



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSP/34
18 February 2004

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 ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ

(8-12 декабря 2003 года)

1. Рабочая группа GRSP провела свою тридцать четвертую сессию 8 декабря (вторая половина дня) - 12 декабря 2003 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, Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции, Японии. В сессии участвовал представитель Европейской комиссии (ЕК). В сессии также приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ).

2. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии без условного обозначения, перечислены в приложении 1 к настоящему докладу.

A. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА

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

Документация: TRANS/WP.29/2003/99; неофициальный документ № 2, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

3. GRSP приняла к сведению, что предварительный доклад о ходе работы над гтп, касающимися безопасности пешеходов, был представлен WP.29 и AC.3 (TRANS/WP.29/2003/99). Эксперт от Японии, исполняющий обязанности Председателя неофициальной группы по безопасности пешеходов, также представил неофициальный документ № 2, в котором рассматривается план действий группы и решения, принятые по итогам ее пятого совещания. Эта неофициальная группа планирует представить гтп Рабочей группе GRSP на декабрьской сессии 2004 года. Следующее совещание неофициальной группы, которое будет организовано МОПАП, планируется провести в феврале 2004 года.

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

Документация: неофициальные документы № 12, 23 и 25, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

4. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил проект сравнительного анализа (неофициальный документ № 12) требований к креплениям ISOFIX/LATCH, предусмотренным в правилах № 14, 16 и 44, и стандартов, действующих в его стране и Канаде (FMVSS № 225 и CMVSS № 210.1/2). Подробно обсуждался вопрос о различии требований к прочности креплений страховочных тросов. Согласно FMVSS, испытательная нагрузка должна составлять 15 кН, что намного превышает показатель в 8 кН, принятый в правилах ООН. Эксперт от Соединенных Штатов сообщил адрес сайта для ознакомления с окончательным правилом от 27 июня 2003 года, в котором обоснованы причины и содержится подробная информация, касающаяся введения показателя прочности в 15 кН, предусмотренного в стандарте FMVSS № 225 - Системы крепления детских удерживающих устройств. Эксперты GRSP пришли к выводу, что это один из важнейших вопросов для разработки гтп. Председатель предложил экспертам

изучить и прокомментировать документы, представленные Соединенными Штатами, и на следующем совещании изложить свои соображения для решения этого вопроса.

5. Представитель РГ.18 ЕКПБТ сделал сообщение о деятельности группы в области безопасности пассажиров детского возраста в Европе (неофициальные документы № 23 и 25). Были высказаны рекомендации в отношении методов снижения детской смертности и серьезного травматизма. Обсуждение этого вопроса будет продолжено на следующей сессии GRSP.

6. Эксперт от КСАОД сообщил, что он сделает сообщение по вопросу о функциональных характеристиках детских удерживающих устройств при боковом ударе.

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

Документация: TRANS/WP.29/2003/98 и Согг.1; неофициальный документ № 18, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

7. WP.29 и AC.3 был представлен предварительный доклад неофициальной группы по вопросу о разработке глобальных технических правил, касающихся дверных замков и элементов дверей (TRANS/WP.29/2003/98 и Согг.1). Эксперт от Соединенных штатов, исполняющий обязанности председателя неофициальной группы, представил второй доклад о ходе работы группы, содержащий проект гтп (неофициальный документ № 18). Секретариату было поручено передать этот второй доклад о ходе работы WP.29 и AC.3. GRSP обсудила этот доклад и проект гтп. Неофициальной группе было предложено обосновать значения и пункты в квадратных скобках, в отношении которых некоторые эксперты сделали оговорку. Что касается охвата и области применения гтп (все транспортные средства или только пассажирские автомобили), то эксперты от Германии, Италии, Франции и Японии выразили свое сомнение по поводу их применения к другим транспортным средствам, помимо пассажирских автомобилей, легких коммерческих транспортных средств и автофургонов. Эксперт от Соединенных Штатов подчеркнул, что в настоящее время действующие в Северной Америке стандарты, касающиеся дверных замков и элементов дверных удерживающих устройств, применяются ко всем транспортным средствам, кроме городских автобусов. Далее он отметил, что, хотя стандарты Соединенных Штатов применяются ко всем транспортным средствам, кроме городских автобусов, от действия предписаний освобождены двери некоторых типов, которые в силу своей конструкции просто не могут удовлетворять таким требованиям. Шестое совещание неофициальной группы по дверным замкам и элементам дверей состоится в Париже 4-6 февраля 2004 года. На этом совещании будет завершена работа

