



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSP/24
19 February 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по конструкции транспортных средств

Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP)

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПАССИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
О РАБОТЕ ЕЕ ДВАДЦАТЬ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ

(1-4 декабря 1998 года)

1. Двадцать четвертая сессия Рабочей группы по пассивной безопасности проходила с 1 декабря (вторая половина дня) по 4 декабря (первая половина дня) 1998 года под председательством г-на К. Ломонако (Италия). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Беларуси, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики и Швеции. В ее работе участвовал также представитель Европейской комиссии (ЕК). В соответствии с пунктом 11 положения о круге ведения Комиссии в работе сессии приняли участие представители Китайской Народной Республики и Японии. В работе сессии участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО); Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА); Международной организации потребительских союзов (МОПС); Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП); Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ); Комитета связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД).
2. Перечень документов без условного обозначения, распространенных в ходе сессии, содержится в приложении 1 к настоящему докладу.

ПРОЕКТ ПРАВИЛ О ПОДУШКАХ БЕЗОПАСНОСТИ

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/4; неофициальные документы № 4, 11 и 16, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. В неофициальном документе № 4, представленном экспертом от Германии, содержатся согласованные решения, достигнутые Рабочей группой GRSP в ходе предыдущих сессий.

4. Эксперт от Франции представил на рассмотрение неофициальный документ № 11 с разъяснением причин, в силу которых требования к рулевым колесам, не оснащенным подушками безопасности, следует включить не в эти новые правила, а в Правила № 12. В соответствии с этим заявлением, в неофициальном документе № 11 предлагается исключить требования, касающиеся рулевых колес без подушек безопасности.

5. Эксперт от Германии пояснил, что предложение о включении этих предписаний в проект правил основано на используемом в его стране национальном официальном утверждении типа рулевых колес, предназначенных для продажи на рынке запчастей, и что, по его мнению, такой подход желательно также использовать на международном уровне.

6. Рабочая группа GRSP решила исключить из проекта правил предписания, касающиеся рулевых колес, не оснащенных подушками безопасности. Эксперт от Соединенного Королевства выразил свою обеспокоенность по поводу того, что такое решение будет означать, что в Германии рулевые колеса, не оснащенные подушками безопасности и предназначенные для продажи на рынке запчастей, по-прежнему будут в обязательном порядке проходить национальное официальное утверждение по типу конструкции.

7. Для решения проблемы, затронутой экспертами от Германии и Соединенного Королевства, Рабочая группа GRSP просила делегацию Германии подготовить для рассмотрения предложение, в котором содержались бы требования к рулевым колесам, не оснащенным подушками безопасности, для включения в Правила № 12.

8. Учитывая достигнутую договоренность (см. пункт 6 выше), Рабочая группа GRSP продолжила изучение предложения Германии (TRANS/WP.29/GRSP/1998/4) с того вопроса, на котором было прекращено его рассмотрение в ходе двадцать третьей сессии (TRANS/WP.29/GRSP/23, пункт 42). Секретариату было поручено пересмотреть раздел, изученный в ходе предыдущей сессии (до пункта 5.3.3), и исключить предписания, касающиеся рулевых колес без подушек безопасности (см. пункт 6 выше). Секретариату было также поручено вновь рассмотреть этот текст с тем, чтобы исключить возможность повторения одних и тех же требований в пункты 5 и 6 данного предложения. Был в принципе согласован ряд поправок, основанных также на неофициальном документе № 11 и отраженных в приложении 2 к настоящему докладу с изменениями, внесенными секретариатом.

