



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/40
1 March 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств

Рабочая группа по пассивной безопасности

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПАССИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
О РАБОТЕ ЕЕ СОРОКОВОЙ СЕССИИ
(Женева, 12-15 декабря 2006 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. УЧАСТНИКИ.....	1	5
II. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (пункт А повестки дня)	2 - 19	5
А. Проект глобальных технических правил (гтп), касающихся безопасности пешеходов (пункт А.1 повестки дня)	2 - 7	5

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
V. Проект глобальных технических правил (гтп), касающихся подголовников (пункт А.2 повестки дня)	8 - 10	7
C. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) (пункт А.3 повестки дня)	11	8
D. Обмен мнениями по вопросу о боковом столкновении (пункт А.4 повестки дня)	12	8
E. Обмен мнениями по вопросу о совместимости требований к испытаниям на столкновение с препятствием (пункт А.5 повестки дня).....	13 - 15	8
F. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах - подгруппа по безопасности (ТСВТЭ-ПБ) (пункт А.6 повестки дня)	16 - 17	9
G. Обмен мнениями по вопросу о кабинах грузовых транспортных средств (пункт А.7 повестки дня)	18 - 19	9
III. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА (пункт В повестки дня).....	20 - 51	10
Поправки к правилам (пункт В.1 повестки дня).....	20 - 50	10
1. Правила № 11 (замки и петли дверей) (пункт В.1.1 повестки дня).....	20	10
2. Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт В.1.2 повестки дня).....	21 - 24	10

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
3. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт В.1.3 повестки дня).....	25 - 29	11
4. Правила № 29 (кабины коммерческих транспортных средств) (пункт В.1.4 повестки дня).....	30 - 34	12
5. Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт В.1.5 повестки дня).....	35 - 38	13
6. Устройства для проведения испытания на ускорение (пункт В.1.6 повестки дня).....	39 - 40	14
7. Проект новых правил о дополнительных или сменных чехлах сидений (пункт В.1.7 повестки дня).....	41 - 42	15
8. Рассмотрение вопроса об области применения и общих определениях (пункт В.1.8 повестки дня).....	43	15
9. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт В.1.9 повестки дня).....	44 - 46	16
10. Правила № 80 (прочность сидений) (пункт В.1.10 повестки дня).....	47	16
11. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт В.1.11 повестки дня).....	48 - 49	16
12. Правила № 95 (боковое столкновение) (пункт В.1.12 повестки дня).....	50	17
IV. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ (пункт С повестки дня).....	51 - 53	17

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
A. Лобовое столкновение городских и междугородных автобусов (пункт С.1 повестки дня)	51	17
B. Удерживающие средства для детей, перевозимых в городских и междугородных автобусах (пункт С.2 повестки дня)	52	17
C. Безопасность пользователей инвалидных колясок в городских и междугородных автобусах (пункт С.3 повестки дня)	53	18
V. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт D повестки дня).....	54 - 56	18
A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности (пункт D.1 повестки дня)	54	18
B. Наезд сзади (оценка) (пункт D.2 повестки дня)	55	18
C. Выражение признательности г-ну Дж. Мушауру (пункт D.3 повестки дня)	56	18
VI. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ (пункт E повестки дня)	57	19
VII. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ	58	19

Приложения

I. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии без условного обозначения (GRSP-40-...)	20
II. Поправки к Правилам № 16, принятые GRSP на ее сороковой сессии на основе документа TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1	22
III. Поправки к Правилам № 44, принятые GRSP на ее сороковой сессии на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/17	31

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою сороковую сессию 12 (вторая половина дня) - 15 (только первая половина дня) декабря 2006 года под председательством г-на Дж. Мушаура (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Венгрии, Германии, Греции, Италии, Испании, Канады, Нидерландов, Норвегии, Республики Кореи, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южно-Африканской Республики, Японии. В ее работе участвовали также эксперт от Европейской Комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной организации потребительских союзов (МОПС) и Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ).

II. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (пункт А повестки дня)

A. Проект глобальных технических правил (гтп), касающихся безопасности пешеходов (пункт А.1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/7; неофициальный документ № GRSP-40-14, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

2. GRSP согласилась с предложением эксперта от Японии изменить пункт 3 доклада GRSP о работе ее предыдущей сессии (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/39) следующим образом: "... GRSP поддержала это предложение и просила МОНИС тщательно проанализировать методы испытания на удар верхней части ноги (транспортное средство с высоким бампером) о передний край капота и методы испытания на удар ноги о высокий бампер".

3. GRSP отметила все еще не решенные вопросы в связи с разработкой проекта гтп, касающихся безопасности пешеходов, относящиеся к трем важным аспектам: область применения (подготовка технико-экономических обоснований для целей расширения области применения гтп на транспортные средства, масса которых превышает 2,5 тонны), проводимые ЕК и Японией исследования в отношении характеристик испытания (ударные

элементы муляжа ноги, предписания, касающиеся активной безопасности) и критерии травматизма (размеры головы ребенка и соответствующая скорость удара, положения относительно использования синтетической кожи, а также использование 1 700-миллиметрового значения "дуги охвата" (WAD)). Эксперт от Японии заявил, что в его стране не проводится никаких исследований по вопросу о защите пешеходов, не считая исследований, касающихся метода испытания на удар ноги. Он представил документ GRSP-40-14, содержащий доклад о ходе работы по оценке ударного элемента гибкого муляжа ноги пешехода. Он сообщил, что дополнительная информация относительно этих исследований будет представлена на следующей сессии GRSP.

4. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировала GRSP о том, что в ее стране были проведены многочисленные испытания на базе предписаний гтп, имеющие целью обосновать расширение их области применения. Она сообщила, что в ходе этих испытаний оценивались как размеры, так и форма транспортных средств, и что с использованием транспортных средств самых различных типов были проведены испытания на удар головы. Она заявила, что Соединенные Штаты намереваются провести испытания на удар ноги на базе предписаний гтп и поблагодарила Японию за предоставление во временное пользование муляжа ноги TRL. Она проинформировала GRSP о том, что окончательные результаты проводимых в ее стране исследований будут получены к следующей сессии.