над проектом гтп, который будет передан секретариату до 15 февраля 2004 года в целях его издания в качестве официального документа для обсуждения на следующей сессии GRSP. Председатель GRSP вновь подчеркнула важность завершения разработки этих гтп на следующей сессии, с тем чтобы уложиться в график работы, установленный АС.3, и подготовить текст для проведения голосования до ноября 2004 года.

A.4 Проект глобальных технических правил, касающихся подголовников

Документация: неофициальные документы № 9, 10, 17 и 24, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

8. GRSP приняла к сведению неофициальные документы № 9 и 10, касающиеся состояния нормотворческого процесса, связанного со стандартом Соединенных Штатов FMVSS № 202. Эксперт от Соединенных Штатов внес на рассмотрение неофициальный документ № 17, содержащий сравнительный анализ нынешнего и предлагаемого вариантов стандарта FMVSS №. 202 и правил ЕЭК № 17 и 25. Эксперт от Нидерландов отметил, что предлагаемую высоту подголовника, равную 800 мм, следует увеличить для обеспечения более правильного соответствия реальным антропометрическим размерам. Представитель ЕКПБТ проинформировал о деятельности РГ.20 ЕКПБТ (неофициальный документ № 24) по разработке процедуры динамического испытания на удар сзади в целях снижения тяжести травм шеи. Ожидается, что работа над этими процедурами испытания будет завершена к марту 2005 года. Рассмотрение данного вопроса будет продолжено на следующей сессии GRSP.

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

9. Эксперт от ИСО представил доклад о ходе разработки манекена для бокового удара "WorldSID". GRSP была проинформирована, что этот манекен будет готов в июне 2004 года. Председатель поблагодарила эксперта за сделанное им сообщение и просила его передать в секретариат текст сообщения для размещения на вебсайте WP.29.

A.6 Обмен мнениями по вопросу о совместимости требований к испытаниям на столкновение с препятствием

Документация: неофициальные документы № 11, 21 и 22, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

10. Эксперт от Соединенных Штатов сообщил о ходе работы по программе совместимости требований к испытаниям транспортных средств (неофициальный документ № 11). Представитель ЕКПБТ проинформировал о ходе работы группы в целом (неофициальный документ № 22) и более подробно ознакомил участников сессии с деятельностью РГ.15 ЕКПБТ в области совместимости требований к испытаниям на столкновение с препятствием (неофициальный документ № 21).

11. Председатель поблагодарила экспертов за сделанные ими сообщения и просила их передать в секретариат копии документов для размещения на вебсайте WP.29. ЕКПБТ было предложено регулярно информировать GRSP о своей деятельности. Эксперт от Японии вызвался сделать сообщение на следующей сессии GRSP.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

12. Г-жа Дж. Эйбрахам (Соединенные Штаты Америки) была единодушно вновь избрана Председателем на 2004 год. Г-жа Эйбрахам выразила GRSP признательность за оказанное ей доверие и поблагодарила членов группы за ее переизбрание.

В. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА

В.1 ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК

В.1.1 Правила № 14 (крепления ремней безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2003/12; неофициальные документы № 3, 15, 19 и 20, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

13. GRSP приняла к сведению приглашение GRSG участвовать в ее работе, касающейся требований безопасности для пользователей инвалидных колясок в городских и международных автобусах.

14. GRSP рассмотрела документ TRANS/WP.29/GRSP/2003/12 и связанные с ним неофициальные документы № 3 и 15. Предложенные поправки к документу TRANS/WP.29/GRSP/2003/12, принятые в принципе GRSP с учетом их дальнейшего рассмотрения на ее следующей сессии, приводятся в приложении 2 к настоящему докладу. Экспертов от Германии, Франции и МОПАП просили при необходимости пересмотреть текст этого предложения для следующей сессии GRSP.