9. В ходе обсуждения пункта 5.3.11 документа TRANS/WP.29/GRSP/1998/4 эксперт от Польши представил видеоматериал о ряде испытаний, проведенных в его стране. Он выразил опасение по поводу того, что демонстрация позитивного воздействия системы подушек безопасности при лобовом столкновении на уровень безопасности посредством проведения испытания в соответствии с Правилами № 94 будет связана с определенными трудностями и окажется весьма дорогостоящей.
10. Эксперт от Германии предложил включить положение, обеспечивающее эффективную защиту пятого перцентиля женщин (небольшого роста) и девяносто пятого перцентиля мужчин (большого роста). Эксперт от Соединенного Королевства поддержал это предложение.
11. Эксперт от КСАОД высказался против принятия принципа, в соответствии с которым к оборудованию будут применяться более жесткие предписания, чем те, которые содержатся в Правилах № 94. Он также указал на то, что это может обострить конкуренцию между изготовителями транспортных средств и оборудования, и указал, что такая ситуация будет неприемлемой для стран Европейского сообщества.
12. В ходе обсуждения пункта 6.3.2 эксперт от Российской Федерации предложил включить положение о минимальной скорости при столкновении, при которой происходит срабатывание подушки безопасности. Он предложил скорость 25 км/час. Эксперт от МОПАП напомнил Рабочей группе GRSP о том, что аналогичное положение уже рассматривалось на предмет включения в Правила № 94, но было ею отклонено.
13. Для урегулирования этих конкретных проблем эксперты от Германии, Польши, Российской Федерации и Соединенного Королевства подготовили и представили неофициальный документ № 16.
14. При рассмотрении неофициального документа № 16 (который воспроизводится в приложении 3 к настоящему докладу) большинство участников согласились с его первым подпунктом, мнения по второму подпункту разделились, а третий подпункт большинством участников был отклонен.
15. Рабочая группа GRSP решила продолжить рассмотрение пунктов 5.3.11 и 6.3.2 в ходе следующей сессии.
16. Участники сессии подробно рассмотрели предложение об исключении пункта 5.1.1.4 (изъятие подушек безопасности из эксплуатации). Эксперт от Германии, поддержанный экспертами от Соединенного Королевства и Российской Федерации, высказался за сохранение этого пункта для предупреждения нанесения вреда здоровью человека и окружающей среде.

17. Ряд других делегатов полагали, что такое конкретное предписание не следует включать в технические правила, и предложили, чтобы в случае его сохранения аналогичное положение было включено во все правила.

18. Эксперт из Европейской комиссии проинформировал Рабочую группу GRSP о том, что в настоящее время разрабатывается проект предложения по директиве ЕК, в котором подобное предписание рассматривается в общем плане. Он рекомендовал не принимать никакого решения и дождаться принятия окончательного решения в Европейском сообществе.

19. Рабочая группа GRSP согласилась в принципе исключить пункт 5.1.1.4, обратившись при этом к Рабочей группе WP.29 с просьбой дать ей указание относительно общего решения для правил, в связи с которыми возникает аналогичная проблема.

20. Эксперт из Соединенного Королевства сделал оговорку относительно испытаний при разном диапазоне температур, указанных в пункте 6.2.1.1.

21. Что касается использования предупредительных знаков (пункты 7.2.2-7.3.3), то эксперт от Международной организации потребительских союзов предложил использовать такой же предупредительный знак, который был предписан в Правилах № 44, дополнение 2 к поправкам серии 03, и который был одобрен на сто шестнадцатой сессии WP.29 (документ TRANS/WP.29/650). Его предложение излагается в неофициальном документе № 14 (см. пункты 59 и 60 ниже). По мнению других экспертов, следует сделать только ссылку на Правила № 94. Участники не смогли прийти к единому мнению, поэтому Рабочая группа GRSP решила продолжить рассмотрение данного вопроса в ходе следующей сессии.

22. Рабочая группа GRSP отметила, что в результате принятия поправок (см. приложение 2 к настоящему докладу) было достигнуто согласие по проекту правил о подушках безопасности, за исключением пунктов 5.1.1.4; 5.3.11; 6.3.2 (см. пункты 19 и 9-15 выше) и пунктов 7.2.2-7.3.3, касающихся использования предупредительных знаков (см. пункт 21 выше). Рабочая группа GRSP решила возобновить рассмотрение этих пунктов в ходе следующей сессии.

