



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/39
3 July 2006

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 ДЕВЯТОЙ СЕССИИ

(15-19 мая 2006 года)

1. Рабочая группа GRSP провела свою тридцать девятую сессию 15 (вторая половина дня - 19 мая (только первая половина дня) 2006 года под председательством г-на Мушаура (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, Венгрии, Германии, Италии, Испании, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Кореи, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южно-Африканской Республики, Японии. В ее работе участвовали также представители 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 Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ).

2. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии, содержится в приложении 1 к настоящему докладу.

A. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/7; неофициальные документы № GRSP-39-5, GRSP-39-8, GRSP-39-12 и GRSP-39-16-Rev.1, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. Председатель неофициальной рабочей группы по безопасности пешеходов сообщил о ходе разработки проекта гтп, касающихся безопасности пешеходов. Он заявил, что неофициальная группа достигла согласия по окончательному предложению о проекте гтп, воспроизведенному в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2. Он отметил, что эта группа предложила наиболее эффективный из имеющихся в наличии метод испытания на удар ноги, который, однако, не является совершенным и в будущем должен быть усовершенствован. Он предложил проделать дальнейшую работу с целью усовершенствования соответствующих методов испытания на удар ноги. 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. Было решено возобновить рассмотрение этого вопроса на будущих сессиях GRSP на основе результатов исследования МОНИС.

4. GRSP отметила, что проект гтп не содержит положений о процедуре официального утверждения типа и что такие административные процедуры в будущем станут составной частью соответствующих правил ЕЭК ООН или директивы ЕС. GRSP всесторонне рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что масса муляжа головы ребенка отличается от значения, указанного в соответствующей директиве Европейского союза (ЕС). Он также добавил, что положения о методе испытания, предусматривающие возможность повторного использования искусственной кожи, пропущены. Что касается отдельных точек удара на капоте для ударного элемента муляжа головы ребенка, то эксперт от Нидерландов выразил оговорку в отношении использования 1 700-миллиметрового значения "дуги охвата" (WAD), поскольку данная спецификация также отличается от нынешнего требования ЕС (1 500 мм). Он также заявил, что скорость муляжа головы в момент удара ниже, чем это предусмотрено в директиве ЕС. Он подчеркнул, что менее жесткие значения гтп могут быть приняты только в том случае, если Договаривающиеся стороны продемонстрируют четкое политическое стремление свести к минимуму такие потери при

помощи других средств или приспособлений, предназначенных для обеспечения безопасности (как, например, системы усиления тормозов, предупреждения столкновения и т.д.). Эксперт от Европейской комиссии охарактеризовал текущую ситуацию в связи с этапом II рассмотрения соответствующей директивы ЕС по защите пешеходов.

5. Эксперты от ЕК и Японии представили соответственно документы GRSP-39-12 и GRSP-39-16-Rev.1, касающиеся возможного расширения области применения данных гтп на транспортные средства, масса которых превышает 2,5 тонны. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/7, в котором предлагаются поправки к техническому обоснованию, а также к предложению о расширении области применения проекта гтп. Она отметила, что может быть рассмотрен верхний предел общей массы транспортного средства (4,5 т) для целей применения, и напомнила о технических оговорках США относительно испытаний на удар головы и ноги. Сославшись на документ GRSP-39-5, эксперт от МОПАП выразил обеспокоенность в связи с предлагаемыми поправками к положениям об области применения, касающимися критериев удара верхней части ноги о бампер, а также головы. Он заявил, что предпочитает использовать текст документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2 в том виде, в каком он был согласован неофициальной группой.

6. Было отмечено, что за последние годы средняя снаряженная масса транспортных средств увеличилась. Значительное число делегаций отдали предпочтение сохранению на первом этапе первоначального требования о применении проекта гтп к транспортным средствам, масса которых составляет менее 2,5 т, и скорейшему достижению согласия по гтп. Вопрос о расширении области применения гтп на другие транспортные средства следует рассмотреть на более позднем этапе с учетом результатов дальнейших исследований и решений WP.29 и AC.3.