15. GRSP отметила предложение эксперта от Испании, содержащееся в неофициальном документе № 19. Секретариату было поручено распространить его с официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

16. GRSP поручила секретариату исправить расстояния между нижними креплениями на рис. 4 в документе TRANS/WP.29/931, как указано в неофициальном документе № 20. Было также предложено исправить затененные зоны страховочных тросов на рис. 6 и 7 в документе TRANS/WP.29/931 для обеспечения их соответствия рис. 3 и 4 в стандарте FMVSS № 225. Эксперта от Соединенных Штатов Америки просили проверить предложенные исправления в неофициальном документе № 20 и представить исправленные рисунки для следующей сессии.

В.1.2 Правила № 17 (прочность сидений)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/20; TRANS/WP.29/GRSP/2003/3/Rev.1; неофициальный документ № 1, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

17. Эксперт от Чешской Республики снял с рассмотрения документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/20.

18. GRSP приняла документ TRANS/WP.29/GRSP/2003/3/Rev.1 без изменений и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2004 года в качестве проекта исправления 2 к пересмотру 4 Правил № 17.

19. Эксперт от Международной организации потребительских союзов представил информацию о защите водителя и пассажиров транспортного средства при смещении багажа (неофициальный документ № 1). Ряд экспертов просили сообщить им статистические данные об аварийности для обоснования поправки к Правилам № 17. После представления таких данных Рабочей группе GRSP рассмотрение этого вопроса может быть возобновлено.

В.1.3 Правила № 21 (внутреннее оборудование)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2003/7; неофициальный документ № 14, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

20. Документ TRANS/WP.29/GRSP/2003/7 и неофициальный документ № 14 были сняты с обсуждения их автором.

В.1.4 Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств)

21. Эксперт от Российской Федерации, исполняющий обязанности председателя неофициальной группы, проинформировал GRSP о том, что этой группе не удалось достигнуть ожидаемых результатов. После разрешения некоторых административных проблем работа группы продолжится. Он просил всех экспертов, заинтересованных в участии в этой неофициальной группе, связаться с ним. GRSP решила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии.

В.1.5 Правила № 44 (детские удерживающие устройства)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/13; TRANS/WP.29/GRSP/2003/5; TRANS/WP.29/GRSP/2003/13; TRANS/WP.29/GRSP/2003/14; неофициальные документы № 8, 27 и 28, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

22. После представления неофициального документа № 28 GRSP рассмотрела и приняла в принципе неофициальный документ № 8 (заменяющий собой документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/13 и включающий также предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSP/2003/13), с изложенными ниже поправками. Было решено, что GRSP вновь рассмотрит сводный документ на своей следующей сессии.

Предложенную поправку к пункту 7.1.4.1.10.1.2 исключить

Пункт 9 изменить следующим образом:

"9. ПРОТОКОЛ ИСПЫТАНИЯ ДЛЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ТИПА И ПРОВЕРКИ СООТВЕТСТВИЯ ПРОИЗВОДСТВА"

Пункт 11.2.1.1 изменить следующим образом:

"11.2.1.1 Динамическому испытанию, описание которого приводится в пункте 8.1.3, должны быть подвергнуты [5] детских удерживающих систем. Техническая служба, проводившая испытания на официальное утверждение, выбирает условия, при которых происходит максимальное горизонтальное возвратно-поступательное движение головы в ходе динамических испытаний для официального утверждения типа, кроме условий, указанных в пункте 7.1.4.1.10.2 выше. Все [5] детских удерживающих систем испытываются в одинаковых условиях".

Приложение 14 (новое), сноску 1 изменить следующим образом:

"1) Это испытание проводится в технической службе".

23. Эксперт от Италии сослался на сделанные им ранее заявления относительно такой специальной процедуры соответствия производства и высказался за то, чтобы эти конкретные требования, включенные в данные Правила, не стали использоваться в качестве общего принципа для других правил.

24. Секретариату было получено распространить измененный неофициальный документ № 8 с официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

25. GRSP приняла к сведению неофициальный документ № 27, который также будет распространен с официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

26. GRSP рассмотрела документы TRANS/WP.29/GRSP/2003/5 и TRANS/WP.29/GRSP/2003/14. В отношении последнего документа были приняты следующие поправки:

Пункт 8.4.1.1, заменить величину "1000" на "[500]".

