



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSP/32
27 March 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области
транспортных средств (WP.29)

Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP)

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПАССИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (GRSP)
О РАБОТЕ ЕЕ ТРИДЦАТЬ ВТОРОЙ СЕССИИ

(10-13 декабря 2003 года)

1. Рабочая группа GRSP провела свою тридцать вторую сессию 10 декабря (вторая половина дня) - 13 декабря (первая половина дня) 2003 года под председательством г-жи Дж. Эбрахам (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Израиля, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Японии. В ней принял участие представитель Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской ассоциации

поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации потребительских союзов (МАПС) и Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКБТС).

2. В приложении 1 к настоящему докладу приводится перечень документов, распространенных в ходе сессии без условного обозначения.

A. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА

A.1 Проект глобальных технических правил (ГТП), касающихся безопасности пешеходов

Документация: неофициальные документы № 5 и 7, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. Эксперт от Японии проинформировал GRSP о том, что его правительство ввело национальные правила, касающиеся защиты головы пешеходов, которые Япония намерена согласовать с будущими ГТП в рамках Соглашения 1998 года, если таковые будут приняты. Он указал, что основные положения этих национальных правил, а также сроки их осуществления приведены в неофициальном документе № 5.

4. Эксперт от Японии, выступая в качестве Председателя неофициальной группы по безопасности пешеходов, представил доклад о работе первого совещания этой неофициальной группы, которое состоялось в Париже 4 и 5 сентября 2002 года (неофициальный документ № 7). Председатель заверил экспертов GRSP в том, что неофициальная группа рассмотрит любые переданные ей замечания и предложения. Он сообщил GRSP, что второе совещание будет проведено в Женеве 10 декабря, следующее совещание намечено провести 15 и 16 января 2003 года в Испании, а в середине мая 2003 года неофициальная группа проведет еще одно совещание. В заключение он выразил готовность доложить GRSP о ходе работы на июньской сессии 2003 года.

A.2 Проект глобальных технических правил, касающихся нижних креплений и страховочных фалов детских удерживающих устройств

5. Председатель напомнила GRSP о том, что Исполнительный комитет Соглашения 1998 года просил Рабочую группу приступить к разработке ГТП, касающихся нижних креплений и страховочных фалов детских удерживающих устройств. Однако на текущий момент нет ни технического спонсора, ни официального предложения для разработки таких ГТП. Эксперты GRSP высказались за то, чтобы завершить работу над положениями, касающимися системы "ISOFIX", для Правил № 14, 16 и 44 и лишь после

этого приступить к разработке таких ГТП. Представитель Соединенных Штатов подчеркнул важность пересмотра некоторых положений нынешнего предложения относительно внесения поправок в вышеупомянутые Правила ЕЭК в свете глобального согласования. Председатель отметила, что GRSP пока сохранит этот пункт в своей повестке дня и запросит рекомендации Исполнительного комитета Соглашения 1998 года и WP.29 относительно путей разработки ГТП, поскольку нынешние предложения о внесении поправок в Правила по этому вопросу во многих аспектах расходятся с правилами, существующими в Соединенных Штатах Америки и Канаде.

6. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSP о ходе работы над вопросом об обеспечении безопасности детей в его стране и указал, что в Федеральном регистре были опубликованы два нормативных акта, касающихся детских удерживающих систем. Первый был опубликован 1 октября 2002 года и содержит поправки к Федеральному стандарту по безопасности механических транспортных средств (FMVSS) № 213, в том числе к существующим требованиям в отношении формата, местоположения и содержания маркировки и письменных инструкций для детских удерживающих систем. Второй был опубликован 6 ноября 2002 года под названием "Программа оценки детских удерживающих систем для потребителей как часть Программы оценки характеристик новых легковых автомобилей (NCAP)". Он отметил, что информация об этих нормативных актах имеется в Интернете по следующему адресу: <http://www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/rulings/CRS-Rate/Final Note/TREADShell2.html>. Он также сообщил, что был принят новый закон (Закон Энтона), требующий от министерства транспорта Соединенных Штатов Америки заняться дополнительными вопросами, касающимися обеспечения безопасности детей (также имеется в Интернете по следующему адресу: <http://thomas.loc.gov> (Закон № HR 5504) и http://www.nhtsa.dot.gov/nhtsa/Cfc_title49/doc_107_318.htm).

А.3 Проект глобальных технических правил, касающихся элементов дверных удерживающих устройств

7. Эксперт от Соединенных Штатов Америки информировал GRSP о том, что неофициальная группа провела два совещания под председательством его страны и что до следующей сессии GRSP она намерена провести по крайней мере еще одно совещание, на котором будет представлен более подробный доклад о ходе работы. Он сообщил, что совещания неофициальной группы оказались весьма плодотворными, поскольку они позволили заострить внимание на потенциальных требованиях будущих ГТП и провести обмен информацией относительно данных, полученных в ходе новых исследований и испытаний, которые могли бы способствовать совершенствованию нынешних Правил № 11 ЕЭК, а также правил, применяющихся в Соединенных Штатах Америки и Канаде. Он отметил также, что доклады с изложением новых процедур испытаний всей

системы и соответствующих данных были помещены в файл министерства транспорта Соединенных Штатов Америки и с ними можно ознакомиться в Интернете по адресу <http://dms.dot.gov/search/searchFormSimple.cfm>; номер файла: NHTSA-1998-3705.

Председатель отметила, что GRSP будет дожидаться получения более обстоятельного доклада о ходе работы на своей следующей сессии, которая состоится в июне.