5. Эксперт от Италии напомнил GRSP о представленном недавно докладе о ходе работы ЕК по защите пешеходов. Он добавил, что в этом докладе не приводится сколько либо четкого технического обоснования в отношении расширения области применения гтп (<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/>).

6. Эксперт от ЕК охарактеризовал текущую ситуацию в связи с этапом II рассмотрения соответствующей директивы Европейского Союза (ЕС) по защите пешеходов. Он добавил, что результаты внутренних процедур, привязанных главным образом к обоснованию расширения области применения гтп на транспортные средства, максимальная масса которых в груженом состоянии превышает 2,5 тонны, будут сведены воедино в предложение, подлежащее представлению в 2007 году в рамках процедуры принятия совместного решения. Он напомнил, что до завершения текущих исследований в Европе, Соединенных Штатах Америке и Японии, в проведении других совещаний специальной группы нет необходимости.

7. Завершая обсуждение данного вопроса, GRSP решила провести окончательный обзор проекта гтп (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/7)

на своей следующей сессии в мае 2007 года в ожидании результатов исследования и политического решения ЕК.

В. Проект глобальных технических правил (гтп), касающихся подголовников
(пункт А.2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/14; ECE/TRANS/WP.29/2006/140 и Amend.1; неофициальные документы № GRSP-40-18 и GRSP-40-19, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

8. GRSP приняла к сведению третий доклад о ходе работы неофициальной группы по подголовникам (ECE/TRANS/WP.29/2006/140), а также редакционные исправления, утвержденные АС.3 (см. документ ECE/TRANS/WP.29/2006/140/Amend.1). Председатель неофициальной группы по подголовникам проинформировала GRSP о прогрессе, достигнутом в ходе сессий, проведенных в Монреале и Париже (GRSP-40-18 и GRSP-40-19). Она представила первый проект гтп, касающихся подголовников (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/14), и отметила, что некоторые вопросы все еще находятся в стадии рассмотрения (например, диапазон расстояний между затылком и подголовником и их измерение). Она пояснила, что многими высказываются обеспокоенности относительно использования устройства для измерения параметров подголовников (HRMD), устанавливаемого в точке Н механизма 3-D; основная обеспокоенность сводится к вариативности измерений расстояния между сиденьями одинаковой марки и модели. Для ее устранения была разработана процедура пространственного измерения расстояния между затылком и подголовником с использованием точки R в качестве контрольной. Данная процедура подлежит окончательному подтверждению, и ожидается, что результаты будут получены до сессии GRSP в мае. Оратор отметила трудности, с которыми приходится сталкиваться группе при рассмотрении вопроса о нестатических подголовниках, а также решительную поддержку членов группы в пользу дальнейшей разработки - в качестве второго шага - динамического испытания на хлыстовое повреждение с использованием манекена. Она сделала вывод о том, что завершения разработки проекта гтп будет трудно добиться к следующей сессии GRSP в мае 2007 года.

9. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного документа, который будет представлен неофициальной группой.

10. Завершая обсуждение данного вопроса, Председатель предложил эксперту от Соединенных Штатов Америки представить WP.29 и AC.3 соответствующее резюме и график рассмотрения нерешенных проблем.

С. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) (пункт А.3 повестки дня)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2005/11

11. Председатель GRSP напомнил о цели документа TRANS/WP.29/GRSP/2005/11, содержащего предложения о поправках, направленных на решение неурегулированного вопроса об определении вспомогательной системы замков. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировала GRSP о процедуре нормотворчества для целей принятия гтп № 1. Она заявила, что итоговые замечания, особенно со стороны заводоизготовителей, послужат основой для внесения в гтп дальнейших поправок. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного документа. Председатель напомнил о необходимости представления AC.3 поправки наряду с письменным докладом в отношении обоснования (см. статью 6.4 Соглашения 1998 года).

Д. Обмен мнениями по вопросу о боковом столкновении (пункт А.4 повестки дня)

12. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировала GRSP об изменении национального законодательства ее страны. Председатель предложил возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии GRSP в ожидании заключения по манекену ES-2.

Е. Обмен мнениями по вопросу о совместимости требований к испытаниям на столкновение с препятствием (пункт А.5 повестки дня)

13. Председатель проинформировал GRSP о рекомендации WP.29 и AC.3 относительно исключения данного пункта из повестки дня ввиду отсутствия информации. Некоторые делегаты отдали предпочтение сохранению этого пункта в повестке дня, с тем чтобы иметь возможность ознакомления с итогами деятельности РГ 15 ЕКПБТ.

14. Эксперт от Германии проинформировал GRSP о работе, проводящейся Рабочей группой 15 ЕКПБТ и касающейся "совместимости между автомобилями". GRSP отметила, что с документацией об исследовательской деятельности можно ознакомиться на вебсайте ЕКПБТ по следующему адресу: <http://www.eevc.org/wgpages/wg15/wg15index.htm>.

Эксперт от Германии заявил, что, хотя исследовательские проекты вышли на завершающую стадию, на настоящем этапе позиции четко еще не оформились. Он подчеркнул, что проведение анализа эффективности затрат является непростой задачей и что в качестве инструментария для целей испытаний вполне подходят оба рекомендуемых барьера (постепенно деформирующийся барьер и барьер полного профиля). Он добавил, что Руководящий комитет ЕКПБТ вновь соберется в марте 2007 года для принятия решения о последующей деятельности в контексте данного вопроса.

15. GRSP решила пока исключить этот вопрос из повестки дня.

F. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах - подгруппа по безопасности (ТСВТЭ-ПБ) (пункт А.6 повестки дня)

16. GRSP приняла к сведению намерение спонсоров этих гтп (Германии, Соединенных Штатов Америки и Японии) подготовить программу работы по обеспечению безопасности транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, которая будет представлена АС.3 на его сессии в марте 2007 года (см. пункт 110 доклада ECE/TRANS/WP.29/1056).

17. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса после завершения разработки указанной программы работы.

