



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSP/31  
2 August 2002

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 ПЕРВОЙ СЕССИИ

(13-17 мая 2002 года)

1. Рабочая группа GRSP провела свою тридцать первую сессию 13 мая (вторая половина дня) - 17 мая (первая половина дня) 2002 года под председательством г-жи Дж. Эйбрахам (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, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Японии. В ней приняли участие представители 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.

## **СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА**

1. Проект глобальных технических правил, касающихся безопасности пешеходов

Документация: неофициальный документ № 10, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

3. Эксперт от Японии подтвердил, что Председатель рабочей группы по пешеходам Международной организации по научно-исследовательскому сотрудничеству (МОНИС) станет Председателем неофициальной группы, отвечающей за разработку глобальных технических правил. В своем качестве Председателя рабочей группы по пешеходам МОНИС эксперт от Японии кратко охарактеризовал свою деятельность. Он отметил, что представленные им материалы занесены на вебсайт GRSP и что с окончательным докладом, который будет представлен Международной организации по научно-исследовательскому сотрудничеству, можно будет ознакомиться на вебсайте МОНИС <http://www-ihra.nhtsa.dot.gov/Pedestrian/pedestrian.html>.

4. Эксперт от Европейской комиссии представил неофициальный документ № 10, в котором содержится предложение о круге ведения неофициальной группы GRSP по безопасности пешеходов. Некоторые эксперты прокомментировали данное предложение. GRSP утвердила круг ведения, воспроизведенный в приложении 2 к настоящему докладу.

5. Эксперт от МОПАП заявил, что его позиция по разработке гтп не обусловлена мнениями, выраженными экспертами, которые участвовали в работе предыдущих форумов, уточнив, что эти мнения были изложены в личном качестве. Эксперт от Соединенных Штатов Америки отметил, что гтп должны охватывать не только легковые, но и легкие грузовые транспортные средства и фургоны и что обзор текущей деятельности по данному вопросу не следует ограничивать рассмотрением работы МОНИС и ЕКБТС; необходимо принять во внимание любые имеющиеся результаты исследований и оценок, проведенных правительственными и неправительственными учреждениями. Эксперт от

МАПС предложил для целей разработки гтп поделиться опытом, накопленным по линии Европейской программы оценки новых автомобилей (Euro-NCAP).

6. Эксперт от Японии объявил, что первое совещание неофициальной группы может состояться уже в июне или июле 2002 года, и просил эксперта от Европейской комиссии принять на себя функции секретаря неофициальной группы. Председатель просила экспертов, заинтересованных в участии в работе этой неофициальной группы, связаться с экспертом от Японии с целью оказания содействия в организации первого совещания.

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

7. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSP о том, что Канада и США уже более десяти лет разрабатывают системы "ISOFIX" и что их национальные правила отличаются от предписаний ИСО не в том, что касается конфигурации или формы креплений, а в том, что касается величины применяемых сил. Он также заявил, что решительно выступает за использование верхнего фала в качестве третьей опоры.

8. Председатель заявила, что GRSP следует проявлять осторожность при определении системы "ISOFIX" с учетом распоряжения WP.29 о том, чтобы приступить к разработке глобальных технических правил в этой области. Она отметила, что нынешние предписания, применяющиеся в некоторых неевропейских странах, например в Соединенных Штатах Америки и Канаде, являются более жесткими, чем стандарты ИСО.

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

Документация: неофициальный документ № 15, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

9. Председатель напомнила GRSP, что WP.29 решил учредить неофициальную группу по разработке гтп (TRANS/WP.29/841, пункт 163 и приложение 4), и подтвердила, что Председателем этой неофициальной группы будет представитель Соединенных Штатов Америки.

10. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил неофициальный документ № 15, разъяснив, что в приведенной в нем таблице указаны основные различия между Федеральным стандартом FMVSS 206 и Правилами № 11. Он заявил, что этот

документ мог бы послужить основой для работы неофициальной группы. Он просил экспертов, заинтересованных в участии в работе этой неофициальной группы, связаться с ним. Он отметил, что в сентябре 2002 года можно было бы провести первое совещание этой неофициальной группы. Эксперт от МОПАП заявил, что его организация проделала значительную работу по данному вопросу и что ей было бы интересно принять участие в деятельности этой неофициальной группы.

4. Проект глобальных технических правил, касающихся подголовников

Документация: неофициальный документ № 11, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

11. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил неофициальный документ № 11, в котором содержится резюме предлагаемых предписаний для рассматриваемого в настоящее время в его стране Федерального стандарта FMVSS 202. В этом документе также освещены различия между предложенными Соединенными Штатами Америки требованиями и положениями правил № 17 и 25. Он отметил, что эти различия незначительны, и выразил надежду на то, что гтп по данному вопросу будут подготовлены.

12. GRSP решила рассмотреть этот документ на своей следующей сессии. Экспертам от GRSP было предложено сохранить и иметь при себе документ № 11 при рассмотрении его на сессии в декабре 2002 года.

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

13. Председатель сообщила GRSP, что имеется информационный бюллетень "WorldSID" от мая 2002 года, в котором содержится обзор мероприятий по разработке манекена "WorldSID".

14. GRSP приняла предложение эксперта от Австралии, являющегося Председателем рабочей группы МОНИС по испытаниям на удар сбоку, о том, чтобы представить на сессии GRSP в декабре 2002 года материалы о прогрессе, достигнутом в ходе проведения согласованных исследований в области испытаний на боковой удар, включая информацию о прогрессе по "WorldSID".