7. Завершая обсуждение данного вопроса, Председатель заявил о своем намерении проинформировать WP.29 на его сессии в июне 2006 года по этому стратегическому вопросу и запросить рекомендации AC.3 относительно применимости гтп. GRSP решила провести окончательный обзор проекта гтп на своей следующей сессии в декабре 2006 года на основе пересмотренного документа неофициальной группы. Председатель просил Европейскую комиссию решить на уровне Европейского союза оставшиеся вопросы и в качестве спонсора гтп подготовить окончательный доклад о разработке гтп, касающихся безопасности пешеходов.

8. GRSP одобрила доклад о ходе работы (GRSP-39-8), представленный председателем группы по технической оценке ударного элемента муляжа ноги пешехода (Flex-ГТО). С учетом необходимости учреждения новой неофициальной группы по этому вопросу GRSP решила отложить принятие окончательного решения до своей следующей сессии.

A.2. Проект глобальных технических правил (гтп), касающихся подголовников

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/12; неофициальный документ № GRSP-39-14, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

9. GRSP приняла к сведению второй доклад о ходе работы неофициальной рабочей группы по подголовникам (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/12). Председатель этой неофициальной группы представила проект третьего доклада о ходе ее работы (GRSP-39-14). Она просила всех экспертов GRSP передать ей свои замечания, которые будут учтены на заключительном этапе подготовки доклада о ходе работы, подлежащего представлению WP.29 и AC.3. Она сообщила о намерении неофициальной группы завершить подготовку проекта гтп и выразила надежду на то, что этот проект будет рассмотрен в рамках GRSP на ее пятьдесят первой сессии, которая состоится в мае 2007 года.

10. Что касается необходимости учреждения неофициальной группы по манекенам, используемым для выявления условий получения травм от внезапного резкого движения головы и шеи, и по динамическим испытаниям, то GRSP решила отложить принятие решения до своей следующей сессии, которая состоится в декабре 2006 года, в ожидании завершения соответствующей деятельности ЕКПБТ.

A.3. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей)

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. Он предложил принять эти поправки на одной из последующих сессий в ожидании результатов окончательного рассмотрения в рамках WP.29 вопроса об уточнении области применения Правил № 11 ЕЭК ООН.

A.4. Обмен мнениями по вопросу о боковом столкновении

12. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщила GRSP, что процедура нормотворчества в отношении нового манекена в ее стране находится на окончательной стадии. Она заявила, что манекен ES-2 вскоре будет регламентирован в Соединенных Штатах Америки на федеральном уровне и, возможно, положения о нем будут включены в правила ЕЭК ООН.

A.5. Обмен мнениями по вопросу о совместимости требований к испытаниям на столкновение с препятствием

13. Эксперт от Германии вызвался проинформировать GRSP о работе, проводящейся Рабочей группой 15 ЕКПБТ. Он сообщил, что на следующей сессии будут представлены материалы о ходе исследовательской деятельности. GRSP отметила, что с документацией об исследовательской деятельности можно ознакомиться на вебсайте ЕКПБТ по следующему адресу: <http://www.eevc.org/wgpages/wg15/wg15index.htm>.

A.6. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах - подгруппа по безопасности (ТСВТЭ-ПБ)

14. Председатель проинформировал GRSP о том, что WP.29/AC.3 предложил спонсорам этих гтп (Германии, Соединенным Штатам Америки и Японии) подготовить программу работы по обеспечению безопасности транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, для подгруппы GRSP по водородной безопасности (см. пункт 91 доклада ECE/TRANS/WP.29/1050). Он просил всех заинтересованных экспертов проинформировать его о том, представляет ли данная тема для них интерес.

V. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА

V.1. Поправки к правилам

V.1.1. Правила № 11 (замки и петли дверей)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2005/9 и Corr.1; неофициальные документы GRSP-39-13 и GRSP-39-20, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

15. Эксперт от ЕК напомнил о том, что цель документа TRANS/WP.29/GRSP/2005/9 состоит в приведении области применения и требований Правил № 11 в соответствие с областью применения и требованиями глобальных технических правил № 1. Он также

представил документ GRSP-39-13, содержащий предложение о расширении области применения этих Правил на транспортные средства N₂ и N₃. Значительное число делегаций предпочло сохранить первоначальную область применения (распространяющуюся на транспортные средства категорий M₁ и N₁) и выразили оговорки в отношении расширения их области применения на транспортные средства, не относящиеся к категориям M₁ and N₁. GRSP достигла согласия относительно необходимости включения в данном случае переходных положений и подготовки соответствующего предложения в качестве поправок новой серии. После прошедшей дискуссии эксперт от ЕК представил пересмотренное предложение (GRSP-39-20).

16. GRSP приняла документы TRANS/WP.29/GRSP/2005/9 и Corr.1 с поправками, воспроизведенными в приложении 2 к настоящему докладу. В связи с областью применения Правил было решено пока не снимать квадратные скобки с категории [N] и дожидаться рассмотрения этого вопроса WP.29, который примет соответствующее решение. Секретариату было поручено передать принятое предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2006 года в качестве проекта поправок 03 к Правилам № 11.

V.1.2. Правила № 14 (крепления ремней безопасности)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/3; неофициальные документы № GRSP-39-1 и GRSP-39-6, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

17. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/3, содержащий редакционные исправления к нынешним положениям Правил. Секретариат сообщил GRSP о том, что поправки к пунктам 2.31, 5.3.10-5.3.10.6 и 5.3.11 уже учтены в недавно опубликованном четвертом пересмотренном варианте Правил № 14. GRSP приняла предлагаемые поправки к пункту 14.3 и поручила секретариату представить принятые поправки WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2006 года в качестве проекта исправления 4 к поправкам серии 06 к Правилам № 14.

18. GRSP одобрила документ GRSP-39-1 (представленный Италией), в котором содержатся предложения об обязательной установке креплений ремней безопасности для автобусов класса II, используемых главным образом для междугородных перевозок. В отношении данного предложения были высказаны некоторые замечания. Эксперт от Японии выразил обеспокоенность в связи с этим предложением и просил привести более подробное обоснование. В результате состоявшейся дискуссии GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного документа, который будет представлен Италией.

19. Эксперт от Германии представил документ GRSP-39-6, касающийся возможности неправильного использования креплений верхнего страховочного троса для детских удерживающих систем ISOFIX. В отношении этого предложения были высказаны некоторые замечания. Эксперт от МОПАП выразил оговорку, сославшись на необходимость изучения данного предложения. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе неофициального документа, подготовленного совместно Германией и МОПАП.

В.1.3 Правила № 16 (ремни безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2005/16; TRANS/WP.29/GRSP/2005/18; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/4; неофициальные документы № GRSP-39-2-Rev.1, GRSP-39-15 и GRSP-39-17, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

20. Эксперт от Японии снял с рассмотрения документ TRANS/WP.29/GRSP/2005/18. Эксперт от Франции представил обзор документа TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1, касающегося установки устройств, напоминающих о необходимости пользоваться ремнями безопасности. Он подчеркнул крайне важное значение этого вопроса и представил пересмотренное предложение (GRSP-39-17), учитывающее замечания, поступившие на предыдущей сессии GRSP. Эксперт от Японии выступил против частичного отключения устройств, напоминающих о необходимости пользоваться ремнями безопасности. После включения новых переходных положений эксперт от МОПАП отметил, что предпочитает принять эти поправки в качестве новой серии поправок к Правилам № 16. GRSP решила провести на своей следующей сессии в декабре 2006 года окончательное рассмотрение этого вопроса на основе сводного документа, подготовленного совместно экспертами Соединенного Королевства, Франции и Японии, с учетом общих директив для переходных положений (TRANS/WP.29/1044) и поправок, предложенных в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/4.

21. Что касается риска соприкосновения язычка незастегнутого ремня с компонентами внутреннего оборудования и его защемления дверью транспортного средства, то GRSP рассмотрела документ TRANS/WP.29/GRSP/2005/16 и приняла предложение с поправками к пункту 8.2.2.5.2, которые воспроизводятся ниже. Секретариату было поручено передать принятое предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2006 года в качестве проекта дополнения 18 к Правилам № 16.