G. Обмен мнениями по вопросу о кабинах грузовых транспортных средств (пункт А.7 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSP-40-07, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

18. Эксперт от Швеции представил документ GRSP-40-07, касающийся решения WP.29 и АС.3, принятого на их последних сессиях (см. пункт 122 доклада ECE/TRANS/WP.29/1056), вначале пересмотреть Правила № 29 и - в качестве второго шага - рассмотреть вопрос о разработке соответствующих гтп.

19. GRSP решила исключить данный пункт из своей повестки дня на основании Соглашения 1998 года.

III. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА (пункт В повестки дня)

Поправки к правилам (пункт В.1 повестки дня)

1. Правила № 11 (замки и петли дверей) (пункт В.1.1 повестки дня)

20. Что касается предложения относительно приведения Правил № 11 в соответствие с гтп № 1, то GRSP приняла к сведению решение WP.29 и AC.3 ограничить область применения транспортными средствами категорий M₁ и N₁ (см. пункты 49 и 85 доклада ECE/TRANS/WP.29/1056).

2. Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт В.1.2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/19; неофициальный документ № GRSP-40-08, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

21. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/19, касающийся идентификационных обозначений креплений верхнего страховочного троса. Он заявил, что во избежание неправильного использования креплений для багажа в качестве креплений верхнего страховочного троса, когда последние расположены в багажном отделении, требуются дополнительные предписания в отношении идентификационного обозначения. Он добавил, что крепления верхнего страховочного троса ISOFIX на сиденьях без нижних креплений ISOFIX не должны маркироваться во избежание их неправильного использования. Эксперт от МОПАП высказался против маркировки всех креплений верхнего страховочного троса вне зависимости от того, расположены ли они в багажном отделении или нет. Он предложил обозначать только те крепления, в случае которых существует риск их неправильного использования. Эксперт от Франции с одобрением отозвался об использовании не маркировки, а идентификационного обозначения.

22. GRSP согласилась с предложением Председателя относительно необходимости возобновить обсуждение данного вопроса на ее следующей сессии на основе пересмотренного предложения. Председатель предложил всем экспертам всесторонне проанализировать соответствующие аспекты и факторы, а также дать заключение относительно эффективности затрат.

23. GRSP одобрила документ GRSP-40-08 (представленный Италией и Францией), в котором содержатся предложения об обязательной установке креплений ремней безопасности для автобусов класса II, а также о приведении положений Правил № 14

в соответствии с директивой 2005/40/ЕС. Эксперт от Японии выступил против обязательной установки креплений ремней безопасности на откидных сиденьях. Он предложил как минимум предусмотреть отступление в отношении откидных сидений для тех Договаривающихся сторон, которые еще не применяют этих предписаний. Эксперт от Германии предпочел исключить низкопольные автобусы. Другие эксперты с осторожностью высказались относительно целесообразности реклассификации транспортных средств класса II и отдали предпочтение введению соответствующих изъятий.

24. В результате состоявшейся дискуссии GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного документа, который будет совместно подготовлен Италией и Францией.

3. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт В.1.3 повестки дня)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/4; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/15; неофициальные документы № GRSP-40-03 и Rev.1, GRSP-40-09 и GRSP-40-16, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

25. Что касается установки устройств, напоминающих о необходимости пользоваться ремнями безопасности (НРБ), то эксперт от Франции представил документ GRSP-40-03, заменяющий собой документ TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1 и учитывающий поправки, предложенные в документах ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/4 и GRSP-39-17. Эксперт от Франции предложил, в качестве первого шага, определиться с техническими предписаниями в отношении водителей транспортных средств категории M₁ и, в качестве второго шага, рассмотреть вопрос о технических предписаниях применительно к пассажирам (в отличие от водителя), а также к транспортным средствам, не относящимся к категории M₁. GRSP достигла согласия относительно необходимости изменения области применения, предписаний, касающихся сигнальных предупреждений/голосовой информации, и порядка распространения официального утверждения элементов.

26. Эксперт от Японии представил обследование по вопросу об эффективности устройств, напоминающих о необходимости пользоваться ремнями безопасности (документ GRSP-40-16). Он подчеркнул значительные выгоды от внедрения такого устройства, однако с сожалением отметил снижение эффективности в случае кратковременного отключения.

27. После последовавшей дискуссии эксперт от Франции представил пересмотренное предложение (GRSP-40-03-Rev.1). GRSP приняла данное предложение, воспроизведенное

в приложении 2 к настоящему докладу. Секретариату было поручено препроводить принятое предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2007 года в качестве проекта поправок серии 05 к Правилам № 16.

28. Эксперт от КСАОД снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/15 и предложил вернуться к обсуждению пересмотренного предложения на следующей сессии GRSP.

29. С той же целью, о которой упоминалось в пункте 23 (автобусы класса II), эксперт от Италии представил документ GRSP-40-09, содержащий предложение относительно новой серии поправок к Правилам № 16. GRSP решила придерживаться того же подхода, что и в случае Правил № 14. Экспертам GRSP было предложено своевременно препроводить свои соответствующие письменные замечания эксперту от Италии для целей подготовки сводного предложения, подлежащего распространению на следующей сессии в качестве официального документа.

4. Правила № 29 (кабины коммерческих транспортных средств) (пункт В.1.4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/5; неофициальные документы № GRSP-40-06 и GRSP-40-11, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

30. Эксперт от Российской Федерации принес извинения за отмену неофициального совещания по Правилам № 29. Ссылаясь на документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/5, он проинформировал GRSP о работе, проводящейся в его стране, и подчеркнул необходимость дополнительных исследований. Он уточнил, что особый акцент делается на установлении конкретных требований применительно к кабинам различных типов.

31. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-40-06 и кратко проинформировал о предложении, в котором затрагиваются вопросы лобового столкновения при повышенном энергетическом уровне, переворачивании транспортного средства на 90° с последующим столкновением (новое испытание) и испытания на опрокидывание транспортного средства на 180° (с дополнительным приложением динамической первоначальной нагрузки). Применительно к транспортным средствам категории N общей массой 7,5 т или меньше эксперт от МОПАП предложил проведение испытания на лобовой удар при нынешнем энергетическом уровне либо альтернативный подход в соответствии с правилами № 33 или 94.