A.4 Проект глобальных технических правил, касающихся подголовников

Документация: неофициальный документ № 11 тридцать первой сессии

8. Председатель предложила экспертам GRSP представить замечания по неофициальному документу № 11 предыдущей сессии. Эксперт от Соединенных Штатов Америки информировал GRSP о том, что его страна получила значительное число замечаний в отношении поправок к FMVSS № 202, которые до сих пор находятся на рассмотрении. Он объявил, что окончательное постановление будет опубликовано в Федеральном регистре скорее всего к июню 2003 года и что на сессии GRSP в июне 2003 года он сделает соответствующее сообщение. Председатель предложила рассмотреть неофициальный документ № 11 на июньской сессии.

9. По просьбе эксперта от КСАОД Председатель пояснила, что разработка проекта Правил, касающихся предотвращения риска травмирования шейного отдела позвоночника в случае удара сзади (в рамках пункта В.5.2 повестки дня), имеет аналогичную цель. Вместе с тем она отметила, что на нынешнем этапе мандат на разработку ГТП в рамках программы работы по Соглашению 1998 года касается подголовников и что требования в отношении удара сзади могут быть рассмотрены на более позднем этапе. В контексте вопроса о предотвращении риска травмирования шейного отдела позвоночника эксперт от Франции объявил о том, что соответствующее предложение ЕКБТС может быть представлено GRSP на декабрьской сессии 2003 года.

A.5 Обмен мнениями по вопросу о манекене, предназначенном для использования в ходе испытания на боковой удар

10. Эксперт от Австралии, являющийся Председателем МОНИС (Международной организации по научно-исследовательскому сотрудничеству) по испытаниям на удар сбоку, представил информацию о прогрессе, достигнутом в ходе проведения согласованных исследований в этой области. Он отметил, что следующее совещание неофициальной группы запланировано на март 2003 года, и на нем предполагается завершить разработку проекта процедуры испытания. В течение 2003-2005 годов будет осуществляться этап испытаний по проверке достоверности результатов, и проект ГТП может быть готов после 2005 года. Секретариату было поручено поместить представленную информацию на адресную страницу GRSP в Интернете.

11. Эксперты от ИСО и от Нидерландов (от имени ЕКБТС) представили материалы, касающиеся разработки и характеристик манекенов "WorldSID" и "EUROSID2 (ES-2)", соответственно, с которыми можно ознакомиться на адресной странице GRSP в Интернете под рубриками "WorldSID Task Group and Design Team" и "Presentation of ES-2 dummy". Эксперт от МОПАП также представил информацию об оценке модели "ES-2", в которой изложены опасения МОПАП в отношении нынешнего варианта "ES-2". В ответ на эти опасения эксперт от Нидерландов представил документ, в котором содержится обзор замечаний МОПАП по модели "ES-2" и рассматриваются ключевые вопросы, затронутые МОПАП и касающиеся расхождений в критериях эксплуатационных характеристик между моделями "ES-1" и "ES-2", реагирования на направление движения, однородности межреберных элементов, амортизационных характеристик грудной части, а также жесткости различных сегментов корпуса и взаимодействия между ними. С содержанием обеих презентаций можно ознакомиться на адресной странице GRSP в Интернете. И наконец, эксперт от Соединенных Штатов Америки представил информацию о дополнительных испытаниях для оценки характеристик модели "ES-2" с усовершенствованной задней пластиной и для сопоставления этих характеристик с характеристиками других манекенов. Он сообщил, что дополнительные оценки показали, что проблемы удержания, затронутые на предшествующей сессии, устранены. Он изъявил готовность передать представленный материал в секретариат для его размещения на адресной странице GRSP.

12. Подводя итог под этими различными презентациями, GRSP решила продолжить обмен информацией по оценке манекенов для испытаний на боковой удар на своей следующей сессии. GRSP решила также завершить на своей следующей сессии рассмотрение предложения Нидерландов о принятии модели "ES-2", которое содержится в документе TRANS/WP.29/GRSP/2002/11 в рамках пункта В.1.7 повестки дня.

А.6 Обмен мнениями о сочетаемости требований, касающихся проведения испытания на столкновение с препятствием

13. Эксперт от Соединенного Королевства, являющийся Председателем Рабочей группы МОНИС по аспектам сочетаемости, представил информацию, в которой содержится общий обзор деятельности этой Рабочей группы. Он изъявил готовность предоставить этот материал для его размещения на вебсайте GRSP.

14. Председатель напомнила GRSP о том, что WP.29 поручила GRSP провести обмен мнениями по вопросу о сочетаемости требований, касающихся проведения испытания на столкновение с препятствием, и просила различных экспертов, занимающихся этим вопросом, поделиться имеющимися у них результатами исследований и заключениями. Эксперт от Австралии отметил важную роль МОПАП в контексте всей деятельности

МОНИС, поскольку она предоставляет даже конфиденциальную информацию, без которой было бы невозможно продвигаться вперед, в частности на этом направлении деятельности МОНИС. Эксперт от Соединенных Штатов Америки информировал GRSP о том, что этот вопрос является одним из наивысших приоритетов НАБДД на ближайшие несколько лет.

В. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА

В.1 ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК

В.1.1 Правила № 14 (крепления ремней безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2002/16; неофициальные документы № 12 и 15, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

15. Из-за нехватки времени GRSP решила рассмотреть этот пункт на одной из последующих сессий.

В.1.2 Правила № 16 (ремни безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/19/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2002/14; TRANS/WP.29/GRSP/2002/17; неофициальные документы № 3 и 15, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

16. Эксперт от МОПАП отозвал свое предложение, изложенное в документе TRANS/WP.29/GRSP/2002/14. Ввиду нехватки времени GRSP решила перенести рассмотрение остальных предложений на одну из последующих сессий.