Пункт 8.2.2.5.2, второй пункт, исправить фразу "и на креплении" следующим образом: "или на креплении".

22. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-39-15, содержащий предложение о некоторых поправках, направленных на согласование нынешнего текста Правил с альтернативными стандартами и ISO 139 и ISO 105-B02. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии вместе с предложением КСАОД об аналогичных поправках к Правилам № 44. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-39-15 под официальным условным обозначением (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/14).

23. С той же целью, которая была указана в пункте 18 (автобусы класса II), эксперт от Италии представил документ GRSP-39-2-Rev.1, содержащий предложение о поправках серии 05 к Правилам № 16. Эксперт от Германии усомнился в обоснованности новой серии поправок, так как речь идет о весьма низком проценте транспортных средств. Он предпочел бы не вводить для изготовителей ремней безопасности обязательства относительно нанесения на их элементы новой маркировки и предложил включить предписание об освобождении от необходимости выполнять переходные положения. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного документа Италии с учетом замечаний Германии.

24. GRSP согласилась с предложением Председателя о том, чтобы при необходимости включить новый пункт повестки дня, касающийся указанного выше вопроса, в контексте общей поправки ко всем соответствующим правилам.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/5

25. Эксперт от Российской Федерации, являющийся председателем неофициальной группы по Правилам № 29, сообщил о прогрессе, достигнутом в работе этой группы на ее неофициальном совещании, состоявшемся перед сессией самой GRSP. Он представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/5, содержащий предложение о включении в Правила новых методов испытаний для различных категорий транспортных средств. Что касается последующей деятельности в контексте данного предложения, то эксперт от Швеции предложил взять его за основу для разработки проекта новых гтп в контексте Соглашения 1998 года. Эксперт от МОПАП одобрил такую позицию. Эксперт от Швеции заявил о своем намерении возглавить работу по этому вопросу и объявил, что проинформирует об этом WP.29 на его сессии в ноябре 2006 года. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в декабре 2006 года.

26. Председатель GRSP поблагодарил неофициальную группу и делегацию Российской Федерации за проделанную работу. Он предложил этой неофициальной группе вновь собраться в Женеве перед сороковой сессией GRSP. Секретариату было поручено изучить возможность обеспечения с этой целью устного перевода.

В.1.5 Правила № 44 (детские удерживающие системы)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/6; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/9; неофициальные документы № GRSP-39-7 и GRSP-39-19, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

27. Что касается корректировки предписаний о весе для салазок, используемых с целью проверки условий замедления, в соответствии с новыми требованиями, предъявляемыми к системам ISOFIX, то, как напомнил Председатель, GRSP уже достигла согласия по поправкам, воспроизведенным в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/6. Эксперт от Японии отметил необходимость внесения по этой причине поправки в предписания Правил № 16. GRSP приняла данный документ с воспроизведенными ниже поправками. Секретариату было поручено передать принятое предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2006 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 04 к Правилам № 44.

Приложение 6, пункт 1.1, исправить слова "выше чем" на "больше чем" (дважды).

28. Эксперт от КСАОД представил соответствующие материалы и сообщил об итогах исследования по вопросу об ужесточении требований к горизонтальной плоскости (имеется в виду использование значения 800 мм вместо значения 900 мм) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/9). GRSP приняла к сведению ряд замечаний и оговорок. Эксперт от КАСАОД вызвался провести последующие исследования и при необходимости подготовить новое предложение для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

29. Эксперт от Германии представил документ GRSP-39-7, касающийся необходимости уточнения положений приложения 16 к Правилам в отношении процедуры обеспечения соответствия производства. GRSP согласилась с такой необходимостью и просила эксперта от Германии подготовить официальный документ для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

30. GRSP приняла к сведению предложение Японии об уточнении требований относительно импульсного генератора салазочного механизма, применяющегося для проведения испытания на ускорение, в соответствии с конкретным коридором, предусмотренным для устройства, используемого при проведении испытания на замедление (GRSP-39-19). Сославшись на итоги обсуждения в рамках пункта В.1.8 повестки дня (см. пункт 33 ниже), эксперт от Японии вызвался учесть замечания GRSP и подготовить новое предложение для рассмотрения на следующей сессии.