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

15. GRSP приняла предложение своего Председателя о том, чтобы пригласить Председателя рабочей группы МОНИС по аспектам сочетаемости, с тем чтобы он представил общий обзор деятельности этой рабочей группы. Эксперт от МОПАП предложил экспертам ознакомиться с информацией о деятельности МОНИС на вебсайте МОНИС <http://www-ihra.nhtsa.dot.gov/>.

7, 8. Обмен мнениями о возможной разработке проекта глобальных технических правил, касающихся ремней безопасности и их креплений

16. Председатель проинформировала GRSP, что на своей сто двадцать шестой сессии WP.29 не указал эти вопросы в качестве приоритетных задач в области разработки гтп (TRANS/WP.29/841, пункт 163 и приложение 4). Вместе с тем она отметила, что WP.29 пересмотрит свои приоритеты на сессии, которая состоится в ноябре 2002 года.

17. Эксперты от МОПАП и КСАОД выразили разочарование в связи с исключением этих двух важных пунктов из программы работы по разработке гтп и указали, что оба проекта гтп имеют важное значение для мировой промышленности. Эксперт от Италии выразил пожелание о том, чтобы в какой-то момент в будущем включить эти два пункта в число приоритетных задач, и заявил о готовности сотрудничать в данной области с экспертами как МОПАП, так и КСАОД.

## **СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА**

### **1. ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК**

#### **1.1 Правила № 11 (дверные замки и устройства крепления дверей)**

18. GRSP приняла к сведению, что данный пункт был перенесен в ту часть повестки дня, которая касается Соглашения 1998 года (см. пункты 9 и 10 выше).

#### **1.2 Правила № 14 (крепления ремня безопасности)**

##### **1.2.1 Точки эффективного крепления**

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2000/10; неофициальный документ № 16, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

19. Эксперт Испании представил неофициальный документ № 16, заменяющий собой документ TRANS/WP.29/GRSP/2000/10. В нем обозначены различные конфигурации креплений, в отношении которых Испания хотела бы получить разъяснения. Он подтвердил свое намерение передать окончательное предложение для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

#### 1.2.2 Проект глобальных технических правил (ГТП)

20. GRSP отметила, что данный пункт был перенесен в ту часть повестки дня, которая касается Соглашения 1998 года (см. пункты 16 и 17 выше).

#### 1.2.3 Технические поправки

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2002/4; TRANS/WP.29/GRSP/2002/7

21. GRSP приняла документ TRANS/WP.29/GRSP/2002/4, предложенный Японией, и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2002 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 05 к правилам № 14. Данное предложение предусматривает оснащение транспортных средств категории N ремнями безопасности на задних сиденьях. Если это предложение будет принято WP.29, то Правила № 14 будут эквивалентны соответствующим правилам Японии (статье 22-3 Правил о безопасности) и соответствующим правилам Соединенных Штатов Америки (Федеральному стандарту FMVSS No. 208). Эксперт от МАПС выразил некоторые возражения относительно предложения Японии, которым не предусматривается использования на этих местах для сиденья ремней безопасности с креплениями в трех точках. Было решено, что рассмотрение вопроса о ремнях безопасности с креплениями в трех точках состоится на будущих сессиях.

22. GRSP отметила, что вопросы, изложенные в предложении, содержащемся в документе TRANS/WP.29/GRSP/2002/7, были решены на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRSP/30, пункт 16).

### 1.3 Правила №16 (ремни безопасности)

#### 1.3.1 Технические поправки

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/19/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2002/5; TRANS/WP.29/GRSP/2002/12; неофициальный документ № 13, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

23. Что касается обновленного предложения о распространении положений, касающихся удара туловища и лица водителя о рулевую колонку, на пассажира, занимающего переднее сиденье (TRANS/WP.29/GRSP/2001/19/Rev.1), эксперт от МОПАП одобрил предложение, переданное экспертом от Испании, и представил неофициальный документ № 13, в котором положения об ограничениях, допускаемых в нынешнем варианте Правил и в предложении Испании, распространяются и на других пассажиров. Он разъяснил, что безопасность пассажиров гарантируется, поскольку во всех случаях следует соблюдать требования правил № 12 и 21.

24. Некоторые эксперты выразили обеспокоенность в связи с этими предложениями. GRSP решила возобновить обсуждение этих предложений на сессии в декабре 2002 года. Эксперту от Испании было поручено представить данные, касающиеся возможности удара пассажира о приборную доску. Секретарю было поручено распространить неофициальный документ № 13 под официальным условным обозначением для рассмотрения на тридцать второй сессии.

25. GRSP приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSP/2002/5, с указанными ниже поправками и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2002 года в качестве проекта дополнения 14 к поправкам серии 04 к Правилам № 16. Это предложение соответствует предложению по Правилам № 14.

Включить новые пункты 15.3 - 15.3.3 следующего содержания:

"15.3 Переходные положения

Настоящие переходные положения применяются только к установке ремней безопасности на транспортных средствах и не изменяют знака официального утверждения на ремнях безопасности.

15.3.1 Начиная с официальной даты вступления в силу дополнения 14 к поправкам серии 04 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказываться в предоставлении официальных утверждений ЕЭК на основании настоящих Правил, измененных в силу дополнения 14 к поправкам серии 04.

15.3.2 По истечении 36 месяцев после официальной даты вступления в силу, указанной в пункте 15.3.1 выше, Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, должны предоставлять официальное утверждение только в том случае, если тип транспортного средства соответствует предписаниям настоящих Правил с поправками, внесенными на основании дополнения 14 к поправкам серии 04.