Пункт 8.4.1.2, заменить соответствующее предложение TRANS/WP.29/GRSP/2003/5, заключив величину " ± 25 " мм в квадратные скобки.

Пункты 8.4.1.3 и 8.4.2 исключить.

27. Секретариату было поручено распространить пересмотренный вариант этого документа с официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

В.1.6 Правила № 16 (ремни безопасности)

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

28. GRSP рассмотрела и приняла неофициальный документ № 4, воспроизводимый в приложении 3 к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать его WP.29

и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2004 года в качестве проекта исправления 1 к дополнению 16 к Правилам № 16 с поправками серии 04.

В.1.7 Лобовое столкновение городских и междугородных автобусов

29. GRSP отметила деятельность GRSG в этой области, однако, прежде чем приступить к изучению данной темы, ей необходимо ознакомиться с дополнительной информацией и по возможности заслушать сообщение по этому вопросу. Эксперта от Испании просили пригласить эксперта GRSG из его страны на следующую сессию GRSP, чтобы представить итоги работы этой группы в той мере, в какой они относятся к вопросам пассивной безопасности в городских и междугородных автобусах.

В.2 ISOFIX

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2003/15; неофициальные документы № 26 и 26А, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

30. GRSP провела общий обмен мнениями по документу TRANS/WP.29/GRSP/2003/15 и изменяющему его неофициальному документу № 26А. Эксперт от КСАОД вызвался дополнить этот текст предложениями по определению термина "направленный в сторону" и требованиям, касающимся детских люлек. GRSP решила возобновить рассмотрение этих вопросов на своей следующей сессии.

В.3 УСТРОЙСТВА ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ИСПЫТАНИЯ НА УСКОРЕНИЕ

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2000/3; TRANS/WP.29/GRSP/2000/12; TRANS/WP.29/GRSP/2001/2; TRANS/WP.29/GRSP/2002/15; TRANS/WP.29/GRSP/2003/16; неофициальный документ № 7, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

31. GRSP рассмотрела неофициальный документ № 7, заменивший собой документ TRANS/WP.29/GRSP/2000/3. Были рассмотрены предложенная величина $\Delta v = 50 + 0/-2$ км/ч и коридор для кривой ускорения. Некоторые эксперты настаивали на том, что кривая ускорения должна соответствовать средней кривой для сравнения предложенных испытаний на ускорение и существующих испытаний на замедление. GRSP решила продолжить рассмотрение этого документа и поручила секретариату распространить его под условным обозначением TRANS/WP.29/GRSP/2000/3/Rev.1 вместе с документом TRANS/WP.29/GRSP/2003/16.

32. В связи с документом TRANS/WP.29/GRSP/2003/12 Рабочая группа GRSP отметила, что еще не принято решение только по пунктам 7.7.4 и 7.7.5. GRSP просила эксперта от Японии проверить необходимость рассмотрения этих предложений. Обсуждение документов TRANS/WP.29/GRSP/2001/2 и TRANS/WP.29/GRSP/2002/15 будет возобновлено на следующей сессии, как только будет принято решение по номинальной кривой ускорения.

33. Эксперт от Германии проинформировал GRSP о том, что в настоящее время исследовательская группа технических служб работает над проблемой устройства ускорения в контексте правил № 16 и 44, а также торможения при замедлении без обратной реакции. Он сообщил, что эта исследовательская группа намерена передать предложения для рассмотрения на майской сессии 2004 года.

В.4 УДЕРЖИВАЮЩИЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ДЕТЕЙ, ПЕРЕВОЗИМЫХ В ГОРОДСКИХ И МЕЖДУГОРОДНЫХ АВТОБУСАХ

Документация: неофициальный документ № 8 тридцать третьей сессии GRSP

34. Эксперт от Италии внес на рассмотрение неофициальный документ № 8, касающийся детских удерживающих устройств в городских и междугородных автобусах, включая директиву Европейского союза 2003/20/ЕС. Секретариату было поручено распространить его под официальным условным обозначением (без текста директивы ЕС) для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