В.1.6 Правила № 94 (лобовое столкновение)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2004/8

31. GRSP приняла к сведению, что WP.29 урегулировал проблему, затронутую в документе TRANS/WP.29/GRSP/2004/8, и решила исключить данный документ из повестки дня.

В.1.7 Правила № 95 (боковое столкновение)

32. GRSP отметила, что в рамках Европейского союза, Австралии и Японии не существует никакой необходимости включать пересмотренные положения о манекене ES-2 (ES-2re) в правила ЕЭК ООН в качестве промежуточного решения, и указала, что предпочитает дождаться завершения разработки манекена "WorldSID", предназначенного для использования в испытаниях на удар сбоку. Эксперт от Соединенных Штатов Америки выразила свое разочарование в связи с данной позицией. GRSP решила исключить этот пункт из повестки дня.

В.1.8 Устройства для проведения испытания на ускорение

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2005/5/Rev.1; неофициальные документы № GRSP-39-9-Rev.1 и GRSP-39-18, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

33. Что касается включения в Правила № 16 положений об устройствах для проведения испытаний на ускорение, то эксперт от Японии представил документ GRSP-39-9-Rev.1, касающийся технико-экономического обоснования, проведенного в его стране. Он также представил документ GRSP-39-18, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2005/5/Rev.1. GRSP одобрила эти документы и приняла к сведению некоторые замечания. GRSP решила провести окончательный обзор по данному вопросу на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения Японии. С этой целью всем экспертам GRSP было предложено своевременно передать свои замечания делегации Японии.

В.1.9. Проект новых правил о дополнительных или сменных чехлах сидений

34. Эксперт от Германии вызвался подготовить пересмотренное предложение относительно новых правил, касающихся дополнительных или сменных чехлов сидений, и заявил, что представит соответствующие материалы на следующей сессии GRSP. GRSP одобрила это предложение и решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сороковой сессии.

В.1.10. Рассмотрение вопроса об области применения и общих определениях

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/8

35. Что касается уточнения области применения правил, то GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/8, представленный МОПАП. Эксперт от Нидерландов заявил, что область применения Правил № 14 и 16 не согласована. GRSP решила на последующем этапе согласовать область применения этих правил.

36. Что касается области применения Правил № 44, то GRSP приняла к сведению ряд замечаний. Эксперт от Франции вызвался подготовить вместе с КСАОД новое предложение для рассмотрения на следующей сессии GRSP с учетом поступивших замечаний.

37. GRSP приняла предлагаемые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/8 за исключением части А.8 (поправки к Правилам № 44). Секретариату было поручено передать принятое предложение WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2006 года в качестве проекта дополнений к Правилам № 14, 16, 17, 29, 32, 33, 42, 80 и 94.

В.1.11 ПРАВИЛА № 17 (прочность сидений)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/10; неофициальные документы № GRSP-39-3 и GRSP-39-10, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

38. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/10, содержащий предложение об использовании устройств, предназначенных для проведения испытаний на ускорение, для целей испытаний сидений на прочность и испытаний систем удерживания багажа. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-39-10, касающийся некоторых дополнительных поправок. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/10 с поправками, воспроизведенными в приложении 3 к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать принятое предложение WP.29 и АС.1 для

рассмотрения на их сессиях в ноябре 2006 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 07 к Правилам № 17.

39. GRSP рассмотрела документ GRSP-39-3 (представленный Италией), содержащий предложение о приведении положений этих Правил в соответствие с директивой 2005/39/ЕС Европейского союза. В отношении данного предложения были высказаны некоторые замечания. После состоявшейся дискуссии эксперт от Италии вызвался пересмотреть это предложение и представить его в качестве официального документа для обсуждения на следующей сессии GRSP с учетом поступивших замечаний.