15.3.3 По истечении 60 месяцев после официальной даты вступления в силу, указанной в пункте 15.3.1 выше, Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в признании официальных утверждений, которые не были выданы в соответствии с дополнением 14 к поправкам серии 04 к настоящим Правилам."

26. Эксперт от Италии снял с обсуждения документ TRANS/WP.29/GRSP/2002/12.

#### 1.3.2 Глобальные технические правила (ГТП), касающиеся ремней безопасности

27. GRSP приняла к сведению, что данный пункт был перенесен в ту часть повестки дня, которая касается Соглашения 1998 года (см. пункты 16 и 17 выше).

#### 1.4 Правила № 17 (прочность сидений)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/20; неофициальный документ № 2, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

28. Что касается предложений, содержащихся в документах TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1 и TRANS/WP.29/GRSP/2001/20, то GRSP решила возобновить их рассмотрение на своей сессии в декабре 2002 года в ожидании поступления обновленных предложений Испании и Чешской Республики. Вместе с тем эксперт от Чешской Республики рекомендовал GRSP принять поправку к рисунку, содержащемуся в приложении 5 к его предложению (TRANS/WP.29/GRSP/2001/20), поскольку нынешний рисунок является недостаточно четким.

29. Эксперт от КСАОД представил неофициальный документ № 2, являющийся обновленным предложением по элементам систем перегородок. Он заявил, что это предложение содержит замечания GRSP к неофициальному документу № 20 тридцатой сессии (TRANS/WP.29/GRSP/30, пункты 29-32).



30. Он представил соответствующие разъяснения в связи с опасениями некоторых экспертов в отношении данного предложения. Вместе с тем он просил этих экспертов переслать ему поправки в письменном виде, с тем чтобы включить их в обновленное предложение, которое он намерен подготовить для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

#### 1.5 Правила № 21 (внутреннее оборудование)

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

31. Эксперт от Соединенных Штатов Америки напомнил GRSP, что запланировано два этапа обновления Правил № 21. Он отметил, что первый этап завершен и соответствующее предложение будет рассмотрено WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2002 года (TRANS/WP.29/GRSP/2002/33). Что касается второго этапа, то GRSP проявила заинтересованность во включении в Правила нынешних предписаний FMVSS. Эксперт от Германии, являющийся сопредседателем неофициальной группы, подтвердил, что, как ожидается, на втором этапе от Соединенных Штатов Америки поступят окончательные данные, касающиеся свободно движущегося муляжа головы, а от ЕКБТС - новые процедуры испытаний. Эксперт от ЕКБТС подтвердил, что новый метод испытаний будет предложен Рабочей группе GRSP, возможно, в конце 2002 года. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSP, что соответствующая деятельность в его стране осуществляется лишь на уровне исследований. GRSP решила сохранить данный пункт повестки дня для дальнейшего рассмотрения.

#### 1.6 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; неофициальный документ № 9, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

32. Эксперт от Российской Федерации представил неофициальный документ № 9, который был передан WP.29 на его сессии в марте 2002 года (TRANS/WP.29/841, пункт 18). Он напомнил, что первоначально область применения Правил № 29 включала все транспортные средства категории N, и заявил, что нет никаких причин для исключения из нее транспортных средств, используемых для конечной доставки мелких партий грузов (фургонов). Он признал, что текст Правил необходимо скорректировать с учетом новых критериев, но подчеркнул, что транспортные средства категории N1 должны охватываться Правилами и что в их текст необходимо также включить положения об испытании задней стенки кабины.

33. Эксперты от Италии, Соединенного Королевства, Чешской Республики, Германии, Швеции и МОПАП отметили, что Правила следует применять в отношении транспортных средств с отдельными кабинами, и напомнили GRSP, что Правила № 94 будут охватывать транспортные средства категории N1, максимальная масса которых составляет до 2,5 тонны.

34. Эксперт от Соединенного Королевства вызвался обновить свое предложение (неофициальный документ № 7 двадцать девятой сессии), включающее все предложения, изложенные другими экспертами, за исключением предложения Российской Федерации, которое, по его мнению, отличается от других предложений. Он заявил, что согласно результатам исследования, проведенного в его стране, испытание задней стенки не имеет большого значения.

35. В заключение обсуждения данного вопроса Председатель просила заинтересованных экспертов достичь совместно консенсуса относительно области применения данных Правил. Она просила эксперта от Соединенного Королевства распространить среди заинтересованных экспертов свое предложение для представления замечаний и передать его в секретариат для распространения на сессии в декабре 2002 года, на которой GRSP должна принять соответствующее решение.

## 1.7 Правила № 44 (детские удерживающие устройства)

### 1.7.1 Технические поправки

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2000/15; TRANS/WP.29/GRSP/2000/16; TRANS/WP.29/GRSP/2001/4; TRANS/WP.29/GRSP/2001/8; TRANS/WP.29/GRSP/2001/13; TRANS/WP.29/GRSP/2001/21; TRANS/WP.29/GRSP/2002/3; TRANS/WP.29/GRSP/2002/10; неофициальные документы № 7, 17, 18, 19, 20, 21 и 22, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

36. Эксперт от Нидерландов представил документ TRANS/WP.29/GRSP/2002/10, в котором сведены воедино предложения, изложенные в документах TRANS/WP.29/GRSP/2000/15, TRANS/WP.29/GRSP/2000/16, TRANS/WP.29/GRSP/2001/8, TRANS/WP.29/GRSP/2001/21 и TRANS/WP.29/GRSP/2002/3.