35. Эксперт от Соединенного Королевства проинформировал GRSP о проводимой в его стране исследовательской работе, в которой основное внимание уделяется анализу данных о подверженности рискам, статистики дорожно-транспортных происшествий и эргономического аспекта использования детьми ремней безопасности для взрослых. Эксперт от Германии сослался на проводимые в его стране исследования, согласно которым использование детьми старше трех лет поясного ремня для взрослых с дополнительной подушкой или без таковой вполне эффективно и не вызывало повреждений брюшной полости. Эксперт от Швеции проинформировал GRSP о том, что в его стране использование ремней безопасности, установленных на городских и междугородных автобусах, будет обязательно с 1 января 2004 года для детей в возрасте трех лет и более.

В.5 ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

В.5.1 Рассмотрение проекта предписания № 2, прилагаемого к Соглашению 1997 года

Документация: TRANS/WP.29/2003/16

36. Экспертам GRSP было предложено ознакомиться с этим предложением и передать свои письменные замечания по нему для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

В.5.2 Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности

Документация: неофициальные документы № 6 и 13, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

37. GRSP приняла к сведению неофициальный документ № 6, представленный экспертом от Японии, отметив проблемы, связанные с областью применения Правил № 94, которые не позволяют Японии применять их. Некоторые эксперты GRSP высказались за то, чтобы вместо внесения поправок в Правила № 94 были изменены национальные требования Японии, противоречащие их области применения. Эксперт от Японии согласился изучить этот вопрос и представить предложение по возможному решению.

38. GRSP приняла к сведению представленный экспертом от Соединенных Штатов Америки неофициальный документ № 13 о целостности топливной системы и с интересом заслушала сообщение на эту тему. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сделал еще одно сообщение по вопросу о детских удерживающих системах и защите от бокового удара. От имени GRSP Председатель выразила признательность за представленные материалы и просила секретариат поместить их на вебсайте WP.29. Она подчеркнула важность согласования требований к детскому манекену по аналогии с тем, что уже было достигнуто в случае манекена взрослого WorldSID.

39. Эксперт от Германии сообщил о своем намерении предложить требования к сиденьям, устанавливаемым на уже проданных транспортных средствах и обеспечивающим защиту водителя и пассажиров при смещении багажа.

В.5.3 Проект новых правил о системах перегородки

Документация: неофициальный документ № 16, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

40. GRSP приняла к сведению неофициальный документ № 16, в котором сообщается о намерении КСАОД предложить проект новых правил, касающихся систем перегородки, и согласилась включить этот вопрос в повестку дня следующей сессии.

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ Г-НУ Г. СТУРДЗЕ

41. GRSP сообщили о том, что 31 января 2004 года эксперт от МТА г-н Г. СТУРДЗА выходит на пенсию. Эксперты GRSP выразили признательность г-ну Г. СТУРДЗЕ за его большой вклад в работу GRSP и пожелали ему долгих лет жизни и счастья после выхода на пенсию. Г-н Г. СТУРДЗА поблагодарил GRSP за высокую оценку его деятельности.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

42. GRSP решила не рассматривать предварительную повестку дня своей тридцать пятой сессии, которую намечено провести в Женеве с 3 мая (14 час. 30 мин.) по 7 мая (12 час. 30 мин.) 2004 года. Было решено, что Председатель совместно с секретариатом предложит проект повестки дня¹.