32. Эксперт от Швеции напомнил о первостепенном значении повышения безопасности рабочего места водителя. Он одобрил предложенный МОПАП подход, предусматривающий разработку альтернативного испытания для транспортных средств общей массой менее 7,5 т и обновление положений, касающихся более тяжелых транспортных средств.

33. Эксперт от Чешской Республики представил обзор основных предложений по поправкам, рассмотренных экспертами GRSP (документ GRSP-40-11). Он заявил, что в базовом документе TRANS/WP.29/GRSP/2002/18 (представленном Соединенным Королевством) учитываются рекомендации его страны и что он отдает предпочтение дальнейшей разработке данного предложения.

34. Председатель GRSP обратился к МОПАП с просьбой продолжать работу в этом направлении и созвать в кратчайшие возможные сроки совещание группы экспертов. Он предложил неофициальной группе подготовить программу действий, включая соответствующий график. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и поручила секретариату распространить документ GRSP-40-06 под официальным условным обозначением.

5. Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт В.1.5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/9; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/17; неофициальные документы № GRSP-40-05, GRSP-40-15 и Rev.1, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

35. GRSP возобновила обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/9 (представленного КСАОД), касающегося итогов исследования по вопросу об ужесточении требований к горизонтальной плоскости для использования значения 800 мм вместо 900 мм. Эксперт от Германии представил документ GRSP-40-05, обобщающий данные по внутренним габаритам применительно почти к ста зарегистрированным транспортным средствам. Эксперт от МОПАП отметил, что на основании проведенного обследования его организация пришла к аналогичным выводам. Он заявил, что предложение КСАОД базируется только на использовании универсальных детских удерживающих систем, устанавливаемых на боковых сиденьях. Он добавил, что предлагаемое решение не упрощает задачу завода-изготовителя в плане обеспечения достаточного пространства для проверки креплений, размер которых превышает 720 мм. Эксперт от Нидерландов высказался за проведение обстоятельного обследования применительно ко всем местам для сидения и полууниверсальному классу. Эксперт от КСАОД уточнил, что его предложение изначально касалось сидений с дополнительной подушкой классов II и III.

Он добавил, что увеличение ширины пространства дает возможность предлагать надлежащие конструкционные решения, позволяющие устранить проблему проскальзывания под ремнем. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии, возможно, на основе нового документа, который будет подготовлен КСАОД.

36. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/17 для уточнения ссылки на зажимные устройства, цветового кода для обозначения следа лямки детской удерживающей системы, устанавливаемой в боковом положении по отношению к направлению движения, а также положений приложения 16 к Правилам в отношении процедуры обеспечения соответствия производства. Эксперт от Японии представил материалы по вопросу об использовании в его стране цветовых обозначений следа лямки. GRSP также решила возобновить обсуждение данного пункта на своей следующей сессии.

37. GRSP приветствовала предложение ЕК (документ GRSP-40-15) относительно снижения потенциальной опасности, создаваемой для детей, удерживаемых в невстроенных детских сиденьях, относящихся к весовым группам 0, 0+ и I, с помощью ремня безопасности для взрослых. Эксперт от ЕК заявил, что предложение имеет целью обеспечить перевозку всех маленьких детей во встроенных сиденьях в порядке гарантирования их оптимальной защиты. Эксперт от КСАОД просил предусмотреть разумные сроки для решения проблемы товарных запасов.

38. После состоявшейся дискуссии эксперт от ЕК представил документ GRSP-40-15-Rev.1. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/17, воспроизведенный в приложении 3 к настоящему докладу. Секретариату было поручено препроводить его - в порядке исключения - WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 04 к Правилам № 44.

6. Устройства для проведения испытания на ускорение (пункт В.1.6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2005/5/Rev.1;
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/18

39. Что касается включения в Правила № 16 положений об устройствах для проведения испытаний на ускорение, то эксперт от Японии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/18, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2005/5/Rev.1.

40. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/18 с поправкой, воспроизведенной ниже. Секретариату было поручено препроводить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2007 года в качестве проекта дополнения 19 к поправкам серии 04 к Правилам № 16.

Добавить новый пункт 7.7.7 следующего содержания:

"7.7.7 Если же испытания проводились при более высокой скорости и/или кривая ускорения выходила за рамки верхней границы заштрихованного пространства и если ремень безопасности удовлетворяет предъявляемым требованиям, то результаты испытания считаются удовлетворительными".

7. Проект новых правил о дополнительных или сменных чехлах сидений
(пункт В.1.7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/16

41. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/16, содержащий предложение относительно новых правил, касающихся дополнительных или сменных чехлов сидений. Он также осветил вопрос о наличии чехлов для сидений, оснащенных подушками безопасности, реализуемых на вторичном рынке. GRSP признала потенциальный риск, сопряженный с фактом реализации чехлов сидений на вторичном рынке, и отметила, что в настоящее время ЕК занимается комплексным рассмотрением вопроса послепродажного обслуживания.

42. GRSP решила отложить рассмотрение данного вопроса до следующей сессии, и предложила делегации Германии подкрепить ее предложение анализом эффективности затрат.

8. Рассмотрение вопроса об области применения и общих определениях
(пункт В.1.8 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSP-40-17, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

43. GRSP приветствовала предложение Франции (документ GRSP-40-17), касающееся возможного подхода к распространению требования относительно использования детских удерживающих систем на транспортные средства, не относящиеся к категориям M₁ и N₁, что затрагивает правила № 14, 16 и 44 ЕЭК ООН. Эксперт от Швеции поддержал данное

предложение, однако рекомендовал придерживаться более осмотрительного подхода, когда речь идет об изменении технических предписаний. В результате последовавшей дискуссии GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-40-17 под официальным условным обозначением.

9. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт В.1.9 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRSP-40-01 и GRSP-40-10, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

44. Эксперт от Австралии снял с рассмотрения документ GRSP-40-01.