В.1.3 Правила № 17 (прочность сидений)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/20; неофициальный документ № 17, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

17. Из-за нехватки времени GRSP не рассматривала этот пункт.

В.1.4 Правила № 21 (внутреннее оборудование)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/17

18. Из-за нехватки времени GRSP решила рассмотреть этот пункт на одной из последующих сессий.

В.1.5 Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/13; TRANS/WP.29/GRSP/1999/1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/3; TRANS/WP.29/GRSP/2002/18; неофициальные документы № 9, 16 и 19, указанные в приложении 1 к настоящему докладу; неофициальные документы № 23 и 24 двадцать восьмой сессии и неофициальный документ № 7 двадцать девятой сессии

19. Эксперт от Российской Федерации предложил учредить неофициальную группу для рассмотрения поправок к этим Правилам и изъявил готовность взять на себя выполнение функций ее Председателя. GRSP одобрила это предложение и просила своего Председателя информировать об этом WP.29 на его мартовской сессии 2003 года, с тем чтобы получить его согласие. Эксперты от Германии, Италии, Польши, Соединенного Королевства, Франции, Чешской Республики, Швеции и МОПАП выразили намерение принять участие в работе этой неофициальной группы. Эксперт от Российской Федерации заявил, что при условии получения согласия со стороны WP.29 будет проведена серия испытаний и что заинтересованные эксперты будут проинформированы о дате проведения первого совещания неофициальной группы.

В.1.6 Правила № 44 (детские удерживающие устройства)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/13; TRANS/WP.29/GRSP/2002/10; TRANS/WP.29/GRSP/2002/13; неофициальные документы № 1, 2 и 14, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

20. Из-за нехватки времени GRSP не рассматривала этот пункт.

В.1.7 Правила № 95 (защита в случае бокового столкновения)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2002/11

21. Эксперт от МОПАП уточнил свою позицию, которую он изложил в ходе тридцать первой сессии. Он просил секретариат исправить пункт 47 доклада о работе вышеупомянутой сессии (TRANS/WP.29/GRSP/31) следующим образом:

"47. Эксперт от МОПАП высказал оговорку по данному предложению и отметил, что перед его принятием...".

22. GRSP отметила, что сопоставительная презентация манекенов, предназначенных для проведения испытаний на боковое столкновение, была проведена в рамках пункта А.5 повестки дня (см. пункты 10-12 настоящего доклада). Эксперты от Нидерландов и Соединенного Королевства предложили GRSP принять предложение, касающееся нового манекена "ES-2", на июньской сессии 2003 года и напомнили, что принятие спецификаций подвижного деформируемого барьера на прошлой сессии GRSP (TRANS/WP.29/GRSP/31, пункт 48) нужно объединить с принятием нового манекена "ES-2"

B.2 "ISOFIX"

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.2; TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.2; TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.2; TRANS/WP.29/GRSP/2002/1; TRANS/WP.29/GRSP/2002/2; TRANS/WP.29/GRSP/2002/8; TRANS/WP.29/GRSP/2002/21; TRANS/WP.29/GRSP/2002/22; TRANS/WP.29/GRSP/2002/23; неофициальные документы № 6, 8, 10, 10/Rev.1 и Rev.2, 11, 13, 20, 21, 22 и 22/Rev.1, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

23. Эксперт от Франции информировал GRSP о том, что документы TRANS/WP.29/GRSP/2002/21, TRANS/WP.29/GRSP/2002/22 и TRANS/WP.29/GRSP/2002/23 представляют собой французские варианты документов TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.2, TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.2 и TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.2 и что предложения, содержащиеся в документах TRANS/WP.29/GRSP/2002/1, TRANS/WP.29/GRSP/2002/2 и TRANS/WP.29/GRSP/2002/8, были рассмотрены редакционной группой по "ISOFIX" и после их согласования включены в пересмотренные предложения.

24. По просьбе Председателя эксперт от Франции осветил основные различия между пересмотренными предложениями, представленными Францией от имени неофициальной группы, занимающейся разработкой предложений (TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.2, TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.2 и TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.2), и прежними вариантами, обсуждавшимися на прошлой сессии GRSP, и указал на нерешенные вопросы.

25. В отношении вопросов, по-прежнему остающихся открытыми, и после рассмотрения вышеуказанных предложений различные эксперты представили неофициальные документы № 6, 8, 10, 10/Rev.1 и Rev.2, 11, 13, 20, 21, 22 и 22/Rev.1.

26. В отношении Правил № 14 GRSP приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.2 и включающее предлагаемые изменения из неофициальных документов № 8 и 20. Принятые поправки к этому предложению

воспроизводятся в приложении 2 к настоящему докладу. GRSP решила препроводить предложение с внесенными в него поправками WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их июньских сессиях 2003 года в качестве проекта поправок серии 06 к Правилам № 14.

27. В отношении Правил № 16 GRSP приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.2 и включающее изменения, предложенные в неофициальном документе № 13. Принятые поправки к этому предложению приводятся в приложении 3 к настоящему докладу. GRSP решила препроводить предложение с внесенными в него поправками WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их июньских сессиях 2003 года в качестве проекта дополнения 15 к поправкам серии 04 к Правилам № 16.

28. В отношении Правил № 44 GRSP приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.2 и включающее изменения, предложенные в неофициальных документах № 6, 10, 10/Rev.1 и Rev.2, 11, 13, 21, 22 и 22/Rev.1. Принятые поправки к этому предложению воспроизводятся в приложении 4 к настоящему докладу. GRSP решила препроводить предложение с внесенными в него поправками WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их июньских сессиях 2003 года в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 44. С учетом усилий, прилагаемых WP.29 в целях повышения качества разрабатываемых Правил, было также решено, что Всемирному форуму WP.29 следует принять решение относительно целесообразности включения в текст этих Правил предложения с изложением согласованной политики в отношении испытаний на предмет неправильного использования, которое фигурирует в других Правилах. Это предложение заключено в квадратные скобки, и Председателю было предложено обратиться к WP.29 с просьбой решить этот вопрос, т.е. либо снять квадратные скобки, либо исключить это предложение и включить его содержание в доклад GRSP.