¹ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов никакие официальные документы, разосланные до начала сессии по почте или помещенные на вебсайт WP.29, распространяться не будут в зале заседаний среди участников сессии. Делегатов любезно просят приносить на заседания имеющиеся у них экземпляры документов.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ
В ХОДЕ СЕССИИ (GRSP-34...)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1.	Международной организацией потребительских союзов	B.1.2	A	Предложение по поправкам к Правилам № 17	(a)
2.	Неофициальной группой	A.1	A	План действий, решения пятого совещания	(a)
3.	МОПАП	B.1.1	A	Предлагаемые поправки к документу TRANS/WP.29/GRSP/2003/12	(a)
4.	Секретариатом	B.1.6	A	Предложение по проекту исправления к Правилам № 16	(e)
5.	Секретариатом		A	Предлагаемые поправки к предварительной аннотированной повестке дня	(a)
6.	Японией	B.5.3	A	График JMLIT для принятия правил ЕЭК	(a)
7.	Японией	B.3	A	Предложение по поправке к Правилам № 44	(b)
8.	Францией	B.1.5	A	Предложение по поправке к Правилам № 44	(b)
9.	Соединенными Штатами Америки	A.4	A	Федеральный регистр, подголовники	(a)
10.	Соединенными Штатами Америки	A.4	A	FMVSS № 202, подголовники	(a)
11.	Соединенными Штатами Америки	A.6	A	Предложения для решения проблемы совместимости требований к транспортным средствам	(a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
12.	Соединенными Штатами Америки	A.2	A	Системы крепления детских удерживающих устройств	(c)
13.	Соединенными Штатами Америки	B.5.3	A	Федеральный регистр, целостность топливных систем	(a)
14.	Германией	B.1.3	A	Замечания по документу TRANS/WP.29/GRSP/2003/7	(a)
15.	КСАОД	B.1.1	A	Предлагаемые поправки к документу TRANS/WP.29/GRSP/2003/12	(a)
16.	КСАОД	B.5.4	A	Предложения по новым правилам, касающимся систем перегородки	(a)
17.	Соединенными Штатами Америки	A.4	A	FMVSS №. 202, подголовники	(a)
18.	Соединенными Штатами Америки	A.3	A	Дверные замки и элементы удерживающих систем	(a), (c)
19.	Испанией	B.1.1	A	Проект поправок к Правилам № 14	(b)
20.	Чешской Республикой	B.1.1	A	Замечания по документу TRANS/WP.29/931	(c)
21.	РГ.15 ЕКПБТ	A.6	A	Совместимость требований к испытаниям на столкновение	(a)
22.	ЕКПБТ	A.6	A	Общая информация о деятельности ЕКПБТ	(a)
23.	РГ.18 ЕКПБТ	A.2	A	Безопасность пассажиров детского возраста	(a)
24.	РГ.20 ЕКПБТ	A.6	A	Процедура испытаний на удар сзади и травмирование шеи	(a)
25.	ЕКПБТ	A.4	A	Безопасность пассажиров детского возраста	(a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
26. 26А	КСАОД	В.2	А	Проект исправления к документу TRANS/WP.29/GRSP/2003/15	(а)
27.	КСАОД	В.1.5	А	Проект поправок к Правилам № 44	(b)
28.	Францией	В.1.5	А	Специальная группа по вопросу о Правилах № 44, соответствие производства	(а)
29.	ИСО	А.5	А	Обновленная информация о манекене WorldSID	(а)

Примечания:

- (а) Рассмотрение завершено/документ заменен
- (b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии на основе документа с официальным условным обозначением
- (с) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии на основе неофициального документа
- (d) Документ принят
- (е) Подлежит передаче для рассмотрения WP.29/AC.1/AC.3

Приложение 2

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 14, ОСНОВАННЫЕ НА
ДОКУМЕНТЕ TRANS/WP.29/GRSP/2002/12 И
НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТАХ № 3 И 15
(см. пункт 14)

"Пункт 6.3.2 изменить следующим образом:

Растягивающее усилие...

Прилагается предварительная нагрузка в 10% с допуском $\pm 30\%$ целевой нагрузки; нагрузка увеличивается до 100% соответствующей целевой нагрузки".

Пункт 6.3.3 изменить следующим образом:

"6.3.3 Испытательная нагрузка должна прилагаться как можно более кратковременно, максимум в течение [60] секунд.

Однако завод-изготовитель может предложить прилагать нагрузку в течение четырех секунд.

Приспособления для крепления ремней должны выдерживать указанную нагрузку по крайней мере в течение 0,2 секунды.

Пункт 6.3.4 изменить следующим образом:

"6.3.4 Схемы натяжных устройств, которые должны использоваться для испытаний, описанных ниже в пункте 6.4, представлены в приложении 5. Устройства, указанные на рис. 1 в приложении 5, помещаются на подушку сиденья и затем, насколько это возможно, проталкиваются в заднюю часть сиденья при плотном натяжении ляжки ремня. Устройство, указанное на рис. 2 в приложении 5, устанавливается в нужное положение, на это устройство подгоняется ляжка ремня, которая затем плотно натягивается. В ходе этой операции к креплениям ремня безопасности не прилагается никакая предварительная нагрузка.