45. GRSP рассмотрела документ GRSP-40-10 (представленный Италией и Францией), содержащий предложение относительно приведения положений этих Правил в соответствие с директивой 2005/39/ЕС Европейского союза. Эксперт от ЕК затронул вопрос о временном расхождении с директивой ЕС, в том что касается транспортных средств с салоном до 10 посадочных мест (транспортные средства категории М₃, относящиеся к классу III), имеющих задние боковые сиденья. Он пояснил, что применительно к этим транспортным средствам пятилетняя отсрочка должна быть согласована с директивой ЕС. По мнению эксперта от Российской Федерации, для обоснования запрета на использование боковых сидений следует заручиться более четким анализом соответствующих ДТП. Эксперт от Японии также выразил обеспокоенность в этой связи.

46. GRSP решила возобновить рассмотрение данного вопроса на основе пересмотренного предложения.

10. Правила № 80 (прочность сидений) (пункт В.1.10 повестки дня)

47. Эксперт от Италии заявил, что в настоящее время настоятельной необходимости во внесении в Правила поправок не наблюдается.

11. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт В.1.11 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRSP-40-02 и GRSP-40-13, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

48. GRSP рассмотрела предложение Австралии относительно уточнения используемого в ходе испытания значения в 3 мс применительно к ускорению головы (документ GRSP-40-02). GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения Австралии.

49. Эксперт от Японии, сообщив о принципиальной готовности его страны применять Правила № 94, представил документ GRSP-40-13, касающийся внесения в Правила ряда исправлений. GRSP решила возобновить его рассмотрение на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения.

12. Правила № 95 (боковое столкновение) (пункт В.1.12 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSP-40-12, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

50. GRSP рассмотрела предложение Японии (документ GRSP-40-12), касающееся технического описания манекена. GRSP предложила японскому эксперту представить данные относительно последствий предлагаемой замены фильтров. Эксперт от Японии вызвался подготовить к следующей сессии новое предложение.

IV. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ (пункт С повестки дня)

А. Лобовое столкновение городских и междугородных автобусов (пункт С.1 повестки дня)

51. GRSP отметила, что на сессии GRSG в апреле делегату от Испании было предложено проинформировать GRSP по данному вопросу (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/70, пункт 21). Эксперт от Испании принес извинения за то, что он пока не в состоянии представить соответствующие материалы, и вызвался связаться со своим коллегой из GRSG. GRSP согласилась с тем, что важно проводить взаимный обмен информацией по данной теме.

В. Удерживающие средства для детей, перевозимых в городских и междугородных автобусах (пункт С.2 повестки дня)

52. GRSP напомнила о предложении Франции (документ GRSP-40-17), направленном на изменение области применения правил № 16 и 14 в порядке допущения перевозки детей в транспортных средствах категорий М₂ и М₃ (пункт 43). GRSP решила возобновить рассмотрение данного вопроса на своей следующей сессии.

С. Безопасность пользователей инвалидных колясок в городских и междугородных автобусах (пункт С.3 повестки дня)

53. Председатель GRSG проинформировал GRSP о текущей работе, проводящейся в рамках этой группы. Экспертам GRSP было предложено высказать GRSG свои мнения относительно разработки предписаний, касающихся данного вопроса, или же принять участие в деятельности неофициальной рабочей группы.

V. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт D повестки дня)

A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности (пункт D.1 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSP-40-04, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

54. Эксперт от Японии обрисовал нынешнее положение дел с гибридными транспортными средствами и электромобилями в его стране (документ GRSP-40-04), а также представил материалы относительно законодательной процедуры, необходимой для целей введения схемы официального утверждения таких транспортных средств по типу конструкции. Экспертам GRSP было предложено участвовать в обмене информацией относительно вносимых в национальное законодательство изменений, касающихся данного вопроса.

B. Наезд сзади (оценка) (пункт D.2 повестки дня)

55. Эксперт от ЕКПБТ сообщил об итогах деятельности рабочих групп 20 и 12 ЕКПБТ (см. вебсайт: <http://www.eevc.org>).

С. Выражение признательности г-ну Дж. Мушауру (пункт D.3 повестки дня)

56. Узнав о том, что г-н Джордж Мушаур (Соединенные Штаты Америки) принял решение выйти в отставку и больше не будет присутствовать на сессиях, GRSP с признательностью отметила его ощутимый профессиональный вклад на протяжении последних 10 лет и высоко оценила прекрасное исполнение им в последние два года обязанностей Председателя. Члены GRSP удостоили его продолжительными аплодисментами.

VI. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ (пункт Е повестки дня)

57. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690) Председателем для сессий GRSP в 2007 году была единодушно избрана г-жа С. Мейерсон (Соединенные Штаты Америки).

VII. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

58. GRSP решила, что Председатель в сотрудничестве с секретариатом подготовит предварительную повестку дня сорок первой сессии, которую намечено провести в Женеве 7 (14 час. 30 мин.) - 11 мая (12 час. 30 мин.) 2007 года¹.

¹ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов никакие официальные документы, а также неофициальные документы, разосланные до начала сессии по почте или занесенные на вебсайт WP.29, в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов просят приносить на заседания имеющиеся у них экземпляры документов. Что касается переведенных официальных документов, то эксперты в настоящее время имеют доступ к новой системе официальной документации (СОД) на вебсайте по следующему адресу: <http://documents.un.org>.