29. GRSP провела обстоятельное обсуждение нескольких аспектов, связанных с предлагаемыми ограничениями для возвратно-поступательного движения головы. С одной стороны, Группе не хотелось предусматривать отдельные дополнительные испытания для обеспечения учета возможностей неправильного использования. С другой стороны, было признано, что ситуация, связанная с внедрением детских удерживающих систем "ISOFIX" группы 1, обращенных вперед, является особой, поскольку большое число легковых автомобилей будет оборудовано лишь двумя нижними креплениями. Было принято следующее решение: применительно к испытанию с верхним страховочным фалом следует предусмотреть ограничение для движения головы вперед в 500 мм. В порядке исключения это испытание сопровождается дополнительным испытанием (для обеспечения учета возможностей неправильного использования), в ходе которого используются лишь два нижних крепления (без устройства для предотвращения

вращения), и в контексте этого испытания предельное значение для смещения вперед будет составлять 550 мм. GRSP четко отметила, что такое испытание никоим образом не предполагает, что на практике ДУС могут использоваться лишь с двумя нижними креплениями, поскольку сиденья транспортных средств различаются между собой и это не позволяет надежно прогнозировать их поведение и соответствующие последствия; на ДУС и в инструкциях по эксплуатации транспортных средств должны быть предусмотрены предупреждения, подчеркивающие важность использования устройства для предотвращения вращения. Кроме того, группа четко отметила, что принятие дополнительного испытания, обусловленное уникальностью обстоятельств, связанных с внедрением "ISOFIX", не должно создавать прецедента для более широкого включения в Правила соответствующих специальных испытаний, предназначенных для обеспечения учета возможностей неправильного использования в целом. Она решила, что это предписание, предлагаемое в пункте 7.1.4.1.10.1.2, должно быть подвергнуто повторному рассмотрению через пять лет после вступления в силу предлагаемого проекта дополнения 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 44 с возможным последующим пересмотром.

30. Что касается введения новых детских удерживающих систем "ISOFIX" класса B1, затрагивающего Правила № 16 и 44 (неофициальный документ № 11), то GRSP решила предоставить экспертам дополнительное время для рассмотрения этого предложения и постановила, что если это предложение будет принято на июньской сессии GRSP 2003 года, то его следует рассмотреть в качестве исправления к предложениям по поправкам к Правилам № 16 и 44, согласованным в ходе текущей сессии (см. пункты 26, 27 и 28). GRSP поручила секретариату распространить неофициальный документ № 11 в качестве документа под официальным условным обозначением для его рассмотрения на ее следующей сессии.

31. Что касается минимального количества сидений, которые должны быть оснащены креплениями "ISOFIX" (TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.2, пункты 5.3.10-5.3.10.6), то эксперт от Соединенного Королевства предложил указать в настоящем докладе, что договоренность, достигнутая в отношении количества сидений, не является постоянной и должна быть пересмотрена GRSP не позднее чем через год. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поддержал это предложение, поскольку, согласно правилам, действующим в его стране, два сиденья должны быть полностью оснащены креплениями "ISOFIX" (т.е. двумя нижними креплениями и страховочным фалом) и еще одно сиденье должно быть снабжено страховочным фалом. Кроме того, он указал на необходимость учета всех озабоченностей, высказанных различными экспертами при разработке соответствующих ГТП, а также на необходимость возобновления дискуссии по этим вопросам. Он подчеркнул, что компромиссы, достигнутые в отношении поправок к трем

Правилам, включая менее строгие требования в отношении прочности креплений и отсутствие предписаний по гибким и жестким креплениям на детских сиденьях, не означают того, что такое же решение будет приемлемым для ГТП. Он также подчеркнул, что пункт 6.6.5.1 того же документа, возможно, потребуется пересмотреть с учетом предписаний, касающихся креплений для сидений, которые содержатся в Правилах № 17.

32. Для облегчения установки детской удерживающей конструкции (ДУК) эксперт от Японии предложил добавить в конце пункта 5.3.10.1 документа TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.2 формулировку, предусматривающую возможность снятия боковых, задних и верхних элементов ДУК, а также, если это необходимо, допускающей высоту ДУК в 560 мм. Он пояснил для GRSP, что стандарт FMVSS № 225 содержит аналогичные предписания в отношении определенных транспортных средств, в основном для спортивных и легковых автомобилей с компоновкой салона "2 + 2", для которых не подходит высота ДУК 720 мм. Кроме того, он заявил о своей озабоченности в отношении размера 650 мм на рис. 2 в пункте 4.2 неофициального документа № 11. Он предложил GRSP рассмотреть эти предписания в целях повышения уровня согласования. После рассмотрения этого вопроса Председатель сделала вывод, что решение должно быть найдено на июньской сессии.

33. Эксперт от Израиля представил информацию о ранениях, получаемых детьми в детских удерживающих системах, обращенных вперед. В качестве главного вывода он предложил предусмотреть возможность использования нежестких креплений "ISOFIX". Отвечая на вопрос GRSP, он заявил, что его страна изучает вопрос о возможности участия в работе WP.29 и о присоединении к Соглашениям 1958 и 1998 годов. Что касается возможности использования нежестких креплений "ISOFIX" как альтернативного варианта, то было в целом решено, что этот вопрос следует изучить при разработке ГТП.