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК

а) Правила № 12 (Системы рулевого управления)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/14; неофициальные документы № 8 и 9, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

23. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение неофициальный документ № 8. Он разъяснил причины возражений МОПАП в отношении предложения Нидерландов,

содержащегося в документе TRANS/WP.29/GRSP/1998/14 (см. пункт 27 ниже). По его мнению, имеющиеся данные о дорожно-транспортных происшествиях со всей очевидностью свидетельствуют о том, что даже в случае старых конструкций рулевых колес дорожно-транспортные происшествия в результате лобового столкновения при скорости движения от низкой до средней имеют незначительные последствия с точки зрения повреждений головы.

24. Он пояснил также, что в распоряжении МОПАП имеется несколько видеопленок, показывающих, что удара головы о рулевое колесо в случае лобовых столкновений при скорости менее 30 км/ч не происходит. Он сообщил о своем намерении продемонстрировать некоторые из этих видеопленок в ходе следующей сессии GRSP.

25. Эксперт от Франции представил результаты исследования вероятности удара головы о рулевое колесо в случае лобового столкновения при движении со скоростями движения от низкой до средней (неофициальный документ № 9). Это исследование показало, что в транспортных средствах, не оснащенных подушками безопасности, имело место крайне незначительное число серьезных повреждений.

26. В связи с вопросом эксперта от Германии относительно соблюдения предписаний, предусмотренных в Правилах № 12, эксперт от Франции пояснил, что ряд транспортных средств, учитываемых в этой статистике, имели более старую конструкцию. Для выявления реальных последствий этих дорожно-транспортных происшествий в случае транспортных средств типов, официально утвержденных на основании Правил № 12, он согласился представить на следующей сессии данные, касающиеся исключительно этих транспортных средств.

27. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/14. Он пояснил, что это предложение предусматривает включение испытания на удар головы о рулевое колесо в случае несрабатывания подушки безопасности по каким-либо причинам, в том числе при столкновении на низкой скорости.

28. Поскольку консенсуса по предложению Нидерландов достигнуто не было, Рабочая группа GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса в ходе следующей сессии с учетом новых данных, которые, как ожидается, будут представлены Францией, а также видеоматериалов, которые предложил продемонстрировать эксперт от МОПАП (см. пункт 24 выше).

b) Правила № 14 (Крепления ремней безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/11; TRANS/WP.29/GRSP/1998/2; TRANS/WP.29/GRSP/1998/19; неофициальные документы № 5, 10, 12 и 17, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

29. Было принято к сведению предложение КСАОД (TRANS/WP.29/GRSP/1998/2), предусматривающее включение перекрестной ссылки на Правила № 80 для транспортных

средств категорий M₂ и M₃. Рабочая группа GRSP решила продолжить его рассмотрение в ходе следующей сессии, просив участников направить КСАОД свои замечания.

30. В связи с креплениями ISOFIX эксперт от ИСО проинформировал Рабочую группу GRSP о том, что часть стандарта, касающаяся двух жестких креплений между спинкой и подушкой сиденья, вероятно, будет поставлена на голосование и принята в январе 1999 года. Однако вторая часть этого стандарта, связанная с верхним фаловым креплением, будет рассматриваться только на втором этапе.

31. В ходе обсуждения вопроса о верхнем фаловом креплении эксперт от МОПАП отметил, что следует также рассмотреть альтернативные способы предупреждения смещения детского удерживающего устройства, такие, как опорная стойка или натяжное устройство. По его мнению, прежде чем принимать окончательное решение относительно другого крепления, необходимо изучить вероятность смещения в двух нижних точках крепления "ISOFIX" и предлагать возможные решения только в том случае, если такое смещение можно оценить количественно.

32. Эксперты от Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки и Международной организации потребительских союзов отдали предпочтение решению, содержащемуся в документе TRANS/WP.29/GRSP/1997/11 и предусматривающему использование верхнего фалового крепления.