Приложение I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ
СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ (GRSP-40-...)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01.	Австралией	В.1.9	А	Предложение по проекту исправления 3 к четвертому пересмотренному варианту Правил № 17 (прочность сидений)	(a)
02.	Австралией	В.1.11	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 94 (лобовое столкновение)	(b)
03.- Rev.1	Францией	В.1.3	А/Ф	Предложение по поправкам серии 05 к Правилам № 14 (ремни безопасности)	(d)
04.	Японией	D.1	А	Правила, касающиеся безопасности ГЭМ и ГТС при столкновении	(a)
05.	Германией	В.1.5	А	Измерение имеющегося пространства в автомобилях: использования значения 800 мм для горизонтальной плоскости в Правилах № 44	(a)
06.	МОПАП	В.1.4	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 29	(b)
07.	Швецией	A.7	А	Возможная разработка гтп, касающихся защиты водителей и пассажиров в кабине коммерческих транспортных средств	(a)
08.	Италией/Францией	В.1.2	А	Проект предложения по поправкам серии 07 к Правилам № 14	(b)
09.	Италией/Францией	В.1.3	А	Проект предложения по поправкам серии 05 к Правилам № 16	(b)
10.	Италией/Францией	В.1.9	А	Проект предложения по поправкам серии 08 к Правилам № 17	(b)
11.	Чешской Республикой	В.1.4	А	Замечания в отношении предложения по поправкам серии 03 к Правилам № 29 ЕЭК ООН, включая дополнение 1	(a)
12.	Японией	В.1.12	А	Предложение по проекту исправления к поправкам серии 02 к Правилам № 95	(b)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
13.	Японией	В.1.11	А	Предложение по проекту исправления к Правилам № 94	(b)
14.	Японией	А.1	А	Доклад о ходе работы Группы по технической оценке ударного элемента муляжа ноги пешехода (Flex - ГТО)	(a)
15.- Rev.1	ЕК	В.1.5	А	Проект предложения по поправкам к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)	(d)
16.		В.1.3	А	Обследование по вопросу об эффективности системы, напоминающей о необходимости пользоваться ремнями безопасности	(a)
17.	Францией	В.1.8	А/Ф	Распространение Правил № 44 (детские удерживающие системы) ЕЭК на транспортные средства категорий М ₂ и М ₃	(b)
18.	Соединенными Штатами Америки	А.2	А	Проект гтп, касающихся подголовников: статус предписаний (декабрь 2006 года)	(b)
19.	Соединенными Штатами Америки	А.2	А	Проект четвертого доклада о ходе работы неофициальной группы по подголовникам	(b)

Примечания:

- a) Рассмотрение завершено или документ заменен другим документом
- b) Рассмотрение данного документа будет продолжено на следующей сессии в качестве официального документа
- c) Рассмотрение данного документа будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа
- d) Документ принят с поправками

Приложение II

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 16, ПРИНЯТЫЕ GRSP НА ЕЕ СОРОКОВОЙ
СЕССИИ НА ОСНОВЕ ДОКУМЕНТА TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/REV.1
(см. пункт 27 настоящего доклада)

Заголовок изменить следующим образом:

"ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО
УТВЕРЖДЕНИЯ:

- I. РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ, УДЕРЖИВАЮЩИХ СИСТЕМ, ДЕТСКИХ
УДЕРЖИВАЮЩИХ СИСТЕМ И ДЕТСКИХ УДЕРЖИВАЮЩИХ СИСТЕМ
ISOFIX, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЛИЦ, НАХОДЯЩИХСЯ В
МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ
- II. ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОСНАЩЕННЫХ РЕМНЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ,
УСТРОЙСТВАМИ, НАПОМИНАЮЩИМИ О НЕОБХОДИМОСТИ
ПОЛЬЗОВАТЬСЯ РЕМНЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ, УДЕРЖИВАЮЩИМИ
СИСТЕМАМИ, ДЕТСКИМИ УДЕРЖИВАЮЩИМИ СИСТЕМАМИ И ДЕТСКИМИ
УДЕРЖИВАЮЩИМИ СИСТЕМАМИ ISOFIX"

Включить новый пункт 1.4 следующего содержания:

"1.4 Транспортным средствам категории M₁ в отношении устройства,
напоминающего о необходимости пользоваться ремнями безопасности".

Включить новые пункты 2.39 - 2.45 следующего содержания:

- "2.39 Под "устройством, напоминающим о необходимости пользоваться ремнями безопасности", подразумевается система, предназначенная для оповещения водителя о незастегнутом ремне безопасности. Эта система состоит из датчика незастегнутого ремня безопасности и двухуровневого блока оповещения водителя: сигнализации первого уровня и сигнализации второго уровня.
- 2.40 Под "визуальным предупреждением" подразумевается предупреждение при помощи визуального сигнала (лампочка, мигающий индикатор, световое условное обозначение или текстовое сообщение).

- 2.41 Под "звуковым предупреждением" подразумевается предупреждение при помощи звукового сигнала.
- 2.42 Под "сигнализацией первого уровня" подразумевается визуальное предупреждение, которое приводится в действие при повернутом ключе зажигания (на работающем или неработающем двигателе) и незастегнутом ремне безопасности водителя. Факультативно может быть добавлено звуковое предупреждение.
- 2.43 Под "сигнализацией второго уровня" подразумевается визуальное и звуковое предупреждение, которое приводится в действие в условиях движения транспортного средства при незастегнутом ремне безопасности водителя.
- 2.44 Под "незастегнутым ремнем безопасности" подразумевается, по выбору завода-изготовителя, ситуация, когда гнездо пряжки ремня безопасности водителя остается пустой или когда лямка выходит из втягивающего устройства менее чем на 100 мм.
- 2.45 Под "транспортным средством в обычных условиях эксплуатации" подразумевается транспортное средство, движущееся вперед со скоростью свыше 10 км/ч".

Пункт 5.2.2 изменить следующим образом:

"Каждому официально утвержденному типу ..., первые две цифры которого (в настоящее время 05, что соответствует поправкам серии 05) указывают ... выше".

Пункт 8.1, включая новую сноску */, изменить следующим образом:

"8.1 Оборудование для ремней безопасности и удерживающих систем"

Включить новые пункты 8.4 - 8.4.1.1 следующего содержания:

"8.4 Оборудование для устройства, напоминающего о необходимости пользоваться ремнями безопасности

8.4.1 Водительское сиденье в транспортных средствах категории M₁^{*/} должно оборудоваться устройством, напоминающим о необходимости пользоваться ремнями безопасности и отвечающим предписаниям настоящих Правил. Если заводом-изготовителем транспортного средства предусматривается установка системы, напоминающей о необходимости пользоваться ремнями безопасности, на водительском сиденье транспортного средства другой категории, то такая система может быть официально утверждена в соответствии с настоящими Правилами^{**/}.