В.3 УСТРОЙСТВА ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ИСПЫТАНИЯ НА УСКОРЕНИЕ

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2000/3; TRANS/WP.29/GRSP/2000/12; TRANS/WP.29/GRSP/2001/2; TRANS/WP.29/GRSP/2002/15; неофициальный документ № 5 тридцать первой сессии

34. Из-за нехватки времени GRSP не рассматривала этот пункт и решила обсудить его на июньской сессии 2003 года. Экспертам было предложено иметь при себе экземпляры неофициального документа № 5 тридцать первой сессии GRSP для его рассмотрения.

В.4 ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

35. Согласно объявлению, сделанному секретариатом во вторник, 10 декабря 2002 года, и в соответствии с правилом 27 правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в среду, 11 декабря 2002 года, GRSP провела выборы должностных лиц и вновь избрала г-жу Дж. Эбрахам (Соединенные Штаты Америки) в качестве Председателя на две сессии, запланированные на 2003 год. Г-жа Дж. Эбрахам поблагодарила GRSP за оказанное ей доверие.

В.5 ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

В.5.1 Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности

36. GRSP приняла к сведению, что эксперт от Японии представил национальный законодательный акт по обеспечению безопасности пешеходов в рамках пункта А.1 повестки дня (см. пункт 3 выше).

В.5.2 Проект новых правил, касающихся предотвращения травм шейного отдела позвоночника в результате удара сзади

37. GRSP отметила, что эксперт от Франции объявил о готовящемся в рамках ЕКБТС предложении по проекту Правил и что оно должно быть представлено на рассмотрение на декабрьской сессии GRSP 2003 года (пункт 9 выше).

В.5.3 Удерживающие средства для детей, перевозящихся в городских и междугородных автобусах

38. Из-за нехватки времени GRSP не рассматривала этот пункт.

В.5.4 Общие поправки к Правилам № 11, 12, 14, 16 и 17

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2002/20

39. Из-за нехватки времени GRSP не рассматривала предложение, переданное экспертом от МОПАП и касающееся исключения знака официального утверждения ЕЭК из соответствующих Правил.

В.5.5 Поправки к спецификациям SAE J826, касающимся объемного механизма для определения точки "Н"

Документация: неофициальный документ № 4, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

40. Эксперт от Австралии информировал GRSP о том, что в июне 2002 года был изменен стандарт SAE J826 и что определенный в нем объемный механизм для определения точки "Н" был существенно модифицирован и заменен новым манекеном "НРМ-II". Он отметил, что объемный механизм для определения точки "Н" используется в контексте нескольких Правил по всему миру и предназначен для определения местоположения контрольных точек для сидений транспортных средств. Он информировал также GRSP о том, что стандарт SAE предусматривает не только введение нового манекена "НРМ-II", но и прекращение использования объемного механизма для определения точки "Н" (неофициальный документ № 4).

41. Эксперты GRSP выразили свою озабоченность по этому вопросу, и было решено обратиться к ОИАТ с просьбой представить четкую информацию относительно наличия объемного механизма для определения точки "Н", используемого в настоящее время для целей применения Правил. Вместе с тем Председатель заявила о том, что она намерена сообщить об этом WP.29 на его мартовской сессии 2003 года и воспользоваться присутствием на этой сессии эксперта от ОИАТ для получения свежей информации. GRSP согласилась с тем, что этот вопрос имеет важное значение, и решила продолжить рассмотрение этого вопроса на своей июньской сессии 2003 года.

В.5.6 Правила № 114 (сменные системы подушки безопасности)

Документация: неофициальный документ № 18, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

42. Из-за нехватки времени GRSP не рассматривала предложение по исправлению к данным Правилам, которое было передано экспертом от Чешской Республики.

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ Г-НУ Р. ЛОУНУ

43. Эксперт от Соединенного Королевства информировал GRSP о том, что эксперт от ЕКБТС г-н Р. Лоун участвует в работе GRSP в последний раз в связи с близящимся выходом на пенсию после более чем 20 лет работы в высоких научных кругах и сотрудничества с GRSP. GRSP поблагодарила г-на Р. Лоуна за его вклад в ее работу и

пожелала ему долгих и счастливых лет заслуженного отдыха. Г-н Р. Лоун также поблагодарил GRSP и выразил удовлетворение по поводу того, что значительная часть результатов его исследований нашла отражение в различных Правилах.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

44. GRSP не обсуждала возможную предварительную повестку дня тридцать третьей сессии, которая должна состояться в Женеве 2 июня (14 час. 30 мин.) - 6 июня (17 час. 30 мин.) 2003 года 1/. Вместе с тем секретариат выдвинул следующее предложение.

- A. Соглашение 1998 года
 - A.1 Проект глобальных технических правил, касающихся безопасности пешеходов
 - A.2 Проект глобальных технических правил, касающихся креплений и страховочных фалов детских удерживающих сидений
 - A.3 Проект глобальных технических правил, касающихся элементов дверных удерживающих устройств
 - A.4 Проект глобальных технических правил, касающихся подголовников
 - A.5 Проект глобальных технических правил, касающихся манекена, предназначенного для использования в ходе испытания на боковой удар
- B. Соглашение 1958 года
 - B.1 Поправки к Правилам ЕЭК (Соглашение 1958 года)
 - B.1.1 Правила № 14 (крепления ремней безопасности), разработка
 - B.1.2 Правила № 16 (ремни безопасности), разработка
 - B.1.3 Правила № 17 (прочность сидений), разработка
 - B.1.4 Правила № 21 (внутреннее оборудование), разработка
 - B.1.5 Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств), разработка

