принципа взаимного признания ОУТ в соответствии с Правилами.

Переходные/административные требования

При подготовке административных/переходных требований необходимо соблюдение упомянутых выше принципов. Административные/переходные положения, касающиеся национальных/региональных процедур (например, одобрения типа), необходимых для допуска продукции на национальный/региональный рынок формируются на национально/региональном уровне. Например, Правило не может ни исключать, ни обязывать ДС требовать одобрение типа для допуска на продукции на их территории. Административные/переходные положения не могут устанавливать требования к компонентам/ТС не входящих в область распространения Правила.

Новое Правило ЕЭК ООН

Для нового Правила должен устанавливаться срок введения его в действие, с которого изготовитель вправе обращаться за ОУТ по нему. ДС, планирующие обязательное применение нового Правила в национальном/региональном законодательстве, должны иметь в виду, что ОУТ по новому Правилу может выдаваться только после даты вступления в силу, и изготовителям необходимо время, чтобы привести ТС в соответствие с новыми требованиями.

Дата, до которой ДС рекомендуется не требовать ОУТ по новому Правилу, может указываться в докладе о сессии WP.29, на которой данное Правило было принято.

Серии поправок

Серии поправок используются для изменения требований, которым с определенного времени должны соответствовать системы и компоненты ТС при ОУТ. Они утверждаются в соответствии с национальным или региональным законодательством, даже если их влияние на конструкцию ТС

незначительное. При ОУТ по определенной серии поправок всегда необходимо изменение маркировки утверждения, чтобы отличать ОУТ по измененным Правилам от существующих по Правилам с предыдущими сериями поправок или Правил без изменений. Существующие ОУТ могут оставаться действующими. Однако ДС не обязаны их признавать с момента вступления в силу новых поправок, если это не предусмотрено переходными положениями.

Новые серии поправок должны содержать по меньшей мере:

- изменения в маркировке ОУТ и образец новой маркировки;
- сроки обращения изготовителей за ОУТ по Правилам с этими поправками, что совпадает с временем вступления поправок в силу;
- сроки, начиная с которых ТС или компоненты должны соответствовать эти поправкам;
- сроки, в течение которых ДС обязаны признавать действующие поправки.

Серии поправок должны содержать также переходные положения для ДС, которые намерены применять Правила после вступления в силу новых поправок. Такие ДС не обязаны признавать существующие ОУТ.

Дополнения

Дополнением является изменение, которое не влечет изменения маркировки ОУТ и обычно применяется для:

- уточнения процедуры испытания без введения новых требований или
- введения первоначально неучтенных или неожиданных особенностей (например, расширение области распространения).

Дополнения не являются основанием для ДС требовать нового ОУТ взамен существующего.

Дополнение должно применяться с даты вступления его в силу, после которой оно учитывается при испытаниях по Правилам. При отсутствии дополнительных указаний дополнение должно применяться во всех

процедурах ОУТ после вступления в силу. Существующие ОУТ остаются действующими, и ДС обязаны их признавать.

Исправления

Исправление содержит редактирование предыдущего текста и используется, как правило, чтобы избежать различного толкования. Исправления полагаются *ab initio*, т.е. с момента появления, посредством чего дата вступления его в силу считается датой Депозитария или с 16.10.1992 с даты принятия WP.29 и с 16.10.1995 с даты принятия Административным комитетом АК1.

4. Методические положения формирования области распространения Правил ЕЭК ООН

Условия Соглашения (статья 6) определяют, что договаривающимися сторонами могут быть страны - члены ЕЭК ООН и ООН, а также их региональные организации экономической интеграции. Изготовители не могут быть договаривающимися сторонами Соглашения. ДС устанавливают единообразные технические предписания, применяют их в национальном законодательстве и признают официальные утверждения, выданные на основании этих предписаний.

Правила ЕЭК ООН являются приложением к Соглашению. Принимать новые Правила или изменения к ним могут только ДС.

Правила включают:

область применения (транспортные средства или компоненты);

технические требования, в том числе альтернативные;

методы испытаний;

условия предоставления официальных утверждений;

дату вступления в силу.

Применение Правил означает, что транспортные средства, утвержденные на их основании, признаются соответствующими

национальному законодательству договаривающейся стороны. Это условие является основой для взаимного признания официальных утверждений.