8.4.1.1 Договаривающиеся стороны могут допускать отключение устройства, напоминающего о необходимости пользоваться ремнями безопасности, при условии, что такое отключение соответствует предписаниям пункта 8.4.2.6".

Включить новые пункты 8.4.2 - 8.4.2.6.2 следующего содержания:

"8.4.2 Устройство, напоминающее о необходимости пользоваться ремнями безопасности

8.4.2.1 Общие предписания

8.4.2.1.1 Датчик визуального предупреждения должен располагаться таким образом, чтобы он был видим и распознаваем водителем при дневном освещении, а также позволял отличать его от других сигнальных обозначений. При использовании для целей визуального предупреждения сигнала красного цвета следует пользоваться условным обозначением, приведенным в таблице 1 (строка 21) Правил № 121, а именно:

^{*/} В соответствии с определением, приведенным в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

^{**/} Хотя в настоящее время требования в отношении устройства, напоминающего о необходимости пользоваться ремнями безопасности, и ограничиваются сиденьем водителя транспортных средств категории M₁, следует исходить из того понимания, что область применения настоящих Правил будет распространена в дальнейшем на транспортные средства других категорий и на прочие сиденья. С учетом важности человеческого фактора и воздействия на поведение водителя в будущих предписаниях настоящих Правил в отношении устройства, напоминающего о необходимости пользоваться ремнями безопасности, нужно будет согласовать положения, касающиеся систем оповещения.



(позиция K.01 - ISO 2575:2000) или



- 8.4.2.1.2 Визуальное предупреждение подается при помощи постоянного или прерывистого сигнала.
- 8.4.2.1.3 Звуковое предупреждение подается при помощи постоянного или прерывистого звукового сигнала либо голосовой информацией. В последнем случае завод-изготовитель должен обеспечить использование для целей оповещения языка (языков) той страны, на рынке которой продается транспортное средство. Такое звуковое предупреждение может предусматривать несколько поэтапных включений.
- 8.4.2.1.4 Звуковое предупреждение должно легко распознаваться водителем.
- 8.4.2.2 Сигнализация первого уровня должна состоять по крайней мере из датчика визуального предупреждения, который приводится в действие на 4 секунды или дольше при незастегнутом ремне безопасности водителя и повернутом ключе зажигания.
- 8.4.2.3 Порядок приведения в действие сигнализации первого уровня испытывается в соответствии с процедурой испытания, определенной в пункте 1 приложения 18.
- 8.4.2.4 Сигнализация второго уровня должна состоять из визуального и звукового предупреждения, приводимого в действие на 30 секунды или дольше, кроме случаев, при которых сигнализация отключается более чем на 3 секунды, когда ремень безопасности не застегнут, когда транспортное средство находится в обычных условиях эксплуатации и когда соблюдается по меньшей мере одно из следующих условий (или любое сочетание этих условий):
- 8.4.2.4.1 пройденное расстояние превышает пороговое значение. Применительно к расстоянию пороговое значение не должно превышать 500 м. Расстояние, пройденное транспортным средством вне обычных условий эксплуатации, не учитывается;
- 8.4.2.4.2 скорость движения превышает пороговое значение. Применительно к скорости пороговое значение не должно превышать 25 км/ч;

- 8.4.2.4.3 продолжительность времени (при работающем двигателе) превышает пороговое значение. Применительно к продолжительности времени пороговое значение не должно превышать 60 секунд. Продолжительность времени работы сигнализации первого уровня и продолжительность времени движения транспортного средства вне обычных условий эксплуатации не учитываются.
- 8.4.2.5 Порядок приведения в действие сигнализации второго уровня испытывается в соответствии с процедурой испытания, определенной в пункте 2 приложения 18.
- 8.4.2.6 Конструкция устройства, напоминающего о необходимости пользоваться ремнями безопасности, может допускать возможность его отключения.
- 8.4.2.6.1 В случае, когда предусматривается возможность кратковременного отключения, отключить устройство, напоминающее о необходимости пользоваться ремнями безопасности, должно быть труднее по сравнению с застегиванием и расстегиванием пряжки ремня безопасности. Если зажигание выключается более чем на 30 минут, а затем включается снова, то функция кратковременного отключения устройства, напоминающего о необходимости пользоваться ремнями безопасности, должна быть подавлена.
- 8.4.2.6.2 В случае, когда предусматривается возможность длительного отключения, для отключения устройства должно требоваться выполнение определенной последовательности манипуляций, подробно описываемых только в техническом руководстве завода-изготовителя и/или требующих использования инструментальных средств (механических, электрических, цифровых и проч.), не входящих в комплект инструментария транспортного средства".

Пункт 15.2 изменить следующим образом:

- "15.2 Установка ремней безопасности и устройства, напоминающего о необходимости пользоваться ремнями безопасности

Данные переходные положения применяются только в отношении установки ремней безопасности и устройств, напоминающих о необходимости пользоваться ремнями безопасности, на транспортных средствах и не влекут за собой изменения марки ремней безопасности".

Включить новые пункты 15.2.10 - 15.2.16 следующего содержания:

- "15.2.10 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 05 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официальных утверждений ЕЭК на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 05.
- 15.2.11 По истечении 18 месяцев после даты вступления в силу Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, соответствует предписаниям настоящих Правил с поправками серии 05.
- 15.2.12 По истечении 72 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 05 к настоящим Правилам официальные утверждения на основании настоящих Правил теряют силу за исключением тех случаев, когда типы транспортных средств соответствуют предписаниям настоящих Правил с поправками серии 05.
- 15.2.13 Несмотря на положения пункта 15.2.12, официальные утверждения транспортных средств, не относящихся к категории M₁, предоставленные на основании предыдущей серии поправок к настоящим Правилам, не затрагиваемые поправками серии 05, касающимися требований в отношении установки устройств, напоминающих о необходимости пользоваться ремнями безопасности, остаются в силе и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, по-прежнему признают их.
- 15.2.14 Несмотря на положения пункта 15.2.12, официальные утверждения транспортных средств, не относящихся к категориям N₂ и N₃, предоставленные на основании предыдущей серии поправок к настоящим Правилам, не затрагиваемые поправками серии 05 в отношении минимальных требований к ремням безопасности и втягивающим устройствам, указанных в приложении 16, остаются в силе и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, по-прежнему признают их.
- 15.2.15 Даже после даты вступления в силу поправок серии 05 официальные утверждения деталей и отдельных технических единиц, предоставленные на основании предыдущей серии поправок к настоящим Правилам, остаются в

силе и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, по-прежнему признают их и не должны отказывать в распространении официального утверждения, предоставленного на основании поправок серии 04 к настоящим Правилам.