37. GRSP рассмотрела предложения, содержащиеся в документе TRANS/WP.29/GRSP/2002/10, и в принципе согласилась с воспроизведенными ниже поправками, включая также предложения, изложенные в неофициальных документах № 7 и 22.

Включить новый пункт 7.1.4.1.9 следующего содержания:

"7.1.4.1.9 Детское удерживающее устройство с опорой испытывается нижеследующим образом. В случае полууниверсальной категории испытания проводятся после корректировки опоры как по максимальной, так и по минимальной высоте. В ходе испытаний опора поддерживается каркасом тележки, как описано в приложении 6. В случае опор, выходящих за пределы плоскости симметрии, техническая служба выбирает для испытания наименее благоприятный случай. Если речь идет о конкретной категории транспортного средства, то опора регулируется в соответствии с инструкциями завода-изготовителя детского удерживающего устройства".

Пункты 7.1.4.1.9-7.1.4.1.9.2 (прежние), изменить нумерацию на 7.1.4.1.10-7.1.4.1.10.2.

Пункт 9.1 изменить следующим образом:

"...(включая кривую замедления тележки и регистрацию... и любое несрабатывание или любую поломку".

Пункт 11.4 следует исключить (нынешний текст сохраняется)

Приложение 6,

Пункт 3.3.1.1 изменить следующим образом:

"3.3.1.1 "Каркас должен быть жестко смонтирован на тележке. Высота каркаса по отношению к точке CR, габарит X на рис. 2 в дополнении 3 к настоящему приложению, корректируется с учетом требований пункта 7.1.4.1.9".

Приложение 6, добавление 3, рис. 2, исправить высоту каркаса "200" на "X".

Приложение 18,

Пункт 1 изменить следующим образом:

"...детским сиденьем. В случае удерживающих устройств для детской люльки, когда симметричная установка манекена невозможна в силу

особенностей устройства и инструкций завода-изготовителя, нижний предел зоны, где используется материал, отвечающий требованиям приложения 17, должен включать в себя все зоны за плечом манекена в направлении головы; при этом данные величины измеряются, когда манекен находится в детской люльке, а детская люлька установлена в наименее благоприятном положении на испытательном стенде согласно инструкциям заводов-изготовителей.

Если симметричная установка манекена в детской люльке возможна, то все внутренние поверхности должны быть покрыты материалом, отвечающим требованиям приложения 17; этот материал должен служить поставленной цели вместе с внутренней боковой конструкцией; техническая служба может произвести оценку данного аспекта в ходе последующих испытаний".

38. Что касается предложения об испытании детской удерживающей системы (ДУС), оснащенной верхним страховочным фалом - без приведения ее в действие (новые пункты 7.1.4.1.10-7.1.4.1.10.2.), - то GRSP не достигла согласия по этому вопросу и решила рассмотреть его в рамках пункта 2 повестки дня ("ISOFIX").

39. В связи с регистрацией отката (пункты 7.1.4.4.1.1-7.1.4.4.1.2.3) GRSP решила, что следует использовать критерий официального утверждения типа. Эксперт от Италии не согласился с этим и выразил оговорку. Эксперт от МОПАП предложил не вносить поправки в нынешний текст Правил, а эксперт от Франции выразил опасения в отношении воспроизводимости отката.

40. Что касается регистрации динамичного поведения (пункты 8.4-8.4.2), то GRSP решила заключить соответствующие положения в квадратные скобки и согласилась рассмотреть этот вопрос вновь на сессии в декабре 2002 года. Председатель выразила надежду на то, что на этой сессии GRSP удастся завершить рассмотрение данного предложения.

41. Эксперт от Японии снял с рассмотрения предложения, изложенные в документе TRANS/WP.29/GRSP/2001/4, и сообщил GRSP, что данный вопрос будет решаться на национальной основе.

42. Эксперт от Франции предложил принять предложение о процедуре соответствия производства (ПС) (TRANS/WP.29/GRSP/2001/13) аналогичной процедуре, предусмотренной Правилами № 22. Эксперт от Италии согласился с этим, но отметил,

что данную процедуру СП следует применять только в случае этих двух правил с учетом того, что как шлемы, так и детские удерживающие системы доступны и могут быть получены независимо от проверки, проводящейся заводами-изготовителями. В конечном счете GRSP решила продолжить рассмотрение данного предложения на следующей сессии.

43. Эксперт от Франции представил неофициальные документы № 17, 18, 19, 20 и 21, содержащие проекты дополнений к Правилам № 44. GRSP в позитивном духе рассмотрела эти предложения. Вместе с тем сохраняются некоторые нерешенные вопросы, которые должны быть обсуждены на следующем техническом совещании под руководством Франции. GRSP решила возобновить их рассмотрение на следующей сессии в декабре 2002 года. GRSP просила секретариат распространить их под единым официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии.