- В.1.6 Правила № 44 (детские удерживающие устройства), разработка
- В.1.7 Правила № 95 (защита в случае бокового столкновения), разработка
- В.2 "ISOFIX"
- В.3 УСТРОЙСТВА, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ХОДЕ ИСПЫТАНИЯ НА УСКОРЕНИЕ
- В.4 ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ
 - В.4.1 Обмен информацией о национальных, региональных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности
 - В.4.2 Процедура испытания с использованием салазок, предназначенных для проверки манекенов на удар сзади
 - В.4.3 Удерживающие средства для детей, перевозящихся в городских и междугородных автобусах
 - В.4.4 Общие поправки к Правилам № 11, 12, 14, 16 и 17
 - В.4.5 Поправки к спецификациям стандарта SAE J826, касающимся объемного механизма, предназначенного для определения точки "Н"
 - В.4.6 Поправки к Правилам № 114 (сменные системы подушки безопасности)

1/ В рамках усилий секретариата, направленных на сокращение расходов, все официальные документы, разосланные до начала сессии по почте, в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов любезно просят приносить на заседания имеющиеся у них экземпляры документов.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ
СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Передано	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	Группой технических служб	В.1.6	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 44
2.	Группой технических служб	В.1.6	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 44
3.	Австралией	В.1.2	А	Системы ремней безопасности для передних сидений, монтируемые на навесных задних дверях
4.	Австралией	В.5.5	А	Поправки к спецификации стандарта SAE J826, касающейся объемного механизма для определения точки "Н"
5.	Японией	А.1	А	Введение правил, касающихся обеспечения безопасности переходов, в Японии
6.	МОПАП	В.2	А	"ISOFIX" - поправки к Правилам № 44
7.	Японией	А.1	А	Доклад о работе первого совещания неофициальной группы по безопасности пешеходов
8.	МОПАП	В.2	А	"ISOFIX" - поправки к Правилам № 14

№	Передано	Пункт повестки дня	Язык	Название
9.	МОПАП	В.1.5	А	Правила № 29 ЕЭК - Кабины грузовых транспортных средств
10, Rev.1 и Rev.2	КСАОД	В.2	А	Предложение КСАОД по тексту нового пункта 4.9 для замены текста, предложенного в документе TRANS/WP.29/GRSP/2000/16/Rev.2
11.	КСАОД	В.2	А	Предложение КСАОД по пересмотру спецификаций, касающихся контуров детских удерживающих систем, указанных в TRANS/WP.29/GRSP/15/Rev.2, а также соответствующих ссылок в документе TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.2
12.	МОПАП	В.1.1	А	Предложение МОПАП по поправке к Правилам № 14 ЕЭК
13.	Германией	В.2	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 14, 16 и 44 ("ISOFIX"), переданное экспертом от Германии
14.	Германией	В.1.6	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 44
15.	Японией	В.1.1 и В.1.2	А	Сопоставление категорий транспортных средств, предусматриваемых японскими правилами, с системой классификации ЕЭК (дополнительная информация к документам TRANS/WP.29/GRSP/2002/16 и TRANS/WP.29/GRSP/2002/17)

№	Передано	Пункт повестки дня	Язык	Название
16.	Германией	В.1.5	А	Предложение по проекту поправок серии 03 к Правилам № 29 (кабины грузовых транспортных средств)
17.	Чешской Республикой	В.1.3	А	Проект поправок к Правилам № 17
18.	Чешской Республикой	В.5.6	А	Предложение по проекту исправлений к документу TRANS/WP.29/881, содержащему проект правил, касающихся официального утверждения сменных систем надувных подушек...
19.	Чешской Республикой	В.1.5	А	Изложение позиции в отношении проекта поправок к Правилам № 29/Rev.1, представленного Соединенным Королевством для рассмотрения в ходе тридцать второй сессии GRSP
20.	Францией и МОПАП	В.2	А	Поправки к неофициальному документу № 8
21.	КСАОД	В.2	А	Поправки к документу TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.2
22 Rev.1	Редакционной и группой	В.2	А	Предложение по динамическим испытаниям креплений "ISOFIX"
--	Австралией	А.5	А	Доклад о ходе работы рабочей группы МОНИС по испытаниям на удар сбоку

№	Передано	Пункт повестки дня	Язык	Название
--	МОПАП	A.5	A	Презентация МОПАП по оценке манекена "ES-2" для тридцать второй сессии GRSP
--	ИСО	A.5	A	Обновленная информация по манекену "WorldSID"
--	Израилем	B.2	A	Травмы, получаемые детьми в детских удерживающих системах, обращенных вперед
--	ЕКБТС	A.5	A	Презентация манекена "ES-2"
--	ЕКБТС	A.5	A	Обзор замечаний МОПАП по манекену "ES-2"

Приложение 2

ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.2,
ПРИНЯТЫЕ CRSP НА ЕЕ ТРИДЦАТЬ ВТОРОЙ СЕССИИ

Пункт 1 изменить следующим образом:

"..... категорий М и N.

Они применяются также к системам креплений "ISOFIX" и креплениям верхних страховочных фалов "ISOFIX", предназначенным для детских удерживающих систем "ISOFIX", устанавливаемых на транспортных средствах категории M1. Транспортные средства категории N1, оснащенные креплениями "ISOFIX",

Пункт 2.31, вместо "рис. 5" следует читать "рис. 6".

Пункт 5.2.2.1 (новый) изменить следующим образом:

"5.2.2.1 Любая система креплений "ISOFIX" и любое крепление верхнего страховочного фала должны быть такими, чтобы в нормальных условиях эксплуатации транспортное средство соответствовало положениям настоящих Правил.