В.1.12. ПРАВИЛА № 80 (прочность сидений и их креплений в автобусах)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/11; неофициальные документы № GRSP-39-4 и GRSP-39-11, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

40. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/11, содержащий предложение об использовании устройств, предназначенных для проведения испытаний на ускорение, в ходе испытаний на прочность сидений автобусов. GRSP отметила дополнительные поправки к документу GRSP-39-11 (представленному МОПАП) и приняла данное предложение с поправками, воспроизведенными в приложении 4 к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить принятое предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2006 года в качестве дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 80.

41. Эксперт от Италии представил документ GRSP-39-4, предусматривающий необходимость согласования Правил № 80 с директивой 2005/39/ЕС Европейского союза (см. пункт 39 выше). Эксперт от Японии просил более подробным образом обосновать данное предложение и выразил обеспокоенность в связи с поправками, касающимися области применения. После того как некоторые делегации выразили оговорки в отношении необходимости более подробного изучения данного предложения, ко всем экспертам была обращена просьба своевременно передать свои замечания делегации Италии. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного документа Италии с учетом поступивших замечаний.

С. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ

С.1. Лобовое столкновение с участием городских и междугородных автобусов

42. GRSP отметила, что по этому вопросу не было получено никакой новой информации. Председатель предложил сохранить данный пункт в повестке дня в целях обмена информацией.

C.2. Удерживающие средства для детей, перевозимых в городских и междугородных автобусах

43. GRSP отметила, что по этому вопросу не было получено никакой новой информации. Председатель высказался за сохранение данного пункта в повестке дня в целях обмена информацией.

C.3. Безопасность пользователей инвалидных колясок в городских и междугородных автобусах

44. GRSP отметила, что по этому вопросу не было представлено никакой новой информации. Председатель предложил сохранить данный пункт повестки дня в целях обмена информацией.

D. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

D.1. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности

45. GRSP приняла к сведению материалы, представленные экспертом от Канады и касающиеся точки зрения Канады относительно защиты от наезда сзади (см. <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/grspinf39.html>).

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

46. GRSP решила, что Председатель в сотрудничестве с секретариатом подготовит предварительную повестку дня сороковой сессии, которую намечено провести в Женеве 12 декабря (14 час. 30 мин.) - 15 декабря (12 час. 30 мин.) 2006 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 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ
В ХОДЕ СЕССИИ (GRSP-39-...)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1.	Италией	В.1.2	А	Проект предложения по поправкам серии 07 к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)	(a)
2.	Италией	В.1.3	А	Проект предложения по поправкам серии 05 к Правилам № 14 (ремни безопасности)	(a)
3.	Италией	В.1.11	А	Проект предложения по поправкам серии 08 к Правилам № 17 (сиденья, их крепления и подголовники)	(a)
4.	Италией	В.1.12	А	Проект предложения по поправкам серии 02 к Правилам № 80 (прочность сидений и их креплений в автобусах)	(a)
5.	МОПАП	А.1	А	Замечания МОПАП по документу GRSP/2006/7, представленному США	(a)
6.	Германия/ Группа технического обслужива- ния	В.1.2	А	Предложения по проекту поправок к Правилам № 14 ЕЭК ООН	(a)
7.	Германия/ Группа технического обслужива- ния	В.1.5	А	Предложения по проекту поправок к Правилам № 44/04 ЕЭК ООН	(a)
8.	Японией	А.1	А	Доклад о ходе работы Группы по технической оценке ударного элемента муляжа ноги пешехода (Flex - ГТО)	(a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
9.- Rev.1	Японией	В.1.8	А	Технико-экономическое обоснование (ECE/TRANS/WP.29/GRSP2005/5/Rev.1) подготовленные Японией (Правила № 16 ЕЭК ООН)	(a)
10.	МОПАП	В.1.11	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 17 (устройства для проведения испытаний на ускорение)	(d)
11.	МОПАП	В.1.12	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 80 (прочность сидений и их креплений в автобусах)	(d)
12.	Европейской комиссией	А.1	А	Предложение по проекту поправок к проекту глобальных технических правил, касающихся защиты пешеходов	(a)
13.	Европейской комиссией	В.1.1	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 11 (дверные замки и элементы крепления дверей)	(a)
14.	Европейской комиссией	А.2	А	Третий доклад о ходе работы неофициальной группы по подголовникам (проект)	(a)
15.	Европейской комиссией	В.1.3	А	Предложение по проекту поправки к Правилам № 16	(b)
16.- Rev.1	Японией	А.1	А	Предложение по проекту поправок к проекту глобальных технических правил, касающихся безопасности пешеходов	(a)
17.	Францией	В.1.3	А/Ф	Предложение по дополнению 18 к поправкам серии 04 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	(a)
18.	Японией	В.1.8	А	Проект поправок к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2005/5/Rev.1 (Правила № 16)	(a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
19.	Японией	В.1.5	А	Проект поправок к Правилам № 44-04, дополнение 1	(a)
20.	Европейской комиссией	В.1.1	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 11	(d)