44. Эксперт от МАПС представила результаты проведенного вне лаборатории исследования по вопросу о неправильном использовании детских удерживающих систем, затронувшего главным образом устройства, оснащенные ремнями безопасности. Она отметила, что следует принять меры для обеспечения правильного расположения этикетки и для отказа от использования этикеток с обозначением флага. МАПС также рекомендовала GRSP рассмотреть требования о размерах корпуса и о величине пространства для ног в случае ДУС группы 0+, с тем чтобы дети могли находиться в ДУС, устанавливаемых против направления движения, в течение более продолжительного времени, а также для введения требований об обязательной корректировке ремней безопасности в зависимости от роста ребенка, для более эффективной идентификации ДУС, устанавливаемых как по направлению, так и против направления движения, и для более эффективного применения требований о постоянной маркировке. Что касается введения требований об "ISOFIX", то она указала на необходимость четкого и действенного информирования потребителя для установки ДУС типа "ISOFIX" на сиденья транспортных средств, оснащенных "ISOFIX".

45. Эксперт от Германии сообщил GRSP, что результаты другого исследования по вопросу о неправильном применении ДУС в его стране показали, что после вступления в силу нынешнего варианта Правил частотность неправильного применения уменьшилась с 50% до 25%. Некоторые эксперты выразили мнение о том, что следует учитывать только те случаи неправильного применения, которые имеют серьезные последствия для безопасности детей.

1.8 Правила № 95 (защита в случае лобового столкновения)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2002/6; TRANS/WP.29/GRSP/2002/11;  
неофициальные документы № 4 и 14, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

46. Эксперт от ЕКБТС напомнил GRSP о представленном им докладе, касающемся спецификаций передней поверхности подвижного деформирующегося барьера (ПДБ) ЕКБТС (TRANS/WP.29/GRSP/30, пункт 56). Он отметил, что документ TRANS/WP.29/GRSP/2002/6 содержит поправки к Правилам, касающиеся включения в них положений о новом подвижном деформирующемся барьере. В этих поправках предусмотрены дополнительные спецификации материалов, используемых с целью изготовления передней поверхности барьера, для уменьшения наблюдающихся различий в технических характеристиках манекена, обусловленных конструкцией барьера.

47. Эксперт от МОПАП заявил, что поддерживает данное предложение, но отметил, что перед его принятием следует ввести требование о дополнительной аттестационной апробации. Эксперт от Японии, представив неофициальный документ № 4, просил внести поправки в положения о статических коридорах для блоков 1 и 3 и для блока 4, с тем чтобы гарантировать отсутствие различий в технических характеристиках и воспроизводимость в области подвижных деформирующихся барьеров с учетом более приемлемого соотношения статических и динамических характеристик.

48. GRSP приняла к сведению возражения Японии, хотя большинство делегатов решили принять предложение, приведенное в документе TRANS/WP.29/GRSP/2002/6 с воспроизведенными ниже поправками, и согласились передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2002 года в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 95.

Включить новые пункты 11-11.3 следующего содержания:

"11. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

11.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 02 к Правилам ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официальных утверждений ЕЭК на основании настоящих Правил с поправками серии 02.

11.2 По истечении 12 месяцев после вступления в силу поправок серии 02 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, должны

предоставлять официальное утверждение ЕЭК только в отношении тех типов транспортных средств, которые отвечают требованиям настоящих Правил с поправками серии 02.

- 11.3 По истечении 60 месяцев после вступления в силу поправок серии 02 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в первоначальной национальной регистрации (первоначальном введении в эксплуатацию) транспортных средств, которые не отвечают предписаниям настоящих Правил с поправками серии 02".

Приложение 5,

Пункт 2.1.3.1 изменить следующим образом:

"...габариты должны составлять 19 мм ± 10%..."

Пункт 2.1.3.5, квадратные скобки следует снять.

Пункт 2.1.3.1, изменить значения "45 ± 5 кДж" на "45 ± 3 кДж".

Примечание после пункта 2.1.5.16 следует исключить.

Пункты 2.1.1-2.6.1 после пункта 2.2, изменить нумерацию на 2.2.1-2.7.1.

Пункт 5.3, квадратные скобки следует снять.

Пункт 6, квадратные скобки следует снять.

Пункт 6.6.5.2, квадратные скобки следует снять.

49. Эксперт от Нидерландов представил документ TRANS/WP.29/GRSP/2002/11, содержащий предложение о замене манекена "EUROSID-1" на "ES-2". Значительная часть дискуссии была посвящена манекену и некоторым опасениям в отношении реагирования манекена на направление движения, однородности его межреберных элементов и амортизационных характеристиках; кроме того, были затронуты аспекты взаимодействия задней пластины с сиденьем транспортного средства.

50. Эксперт от МОПАП представил материалы с изложением своих опасений в отношении данного предложения не только с точки зрения технических характеристик

"ES-2", но и с учетом проводящейся в ИСО деятельности по разработке манекена "WorldSID" (неофициальный документ № 14). Он сделал вывод о том, что на данном этапе включение положений о "ES-2" в Правила № 95 было бы преждевременным и привело бы лишь к обратным результатам с учетом того, что к 2004 году предполагается завершить разработку "WorldSID". Он вызвался занести представленные им материалы на вебсайт GRSP.

51. Эксперт от Нидерландов отметил, что "ES-2" следует рассматривать в качестве промежуточного этапа на пути к окончательному принятию манекена "WorldSID", поскольку этот манекен является более усовершенствованным и позволяет получить бóльшие преимущества, чем манекен, используемый в настоящее время. Он сообщил GRSP, что Рабочая группа 12 ЕКБТС определила характеристики "ES-2".

52. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSP, что его страна в настоящее время производит оценку "ES-2". Он представил результаты ограниченного испытания и выразил опасения в связи с взаимодействием задней пластины с сиденьем. И наконец, GRSP решила продолжить рассмотрение данного пункта на своей сессии в декабре 2002 года.