Договаривающаяся сторона обязана признавать официальные утверждения типа по требованиям Правил для тех категорий или классов транспортных средств, которые указаны в области применения. Для этих категорий/классов могут существовать национальные требования к элементам конструкции транспортных средств, охваченных Правилами. Если ДС одновременно применяет Правила и имеет национальные требования к тем же элементам конструкции, то изготовитель транспортных средств может либо представить ОУТ по Правилам либо подтверждение соответствия национальным требованиям.

ДС могут иметь национальные требования к элементам конструкции для категорий/классов транспортных средств, не включенных в область применения Правил.

В Соглашении отсутствуют условия факультативного применения Правил в отношении отдельных категорий/классов транспортных средств.

Анализ структуры области применения различных Правил позволяет классифицировать ее по нескольким видам утверждений:

А – перечисление категорий/классов ТС, к которым должны применяться Правила;

В – перечисление категорий/классов ТС, к которым Правила должны применяться в случае оснащения их элементами конструкции, охваченных Правилами;

С – перечисление категорий/классов ТС, к которым Правила должны применяться факультативно;

Д – перечисление категорий/классов ТС, к которым Правила не должны применяться. Этот вид применяется либо чтобы избежать неоднозначной трактовки, либо ограничить сферу действия области вида А.

Область применения должна быть сформулирована однозначно и кратко и содержать утверждение из перечисленных выше или их

комбинацию. Каждая область применения должна содержать утверждение вида А, и может содержать, при необходимости, утверждения вида В и D.

Утверждения А, В, D понятны и предусматривают обязательное применение Правил к определенным категориям/классам ТС всеми ДС или исключение ТС из области применения.

Утверждение вида С вызывает ряд противоречий с условиями Соглашения и национальным законодательством ДС.

Поводом для применения утверждения вида С могли бы быть различия транспортных систем ДС в:

- значимости некоторых категорий/классов ТС;
- условиях эксплуатации ТС;
- уровне безопасности дорожного движения;
- роли международных перевозок.

Но все эти особенности касаются отдельных стран и регулируются их национальным законодательством.

Принятие Правил для ТС осуществляется ДС. Они же устанавливают область применения Правил. Включение ТС в область применения Правил означает, что предлагаемые Правилем критерии и методы испытаний обеспечивают оценку безопасности ТС из области применения Правила и исключают угрозы, вызываемые рассмотренными в Правиле факторами. ДС, применяющее его, устанавливает обязательные требования в национальном законодательстве. Включение этого Правила в национальное законодательство требует обязательного подтверждения всех категорий/классов ТС, указанных в области распространения, в том числе и утверждаемых факультативно.

Вернемся к форме области распространения вида С. Она может быть сформулирована в общем виде следующим образом:

Правило распространяется на ТС классов 1 и 2 категории X (утверждение А);

по просьбе изготовителей это Правило может распространяться на ТС класса 3 категории Y (утверждение C).

Вторая часть этой формулировки противоречит принципу добровольности Правил Соглашения. Более того, решение об обязательном применении требований Правил в национальном/региональном законодательстве применяется страной или региональной организацией и не должно быть предписано в области распространения Правила. В рассматриваемом случае изготовитель, даже не являясь участником Соглашения, предписывает Договаривающимся странам обязательное применение требований.

Заключение

Правила ЕЭК ООН являются добровольными, они не должны включать опций, устанавливающих их обязательное применение на национальном/региональном уровне. Это определяется Договаривающейся стороной или региональной организацией.

Если Правило распространяется на несколько компонентов, и Договаривающиеся стороны не желают признавать официальные утверждения типа на все из них, то избежать опций можно только разбив Правило на несколько новых Правил, распространяющихся на отдельные компоненты. Такой подход позволит Договаривающимся сторонам решать на национальном/региональном уровне, соблюдая принцип взаимного признания, какие из этих новых Правил будут применяться, и какое оборудование должно устанавливаться в обязательном порядке, для того чтобы соответствовать требованиям национального рынка.

Требования к новым компонентам/системам, на которые еще не распространяются существующие Правила, должны вводиться путем разработки новых Правил, а не как опции или расширения существующих Правил. Такой подход позволит избежать трудностей при соблюдении

принципа взаимного признания официальных утверждений типа в соответствии с Правилами.

Литература

1. World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) – How It Works, How to Join It. – Geneva, United Nations, 2002.
2. Комаров В.В. Оценка соответствия качества автомобиля. –М., 2003. – 173 с. (Министерство транспорта РФ, НИИАТ/ НПСТ «Трансконсалтинг»).