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 2

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 11, ПРИНЯТЫЕ GRSP НА ЕЕ ТРИДЦАТЬ ДЕВЯТОЙ
СЕССИИ НА ОСНОВЕ ДОКУМЕНТОВ TRANS/WP.29/GRSP/2005/9 и Coor.1
(см. пункт 16 настоящего доклада)

Пункт 1 изменить следующим образом:

"1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящие Правила применяются к **транспортным средствам категорий M₁ и [N] в отношении замков и таких элементов крепления дверей, как петли и другие средства, поддерживающие двери, которые могут быть использованы для входа или выхода водителя либо пассажиров"**.

Новый пункт 2.3 изменить следующим образом:

"2.3 Под "вспомогательным дверным замком" подразумевается замок, имеющий полностью запертое положение **с добавочным запертым положением либо без него** и установленный на двери или дверной системе, оснащенной системой основного дверного замка".

Новый пункт 2.21 изменить следующим образом:

"2.21 Под "основным дверным замком" подразумевается замок, имеющий как полностью запертое положение, так и промежуточное запертое положение **и сконструированный в качестве основного дверного замка изготовителем. Изготовитель не может впоследствии изменять такое его назначение. Каждый изготовитель по запросу должен представлять информацию о том, какие замки являются "основными дверными замками" конкретного транспортного средства либо конкретной модели"**.

Пункт 4.2, изменить значение "(02)" на "(03)".

Пункт 4.4.1, обновить сноску 1/.

Пункты 5.2.3, 5.3 и 5.4 следует исключить.

Изменить нумерацию пункта 13; изменить его текст следующим образом:

"13. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 13.1** С официальной даты вступления в силу поправок серии 03 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официального утверждения на основании настоящих Правил с поправками серии 03.
- 13.2** До 12 августа 2012 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять официальные утверждения в отношении транспортных средств тех типов, которые соответствуют предписаниям настоящих Правил с поправками предыдущих серий.
- 13.3** С 12 августа 2012 года 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 03.
- 13.4** Ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отклонять национальное или региональное официальное утверждение типа транспортного средства, официально утвержденного на основании серии 03 к настоящим Правилам.
- 13.5** До 12 августа 2012 года ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие правила, не должна отклонять национальные или региональные официальные утверждения типа транспортного средства, официально утвержденного на основании предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.
- 13.6** С 12 августа 2012 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в первом национальной или региональной регистрации (первом введении в эксплуатацию) транспортного средства, которое не соответствует предписаниям поправок серии 03 к настоящим Правилам.
- 13.7** С 12 августа 2012 года официальные утверждения на основании настоящих Правил теряют силу за исключением тех случаев, когда типы

транспортных средств соответствуют предписаниям настоящих Правил с поправками серии 03".