## 2. "ISOFIX"

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2002/1; TRANS/WP.29/GRSP/2002/2; TRANS/WP.29/GRSP/2002/8; неофициальные документы 8 и 12, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

53. Как признала GRSP, в неофициальном документе № 8 уточняется, что предложение об использовании как жестких, так и нежестких креплений "ISOFIX" (TRANS/WP.29/GRSP/2002/8), было внесено Председателем SC12/WG1/US T.A.G. ИСО и Председателем комитета по детским удерживающим системам Общества инженеров автомобильной промышленности.

54. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил материалы, касающиеся требований в отношении прочности креплений "ISOFIX" в его стране. Он отметил, что положения о величине применяемой силы и продолжительности ее воздействия, а также о критериях смещения не идентичны требованиям, предусмотренным данным стандартом ИСО. Он также сообщил GRSP, что в его стране было опубликовано два уведомления о разработке предписаний, касающихся ДУС, с которыми можно ознакомиться в Интернете по адресу: <http://www.nhtsa.dot.gov>, и отметил, что будет признателен, если эксперты



GRSP представят свои замечания по этим уведомлениям. GRSP поблагодарила эксперта и просила его передать представленные им материалы в секретариат, с тем чтобы занести их на вебсайт GRSP.

55. Эксперт от Соединенного Королевства представил предложение о дополнительном едином испытании для ДУС, оснащенных верхним страховочным фалом без верхней лямки (TRANS/WP.29/GRSP/2002/2). Эксперты от Германии, Швеции и МАПС поддержали эту концепцию. Эксперт от Франции отметил, что в данном предложении будут содержаться предписания двух различных уровней в зависимости от того, будет ли закреплена верхняя лямка. По его мнению, это может создать лишь дополнительную путаницу для потребителя и повысить вероятность неправильного использования ДУС. По этим причинам он выразил оговорку в отношении этого предложения.

56. Эксперт от Испании сообщил GRSP, что включение положений об обязательном испытании, предусматривающих ограничения для обеспечения минимального уровня безопасности в случае неправильного использования ДУС, может создать плохой прецедент. Как он отметил, существует опасность того, что этот минимальный уровень будет рассматриваться в качестве стандартного, предусмотренного Правилами, и может сложиться впечатление, что для обеспечения безопасности детей нет необходимости в использовании верхнего страховочного фала либо другой системы, препятствующей вращению. Эксперт от Италии подчеркнул, что в Правилах и в возможных гтп следует предусмотреть использование не верхнего страховочного фала, а других технических решений для недопущения вращения детского удерживающего устройства.

57. Эксперт от Германии представил неофициальный документ № 12, в котором он предлагает внести поправки в нынешние положения об "ISOFIX", с тем чтобы разрешить использование универсальных ДУС типа "ISOFIX" только с двумя нижними креплениями при условии, что подушка сиденья транспортного средства будет жестче, чем подушка сиденья, используемая на испытательном стенде, предусмотренном в Правилах № 44. GRSP отклонила это предложение.

58. Эксперт от Франции представил материалы, в которых резюмированы основные принципы "ISOFIX", нашедшие отражение в правилах № 14, 16 и 44 (TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.1 и TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.1). В ответ на предложение эксперта от Соединенных Штатов Америки о том, чтобы отойти от стандартов ИСО, касающихся величины применяемых сил, было указано, что предложения, содержащиеся во всех трех документах, свидетельствуют о наличии в настоящее время в рамках неофициальной группы консенсуса относительно Соглашения 1958 года и что это не должно

препятствовать будущей процедуре согласования предписаний с Соединенными Штатами Америки и Канады в контексте гтп.

59. Эксперт от Италии напомнил о своем выступлении на предыдущей сессии GRSP (TRANS/WP.29/GRSP/30, пункт 43) и предложил ввести требование об одном единственном положении "ISOFIX" для самых малых транспортных средств, так как закрепить два таких положения невозможно. Эксперты от Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки заявили, что разделяют опасения Италии в отношении небольших транспортных средств. Эксперты от Соединенного Королевства и МАПС просили использовать крепление верхнего страховочного фала в любом положении "ISOFIX". Дальнейшее обсуждение этих двух вопросов состоится в рамках редакционной группы и самой GRSP на ее следующей сессии.

60. После подробного рассмотрения документов TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.1 и TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.1 GRSP просила эксперта от Франции пересмотреть данное предложение с учетом достигнутых договоренностей и изложенных комментариев. Она также решила, что 10-11 сентября 2002 года в Париже состоится совещание редакционной группы с целью обновления предложений и своевременной передачи их в секретариат для распространения под официальными условными обозначениями на сессии в декабре 2002 года. Было также решено, что документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.1 будет обновлен в соответствии с двумя другими документами.

61. GRSP также обсудила предложение, приведенное в документе TRANS/WP.29/GRSP/2002/1, и решила, что его следует рассмотреть редакционной группе.

62. Эксперт от Франции просил экспертов GRSP как можно скорее направить ему их комментарии, поскольку только после этого он сможет разработать обновленные предложения и выполнить условия достигнутой договоренности (см. пункт 60 выше), касающейся представления официальных предложений, которые должны быть рассмотрены GRSP на ее сессии в декабре 2002 года.