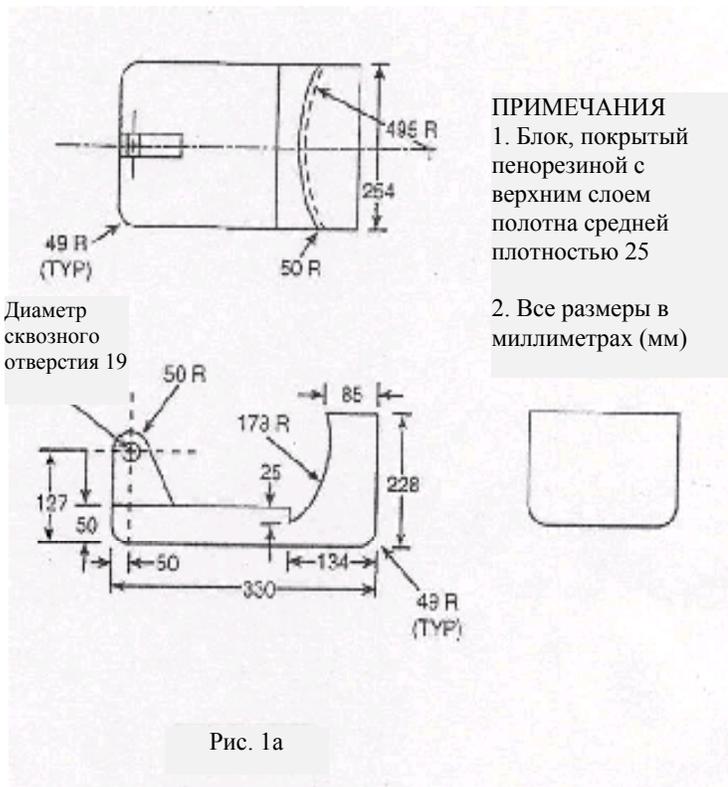
Натяжное устройство размером 244 мм или 406 мм, используемое для каждого сидячего положения, должно быть таким, чтобы его ширина в максимально

возможной степени соответствовала расстоянию между нижними креплениями.

Натяжное устройство должно размещаться таким образом, чтобы исключить любое взаимное воздействие в ходе испытания методом отрыва, что может неблагоприятно повлиять на нагрузку и ее распределение".

Приложение 5, добавить следующий новый рисунок 1а:

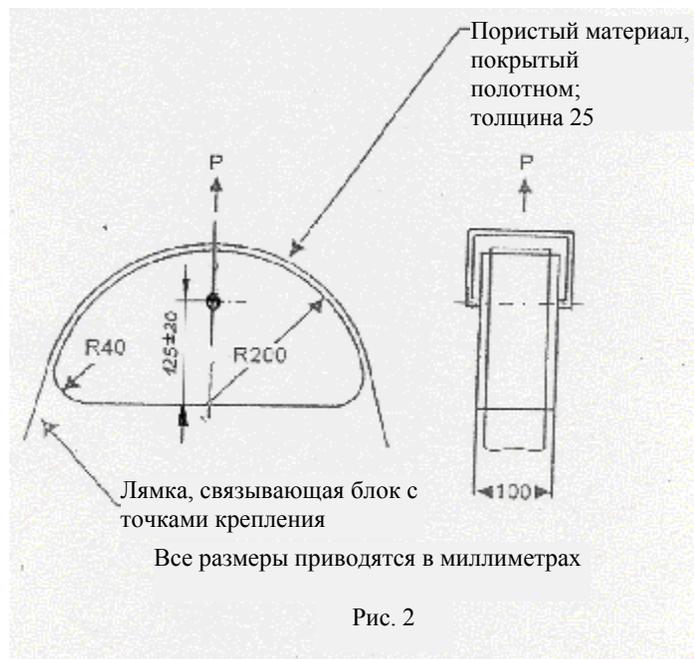
"



"

Рис. 2 изменить следующим образом:

"



Для фиксации лямки натяжное устройство плечевого ремня может быть изменено посредством дополнительного использования двух зажимов и/или нескольких болтов во избежание любого ослабления натяжения лямки в ходе испытания методом отрыва".