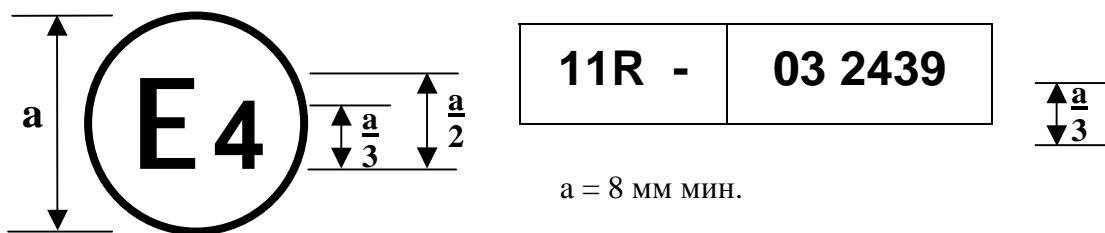
Приложение 2 изменить следующим образом:

"Приложение 2

СХЕМЫ ЗНАКОВ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Образец А

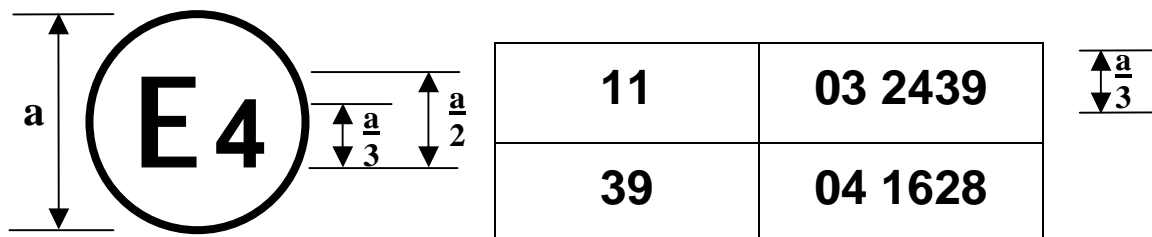
(См. пункт 4.4 настоящих Правил)



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства, официально утвержден в отношении дверных замков и элементов крепления дверей в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 11 с поправками серии 03.

Образец В

(См. пункт 4.5 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 11 с поправками серии 03 и Правил № 39 с поправками серии 04 1/.

1/ Второй номер приводится только в качестве примера".

Приложение 3

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 17, ПРИНЯТЫЕ GRSP НА ЕЕ ТРИДЦАТЬ ДЕВЯТОЙ
СЕССИИ НА ОСНОВЕ ДОКУМЕНТА ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/10
(см. пункт 38 настоящего доклада)

Пункт 6.3.1 изменить следующим образом:

"6.3.1 Всеми кузову транспортного средства сообщается горизонтальное продольное замедление либо, **по выбору подателя заявки**, ускорение не менее 20 g..."

Пункт 6.3.2 изменить следующим образом:

"6.3.2 Далее в соответствии с предписаниями пункта 6.3.1 сообщается продольное замедление либо, **по выбору подателя заявки**, ускорение..."

Приложение 1,

Включить новый пункт 10 следующего содержания:

"10. **Тип устройства: замедление/ускорение 2/**"

Пункты 10-21 (прежние), изменить нумерацию на 10-22.

Приложение 7, пункт 1.5, исправить "ISO 6487 (1980)" на "ISO 6487 (2002)".

Приложение 9,

Пункт 3.1 изменить следующим образом:

"3.1 Кузов легкового автомобиля прочно прикрепляется ... описанное в пункте 2.1 или 2.2, кузову легкового автомобиля сообщается ускорение или, **по выбору подателя заявки**, замедление таким образом, как это показано..."

Добавление, график, изменить "замедление в g" на "**значение g**".

Приложение 4

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 80, ПРИНЯТЫЕ GRSP НА ЕЕ ТРИДЦАТЬ ДЕВЯТОЙ
СЕССИИ НА ОСНОВЕ ДОКУМЕНТА ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/11
(см. пункт 40 настоящего доклада)

Добавление 1, пункт 3.4.2, изменить следующим образом:

"3.4.2 Замедление или, **по выбору подателя заявки**, ускорение тележки во
 время испытания на удар должно..."

Приложение 1,

Включить новый пункт 7 следующего содержания:

"7. **Тип устройства: замедление/ускорение 2/**"

Пункты 7-16 (прежние), изменить нумерацию на 8-17.