### 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; неофициальные документы № 5 и 6, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

63. Эксперт от Российской Федерации представил документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/2, содержащий поправки к Правилам № 16, необходимые для использования устройства, предназначенного для проведения испытания на ускорение. Эксперт от Японии представил результаты исследования по вопросу об эквивалентном испытании ДУС с использованием салазок, обеспечивающих как замедление, так и ускорение (неофициальный документ № 5). Он также указал, что в неофициальном документе № 6 содержатся поправки к Правилам № 17, позволяющие использовать салазки для обеспечения ускорения. Эксперт от Франции проинформировал GRSP, что при аналогичных импульсах результаты использования устройств, обеспечивающих ускорение и замедление, также являются аналогичными.

64. Из-за недостатка времени GRSP решила продолжить рассмотрение этого пункта на сессии в декабре 2002 года; она просила экспертов иметь при себе собственные экземпляры неофициального документа № 5 при рассмотрении этого вопроса, а секретариат распространить неофициальный документ № 6 под официальным условным обозначением.

#### 4. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

##### 4.1 Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности

65. Из-за недостатка времени GRSG решила не рассматривать данный пункт.

##### 4.2 Проект новых правил, касающихся предотвращения травм от внезапного резкого движения головы и шеи в случае дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом на транспортное средство сзади

66. Из-за недостатка времени GRSG решила рассмотреть этот пункт на следующей сессии.

##### 4.3 Удерживающие средства для детей, перевозящихся в городских и междугородных автобусах

67. GRSP признала, что Всемирный форум WP.29 предоставил ей мандат на исследование соответствующих удерживающих средств для детей, перевозящихся в городских и междугородных автобусах (TRANS/WP.29/841, пункт 46). Она решила рассмотреть этот вопрос на следующих сессиях.

## ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

76. Состоялась конкретная дискуссия по повестке дня, в ходе которой было указано, что для рассмотрения всех пунктов не хватает времени. Председатель отметила, что поскольку Рабочей группе GRSP отведено ограниченное время, ей следует изучить возможность обсуждения некоторых пунктов не на каждом совещании, а через одно совещание. Она отметила, что тщательно проанализирует повестку дня следующего совещания и обсудит ее сокращенный вариант с секретариатом. В ожидании изменений, которые будут внесены Председателем<sup>1</sup>, GRSP в предварительном порядке приняла следующие пункты повестки дня тридцать второй сессии, которая состоится в Женеве 10 декабря (14 час. 30 мин.) - 13 декабря (12 час. 30 мин.) 2002 года<sup>2</sup>:

### A. Соглашение 1998 года

1. Проект глобальных технических правил, касающихся безопасности пешеходов
2. Проект глобальных технических правил, касающихся креплений и страховочных фалов детских удерживающих сидений
3. Проект глобальных технических правил, касающихся элементов дверных удерживающих устройств
4. Проект глобальных технических правил, касающихся манекена, предназначенного для использования в ходе испытания на боковой удар

### B. Соглашение 1958 года

1. Поправки к правилам ЕЭК (Соглашение 1958 года)
  - 1.1 Правила № 14 (крепления ремней безопасности), разработка

---

<sup>1</sup> Тридцать вторая сессия GRSP начнется с рассмотрения гтп в контексте Соглашения 1998 года, а затем "ISOFIX" и устройств обеспечения ускорения с охватом всех соответствующих правил, Правил № 44 и Правил № 95. Другие пункты повестки дня будут рассмотрены только в том случае, если это будет возможно.

<sup>2</sup> 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.

- 1.2 Правила № 16 (ремни безопасности), разработка
- 1.3 Правила № 17 (прочность сидений), разработка
- 1.4 Правила № 21 (внутреннее оборудование), разработка
- 1.5 Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств), разработка
- 1.6 Правила № 44 (детские удерживающие устройства), разработка
- 1.8 Правила № 95 (защита в случае бокового столкновения), разработка
2. "ISOFIX"
3. УСТРОЙСТВА, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ХОДЕ ИСПЫТАНИЯ НА УСКОРЕНИЕ
4. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ
  - 4.1 Обмен информацией о национальных, региональных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности
  - 4.2 Процедура испытания с использованием салазок, предназначенных для проверки манекена на удар сзади
  - 4.3 Удерживающие средства для детей, перевозящихся в городских и междугородных автобусах

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ  
В ХОДЕ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Передано	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	Председателем GRSP	-	A	Предлагаемые поправки к предварительной аннотированной повестке дня тридцать первой сессии GRSP (TRANS/WP.29/GRSP/2002/9)
2.	КСАОД	1.4	A	Проект поправок к Правилам № 17 (прочность сидений)
3.	Председателем GRSP	-	A	Предлагаемый порядок ведения совещаний
4.	Японией	1.8	A	Предложение, касающееся спецификаций деформирующегося барьера, предложенных в документе TRANS/WP.29/GRSP/2002/6
5.	Японией	3	A	Исследование эквивалентного испытания ДУС. Различия между салазками, предназначенными для обеспечения замедления, и салазками, предназначенными для обеспечения ускорения
6.	Японией	3	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 17 (прочность сидений)
7.	КСАОД	1.7.1	A	Предложение по проекту поправок (дополнение 4 к поправкам серии 03) к Правилам № 44
8.	Секретариатом	2	A	Исправления к документу TRANS/WP.29/GRSP/2002/8