Приложение 3

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПОПРАВК К ПРАВИЛАМ № 16
(принятое на тридцать четвертой сессии GRSP, см. пункт 28)

Включить пункт 8.1.2.1 следующего содержания:

"8.1.2.1 Однако для боковых сидений, за исключением передних, на транспортных средствах категории N₁, которые указаны в приложении 16 и обозначены знаком Ø, установка поясного ремня типа Vr4m или Vr4Nm допускается, если между сиденьем и ближайшей боковой стенкой транспортного средства предусмотрен проход для обеспечения доступа пассажиров к другим частям транспортного средства. Пространство между сиденьем и боковой стенкой считается проходом, если при всех закрытых дверях расстояние между этой боковой стенкой и вертикальной продольной плоскостью, проходящей через центр соответствующего сиденья, измеренное в точке R перпендикулярно средней продольной плоскости транспортного средства, составляет более 500 mm."

Приложение 16 заменить следующим текстом (см. следующую страницу):

"Приложение 16
МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К РЕМНЯМ БЕЗОПАСНОСТИ И ВТЯГИВАЮЩИМ УСТРОЙСТВАМ

Категория транспортного средства	Сиденья, расположенные по направлению движения				Сиденья, расположенные против движения
	Боковые сиденья		Центральные сиденья		
	Передние	Прочие	Передние	Прочие	
M1	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m
M2 ≤ 3,5 т	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm
M2 > 3,5 т	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m или Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m или Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m или Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m или Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm
M3	Условия допуска поясного ремня см. в пункте 8.1.7	Условия допуска поясного ремня см. в пункте 8.1.7	Условия допуска поясного ремня см. в пункте 8.1.7	Условия допуска поясного ремня см. в пункте 8.1.7	
N 1	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm, Br4m, Br4Nm Ø	B, Br3, Br4m, Br4Nm или A, Ar4m, Ar4Nm * 1/	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm
		Допускается поясной ремень, указанный в пункте 8.1.2.1, если сиденье находится с внутренней стороны прохода	Допускается поясной ремень, указанный в пункте 8.1.6, если ветровое стекло не находится в исходной зоне		
N2	B, Br3, Br4m, Br4Nm или A, Ar4m, Ar4Nm *	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm или A, Ar4m, Ar4Nm *	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm
N3	Допускается поясной ремень, указанный в пункте 8.1.6, если ветровое стекло находится вне исходной зоны, а также в случае сиденья водителя		Допускается поясной ремень, указанный в пункте 8.1.6, если ветровое стекло не находится в исходной зоне		

A: ремень (поясной и диагональный) с креплением в трех точках
3: автоматически запирающееся втягивающее устройство
*: см. пункт 8.1.6 настоящих Правил 2/

B: ремень (поясной) с креплением в двух точках
4: аварийное запирающееся втягивающее устройство
Ø: см. пункт 8.1.2.1 настоящих Правил

г: втягивающее устройство
N: повышенный уровень чувствительности
●: см. пункт 8.1.7 настоящих Правил 2/

m: аварийное запирающееся втягивающее устройство с повышенным уровнем чувствительности (см. пункты 2.14.3 и 2.14.5 Правил № 16)

1/ Исправление к дополнению 12 к поправкам серии 04, применимое ab initio.

2/ Исправление к пересмотру 4, применимое ab initio.

Примечание: Во всех случаях вместо ремней типа A или B могут устанавливаться ремни типа S при условии использования креплений, соответствующих Правилам № 14. Если в качестве ремня S в соответствии с настоящими Правилами утвержден ремень привязного типа при использовании ляжки поясного ремня, лямок плечевого ремня и, возможно, одного или нескольких втягивающих устройств, то заводом-изготовителем/подателем заявки могут быть представлены одна или две дополнительных проходящих между ног ляжки, включая их фиксации к креплениям. Эти дополнительные крепления необязательно должны отвечать требованиям Правил № 14 (Исправление к дополнению 14 к поправкам серии 04, применимое ab initio)".