Любая система креплений "ISOFIX" и любое крепление верхнего страховочного фала "ISOFIX", которые могут быть дополнительно установлены на любом транспортном средстве, также должны соответствовать положениям настоящих Правил. Следовательно, такие крепления должны быть описаны в заявке на официальное утверждение типа".

Пункт 5.2.3.2 (новый) изменить следующим образом:

"..... 120 мм за расчетной точкой "Н", определенной

Пункт 5.2.3.6 (новый) изменить следующим образом:

"5.2.3.6 Каждый стержень нижнего крепления "ISOFIX" (в положении готовности к использованию) или каждое постоянно установленное направляющее устройство должно быть видимым без сжатия подушки или спинки сиденья,

если стержень или направляющее устройство рассматривается в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центр стержня или направляющего устройства, по прямой линии, образующей угол в 30° вверх от горизонтальной плоскости.

В качестве альтернативы для требования, изложенного выше, на транспортном средстве должна иметься постоянная маркировка, проставленная рядом с каждым стержнем или направляющим устройством. Эта маркировка должна представлять собой одно из обозначений, указанных ниже, по усмотрению завода-изготовителя".

Включить новые пункты 5.2.3.6.1 и 5.2.3.6.2 следующего содержания:

"5.2.3.6.1 Как минимум, знак, изображенный на рис. 12 приложения 9, представляющий собой круг диаметром не менее 13 мм и содержащий пиктограмму, отвечающую следующим условиям:

- a) пиктограмма должна быть контрастной по отношению к фону круга;
- b) пиктограмма должна быть расположена рядом с каждым стержнем системы;

5.2.3.6.2 слово "ISOFIX", выполненное прописными буквами высотой не менее 6 мм".

Пункт 5.2.4.2 (новый) исключить слова "и зонд".

Пункт 5.2.4.4 (новый) изменить следующим образом:

"5.2.4.4 Крепление верхнего страховочного фала "ISOFIX" должно иметь рис. 3. Вокруг каждого на нем. На крышке каждого закрытого крепления верхнего страховочного фала "ISOFIX" должно быть проставлено обозначение, например, в виде одного из знаков, показанных на рис. 13 приложения 9, или их изображения в зеркальном отражении; крышка должна сниматься без помощи каких-либо инструментов".

Включить новый пункт 5.3.10.6 следующего содержания:

"5.3.10.6 Невзирая на положение пункта 5.3.10.1, транспортные средства с кузовом типа "кабриолет", определенным в пункте 8.1 приложения 7 Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (С.Р.3)*, имеющие более одного ряда сидений, должны быть оснащены по меньшей мере двумя нижними креплениями "ISOFIX". Если на таких транспортных средствах установлено крепление верхнего страховочного фала "ISOFIX", то оно должно отвечать соответствующим предписаниям настоящих Правил.

* Документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2".

Пункт 6.6.5.1 (новый), примечание, изменить следующим образом:

"ПРИМЕЧАНИЕ: это испытание проводить не требуется, если любое крепление ремней безопасности транспортного средства".

Пункт 14.2 изменить следующим образом:

"14.2 По истечении 2 лет с момента вступления в силу поправок к серии 06 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения ЕЭК лишь в том случае, если выполняются предписания настоящих Правил с внесенными с них поправками серии 06".

Пункт 14.3 изменить следующим образом:

"14.3 По истечении 7 лет с момента вступления в силу поправок серии 06 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказать в признании выданных официальных утверждений, которые не соответствуют поправкам серии 06 к настоящим Правилам".

Приложение 9,

Включить новые рис. 12 и 13 следующего содержания:

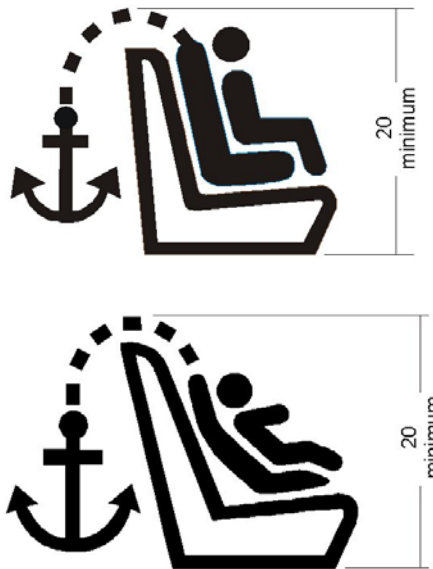
"



Примечания:

1. Пропорции не соблюдены.
2. Изображение на знаке может быть приведено в зеркальном отражении.
3. Цвет знака по усмотрению завода-изготовителя.

Рис. 12: Знак нижнего крепления "ISOFIX"



Примечания:

1. Размеры в мм.
2. Пропорции не соблюдены.
3. Знак должен быть отчетливым либо благодаря контрастности использованных цветов, либо за счет надлежащей рельефности, если он выполнен методом формовки или штамповки.

Рис. 13: Знак, используемый для обозначения места расположения скрытого крепления верхнего страховочного фала"

Приложение 3

ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.2,
ПРИНЯТЫЕ GRSP НА ЕЕ ТРИДЦАТЬ ВТОРОЙ СЕССИИ

Пункт 2.37 изменить следующим образом:

"2.37 Под "детской удерживающей конструкцией" (ДУК) подразумевается ... одному из семи классов "ISOFIX" на рис. 1-6 в упомянутом выше"

Пункт 15.1.1 изменить следующим образом:

"15.1.1 Начиная с официальной даты вступления в силу дополнения 15 к поправкам серии 04 ни одна Договаривающаяся сторона ... с поправками, внесенными дополнением 15 к поправкам серии 04".