15.2.16 Несмотря на вышеуказанные переходные положения, Договаривающиеся стороны, для которых настоящие Правила вступают в силу после даты вступления в силу поправок серии 05, не обязаны признавать официальные утверждения, предоставленные на основании любой из предыдущей серии поправок к настоящим Правилам".

Приложение 1, включить новый пункт 3.3 следующего содержания:

"3.3 Устройство, напоминающее водителю о необходимости пользоваться ремнем безопасности (указать: да/нет^{2/})"

Приложение 2, пункты 1 и 2, изменить значение "04" на "05" (22 раза, включая все рисунки).

Приложение 16, таблица, изменить следующим образом:

"Приложение 16

МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К РЕМНЯМ БЕЗОПАСНОСТИ И ВТЯГИВАЮЩИМ УСТРОЙСТВАМ

Категория транспортного средства	Сиденья, расположенные по направлению движения				Сиденья, расположенные против направления движения
	Боковые сиденья		Центральные сиденья		
	Передние	Прочие	Передние	Прочие	
.....
N2	Br3, Br4m, Br4Nm				
N3	или
	Ar4m, Ar4Nm*				

Включить новое Приложение 18 следующего содержания:

"Приложение 18

ИСПАТАНИЯ УСТРОЙСТВА, НАПОМИНАЮЩЕГО О НЕОБХОДИМОСТИ
ПОЛЬЗОВАТЬСЯ РЕМНЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ

1. Испытание сигнализации первого уровня должно проводиться при следующих условиях:
 - a) ремень безопасности не застегнут;
 - b) двигатель заглушен или работает на холостом ходу, а транспортное средство находится в неподвижном состоянии;
 - c) ручка переключения передач находится в нейтральном положении;
 - d) ключ в замке зажигания повернут.

2. Испытание сигнализации второго уровня должно проводиться при следующих условиях:
 - a) ремень безопасности не застегнут;
 - b) испытываемое транспортное средство движется при соблюдении одного условия или любого сочетания условий, указанных в пунктах 2.1 - 2.3 настоящего приложения, по выбору завода-изготовителя.

- 2.1 Испытываемое транспортное средство ускоряется из неподвижного положения до 25 -0/+10 км/ч и продолжает двигаться с той же скоростью.

- 2.2 Испытываемое транспортное средство движется вперед на расстояние по крайней мере 500 м из неподвижного положения.

- 2.3 Испытание проводится на транспортном средстве, которое находится в обычных условиях эксплуатации в продолжение не менее 60 секунд.

3. Применительно к системе, в случае которой сигнализация первого уровня блокируется через определенный промежуток времени, испытание

сигнализации второго уровня проводится в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения после отключения сигнализации первого уровня. Применительно к системе, в случае которой сигнализация первого уровня не блокируется через определенный промежуток времени, испытание сигнализации второго уровня проводится в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения при задействованной сигнализации первого уровня".

Приложение III

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 44, ПРИНЯТЫЕ GRSP НА ЕЕ СОРОКОВОЙ
СЕССИИ НА ОСНОВЕ ДОКУМЕНТА TRANS/WP.29/GRSP/2006/17
(см. пункт 38 настоящего доклада)

Пункт 2.26.1 изменить следующим образом:

"2.26.1 ... когда для непосредственного удержания ребенка используется ремень безопасности для взрослых".

Пункт 6.1.3, таблица, заменить шестую строку следующими двумя строками:

"По направлению движения (невстроенное)	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
По направлению движения (невстроенное - см. пункт 6.1.12)	П	НП	П	П	П	НП	П	П"

Включить новые пункты 6.1.11 и 6.1.12 следующего содержания:

"6.1.11 Детские удерживающие системы, относящиеся к группам 0 и 0+, за исключением детских люлек, определенных в пункте 2.4.1, должны относиться к классу встроенной системы.

6.1.12 Детские удерживающие системы группы I должны относиться к классу встроенной системы, если они оснащены противоударным экраном, определенным в пункте 2.7".

Пункт 6.2.9 изменить следующим образом:

"6.2.9 ... ту часть устройства, которая удерживает таз; для этой цели должны выполняться предписания пункта 7.2.5 (зажимные устройства); любое устройство, предназначенное ..."

Включить новые пункты 17.14 и 17.15 следующего содержания:

- "17.14 По истечении шести месяцев после даты вступления в силу дополнения 4 к поправкам серии 04 официальные утверждения, предоставленные в соответствии с поправками серий 03 или 04 в отношении тех детских удерживающих систем, относящихся к группам 0, 0+ и I, которые не соответствуют предписаниям пунктов 6.1.11 или 6.1.12, теряют силу.
- 17.15 Начиная с даты вступления в силу дополнения 4 к поправкам серии 04 к настоящим Правилам государства-члены Европейского сообщества - в порядке отступления от обязательств Договаривающихся сторон в течение переходного периода, указанного в пункте 17.14, и на основе заявления, сделанного Европейским сообществом в момент присоединения к Соглашению 1958 года (уведомление депозитария C.N.60.1998.TREATIES-28) - могут запретить коммерциализацию детских удерживающих систем, не отвечающих требованиям дополнения 4 к поправкам серии 04 к настоящим Правилам".

Приложение 15, сноску к пункту 6.1.8 изменить следующим образом:

"6.1.8 Требование в отношении 150 мм применяется также к детским люлькам".

Приложение 16, пункт 2.2.1.4, примечание изменить следующим образом:

"Примечание:

МН означает более жесткую конфигурацию (наименее ...)

ЛН означает менее жесткую конфигурацию.

Этот план двойной выборки ...

..."