№	Передано	Пункт повестки дня	Язык	Название
9.	Российской Федерацией	1.6	А	Предложения, касающиеся уточнения некоторых положений Правил № 29 ЕЭК в отношении фургонов
10.	Европейской комиссией	0.1	А	Предложение о круге ведения рабочей группы по безопасности пешеходов
11.	Соединенными Штатами Америки	0.4	А	Федеральный стандарт безопасности автотранспортных средств № 202. Подголовники. Резюме от 4 января 2001 года. Уведомление о предлагаемой разработке предписаний
12.	Германией	2	А	Условия использования крепления верхнего страховочного фала в контексте предложений по "ISOFIX" (правила № 14, 16, 44)
13.	МОПАП	1.3.1	А	Предложение МОПАП о внесении поправок в проект исправления к Правилам № 16 ЕЭК, представленный Испанией - документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/19/Rev.1
14.	МОПАП	1.8	А	Правила № 95 ЕЭК - Боковой удар Предложение, приведенное в документе TRANS/WP.29/GRSP/2002/11
15.	Соединенными Штатами Америки	0.3	А	Сопоставление федерального стандарта FMVSS No. 206 и Правил № 11 ЕЭК
16.	Испанией	1.2.1	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)
17.	Францией	1.7.1	Ф/А	Предложение по исправлению к Правилам № 44
18.	Францией	1.7.1	Ф/А	Предложение по исправлению к Правилам № 44

№	Передано	Пункт повестки дня	Язык	Название
19.	Францией	1.7.1	Ф/А	Предложение по исправлению к Правилам № 44
20.	Францией	1.7.1	Ф/А	Предложение по исправлению к Правилам № 44
21.	Францией	1.7.1	Ф/А	Предложение по исправлению к Правилам № 44
22.	Нидерландами, Швецией, Германией и МАПС	1.7.1	А	Предложение о внесении поправок в Правила № 44 (2002/10)
--	ИСО	1.8	А	"WorldSID"
--	Японией	0.1	А	Резюме деятельности Рабочей группы МОНИС по безопасности пешеходов
--	Францией	2	А	Предложение Франции по ISOFIX (документы TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev1)
--	МАПС	1.7.1	А	Детские удерживающие системы Изучение за пределами лаборатории вопроса о неправильном использовании
--	МОПАП	1.8	А	Опасения относительно "ES-2"
--	Соединенными Штатами Америки	2	А	Уведомление о предлагаемой разработке предписаний
--	Соединенными Штатами Америки	2	А	Требования в отношении прочности креплений
--	Соединенными Штатами Америки	1.8	А	Взаимодействие между задней пластиной и сиденьем в контексте "ES-2"



## Приложение 2

### КРУГ ВЕДЕНИЯ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ GRSP ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ, ПРИНЯТЫЙ GRSP НА ЕЕ ТРИДЦАТЬ ПЕРВОЙ СЕССИИ

Создание неофициальной группы по безопасности пешеходов в рамках GRSP следует рассматривать как результат совместных усилий в рамках GRSP, а не с точки зрения дублирования работы уже существующих групп.

В рамках этой деятельности можно было бы рассматривать и объединять усилия, прилагаемые Японией, Соединенными Штатами Америки, ЕКБТС, МОНИС и любыми другими правительственными и неправительственными организациями в области безопасности пешеходов. Это способствовало бы получению знаний и разработке требований.

Цель этой группы состоит в представлении доклада и предложений, основанных на конкретных технических характеристиках, в отношении которых имеются разумные основания считать, что они будут включены в глобальные технические правила (гтп) с целью испытания и качественной оценки транспортных средств, в том числе легковых автомобилей, фургонов и легких грузовых транспортных средств, на предмет безопасности пешеходов.

При разработке такого доклада неофициальной группе следует рассматривать следующие аспекты:

- уточнение численности и причин ранений (например, капот, ветровое стекло, дорожное покрытие), относительная доля механизмов, являющихся причиной смертельного исхода, и части тела, подвергшиеся воздействию;
- цель (цели) и преимущества любых новых правил (либо поправок к действующим правилам) со ссылкой на нынешний уровень и источники знаний;
- использование наиболее эффективной из имеющейся в наличии техники и технологических нововведений, которые сыграют существенную роль в разработке соответствующих методов, а также в обеспечении и увеличении преимуществ, включая меры как по активной, так и по пассивной безопасности;

- издержки - как денежные, так и социальные, - которые могут быть связаны с любым ужесточением предписаний или с любыми техническими характеристиками;
- взаимосвязь или потенциальное взаимодействие любых предлагаемых технических правил с другими правилами, которые уже действуют или должны быть приняты как индивидуально каждой Договаривающейся стороной, так и в контексте действующих соглашений, контроль за осуществлением которых осуществляет WP.29.

На неофициальную группу будет возложена ответственность за подготовку и представление предложений по гтп на основе результатов научных исследований и разработок, проведенных до настоящего времени различными учреждениями и промышленными предприятиями, а также с учетом любой проводящейся дополнительной деятельности.

Подготовка предложения должна состоять из следующих двух этапов:

#### Этап 1

Неофициальная группа подготавливает в письменном виде технико-экономическое обоснование и анализ потребностей по гтп, касающимся безопасности пешеходов, и представляет их Исполнительному комитету (АС.3) к концу 2003 года.

Группа изучает рекомендации и методы осуществления с целью разработки глобальных технических правил.

#### Этап 2

При условии, что Исполнительный комитет Глобального соглашения 1998 года будет продолжать оказывать демонстрировавшуюся им ранее поддержку в разработке гтп, неофициальная группа подготовит к концу 2005 года исчерпывающие и подробные рекомендации во исполнение пункта 6.3.4 статьи 6 Соглашения 1998 года.

---