Пункт 15.1.2 изменить следующим образом:

"15.1.2 По истечении 2 лет с момента вступления в силу дополнения 15 к поправкам серии 04 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения ЕЭК лишь в том случае, если выполняются предписания настоящих Правил с поправками, внесенными в них дополнением 15 к поправкам серии 04".

Пункт 15.1.3 изменить следующим образом:

"15.1.3 По истечении 7 лет с момента вступления в силу дополнения 15 к поправкам серии 04 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказать в признании выданных официальных утверждений, которые не соответствуют дополнению 15 к поправкам серии 04 к настоящим Правилам".

Приложение 17, добавление 2,

Пункт 2.5 изменить следующим образом:

"2.5 Единовременно приложить к центру между креплениями "ISOFIX" в направлении системы креплений "ISOFIX" и параллельно нижней поверхности силу $100\text{ Н} \pm 10\text{ Н}$ ".

Пункт 4.6, рис. 6, исправить размер "915" на "815".

Приложение 4

ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.2,
ПРИНЯТЫЕ GRSP НА ЕЕ ТРИДЦАТЬ ВТОРОЙ СЕССИИ

Пункт 4.9 (новый) изменить следующим образом:

"4.9 Маркировка "ISOFIX"

Если на изделии имеются крепления "ISOFIX", то для пользователя, устанавливающего удерживающее устройство на транспортном средстве, должна быть постоянно видимой следующая информация:

Фирменный знак ИСО "ISOFIX", за которым следует(ют) буква(ы), соответствующая(ие) классу(ам) размеров "ISOFIX", к которому(ым) относится данное изделие. Как минимум знак, состоящий из круга диаметром не менее 13 мм и содержащий пиктограмму, которая должна быть контрастной по отношению к фону круга. Пиктограмма должна быть отчетливо видимой либо благодаря контрастности использованных цветов или за счет надлежащей рельефности, если она выполнена методом формовки или штамповки.



B, C and F

Пиктограммы и/или текст могут передавать следующую информацию.
Маркировка должна указывать:

- a) Важнейшие соответствующие шаги, необходимые для подготовки сиденья к установке. Например, должен быть пояснен метод обращения с запирающей системой "ISOFIX".
- b) Должны быть указаны место расположения, способ функционирования и значение любого индикатора.
- c) Должно быть указано расположение и, если это необходимо, направление натяжения верхних страховочных фалов или других средств, ограничивающих вращение кресла, которые должны быть закреплены пользователем, при помощи одного из следующих знаков:



- d) Должен быть указан порядок регулировки фиксаторов "ISOFIX" и верхнего страховочного фала или других средств, ограничивающих вращение сиденья, которые должны регулироваться пользователем.
- e) Маркировка должна быть постоянной и видимой для пользователя, устанавливающего сиденье.
- f) При необходимости должен использоваться знак, приведенный ниже, указывающий на инструкцию по эксплуатации детской удерживающей системы и на место расположения этого документа.



"

Пункт 6.3.3.2.2 изменить следующим образом:

"6.3.3.2.2 Индикатор натяжения

Верхний страховочный фал "ISOFIX" или детское сиденье "ISOFIX" должны быть оснащены устройством, позволяющим удостовериться в натяжении фала. Это устройство может быть частью устройства регулировки и устройства ослабления натяжения".

Пункт 7.1.4.1.9 (новый) изменить следующим образом:

- "7.1.4.1.9 Детская удерживающая система с опорным элементом должна испытываться следующим образом:
- a) в случае полууниверсальной категории... в обоих крайних положениях регулировки, совместимых с положением панели пола тележки. В ходе испытаний...
 - b)
.....".

Пункты 7.1.4.1.10-7.1.4.1.10.2 (новые) (предложения В и С) изменить следующим образом:

"7.1.4.1.10 В случае детской удерживающей системы, в которой используется система крепления "ISOFIX" и устройство для предотвращения вращения, если таковое имеется, динамическое испытание проводится:

7.1.4.1.10.1 для ДУС "ISOFIX", относящихся к классам размеров А и В:

7.1.4.1.10.1.1 с использованием устройства для предотвращения вращения и

7.1.4.1.10.1.2 без использования устройства для предотвращения вращения. Это требование не применяется, когда в качестве устройства для предотвращения вращения используется постоянный и нерегулируемый опорный элемент.

[Примечание: Дополнительное испытание, предусмотренное в пункте 7.1.4.1.10.1.2 [которое не должно создавать прецедента для более широкого включения специальных испытаний на предмет неправильного использования в другие Правила], подвергается повторному рассмотрению через 5 лет после вступления в силу настоящего дополнения [5] к поправкам серии 03 к Правилам № 44 с возможным последующим пересмотром].

7.1.4.1.10.2 Для детской удерживающей системы "ISOFIX", относящейся к другим классам размеров, - с использованием устройства для предотвращения вращения".

Пункт 7.1.4.4.1.1, рис. 1, добавить знак сноски 5/ после размера "550" и включить соответствующую сноску 5/ следующего содержания:

"5/ Для целей испытания, предусмотренного в пункте 7.1.4.1.10.1.1, этот размер составляет 500 мм".

Предложение D по пункту 8.2.4.3.4 было принято.

Приложение 6,

Пункт 3.3.1.1 изменить следующим образом:

"3.3.1.1 Панель пола должна быть жестко закреплена на тележке. Высота панели пола относительно точки CR - размер X 2/ на рис. 2 - должна корректироваться для выполнения требований, предусмотренных в пункте 7.1.4.1.9".

2/ Размер X должен составлять 210 мм с диапазоном регулировки ± 70 мм".