33. Учитывая различие мнений, Рабочая группа GRSP обратилась к участникам с просьбой представить дополнительную информацию. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил о том, что в его стране в 1999 году будет принято федеральное правило, касающееся верхнего фалового крепления, и вызвался предоставить GRSP соответствующую информацию.

34. Эксперты от Франции, Германии, Нидерландов, Соединенного Королевства, МОПАП и КСАОД решили создать неофициальную группу под председательством эксперта из Соединенного Королевства (г-на П. О'Райли) для изучения вопроса о верхнем фаловом креплении и предоставить Рабочей группе GRSP требуемую информацию.

35. Участвующие в этой работе эксперты (пункт 34 выше) подготовили и представили на рассмотрение неофициальный документ № 17, в котором содержатся положения о круге ведения этой созданной на добровольной основе неофициальной группы "ISOFIX". После рассмотрения Рабочая группа GRSP внесла в них незначительные изменения и приняла положения о круге ведения вышеупомянутой неофициальной группы "ISOFIX", которые приводятся в приложении 4 к настоящему докладу.

36. Эксперт от Франции внес на рассмотрение неофициальный документ № 10, в котором содержится предложение о том, чтобы привести требования в отношении прочности креплений ремней безопасности, предписанные в Правилах № 14, в соответствие с новыми удерживающими системами, оборудованными ограничителем нагрузки.

37. Рабочая группа GRSP решила рассмотреть это предложение на следующей сессии и просила секретариат распространить неофициальный документ № 10 с официальным условным обозначением.

38. Рабочая группа GRSP поручила также секретариату распространить с официальным условным обозначением неофициальный документ № 5, представленный экспертом из Германии и содержащий предложение по изменению пункта 6.4.4.2 Правил № 14, для рассмотрения в ходе следующей сессии.

39. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/19, содержащий предложение по уменьшению минимального бокового расстояния между нижними точками эффективного крепления на задних сиденьях транспортных средств категорий M₁ и N₁. Он представил также неофициальный документ № 12, в котором приводится обоснование этого предложения и в котором показано, что с точки зрения эксплуатационных качеств нет существенного различия между предложенным расстоянием (240 мм) и расстоянием, предусмотренным в настоящее время в Правилах (350 мм).

40. Эксперт от Испании выразил свою обеспокоенность по этому поводу и высказался за то, чтобы требование в отношении такого уменьшенного расстояния применялось только к заднему центральному сиденью. Рабочая группа GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии.

с) Правила № 17 (Прочность сидений)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/1; TRANS/WP.29/GRSP/1997/6; TRANS/WP.29/GRSP/1998/20; неофициальные документы № 1, 2 и 3, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

41. Неофициальный документ № 1 был представлен экспертом от Соединенных Штатов Америки. В нем содержится обновленная информация об исследованиях НАБДД по вопросу о прочности спинок сидений. Он сообщил о том, что на следующей сессии GRSP будут представлены результаты нового более полного исследования.

42. Эксперт от Германии ознакомил участников с результатами исследования дорожно-транспортных происшествий применительно к повреждениям, вызываемым багажом, перевозимым в пассажирских автомобилях (неофициальный документ № 2). В этом документе содержится вывод о том, что снижению числа и степени тяжести повреждений, полученных пассажирами, будут способствовать более правильное размещение багажа, укрепление подголовника, повышение прочности спинки сиденья к ее блокировке, а также использование более качественных креплений.

43. Неофициальный документ № 3 был представлен экспертом от Италии. В нем содержатся результаты испытаний на прочность спинки сиденья, в ходе которых результаты испытаний сидений в соответствии с предписаниями этих Правил с поправками серии 07 сопоставлялись с результатами испытаний сидений в соответствии с предписаниями, включенными в документ TRANS/WP.29/GRSP/1997/1. Он указал, что значительного повышения уровня безопасности выявлено не было, и выразил мнение о том, что содержащиеся в документе TRANS/WP.29/GRSP/1997/1 предложения следует принимать только в том случае, если данные о дорожно-транспортных происшествиях покажут, что нынешних предписаний, предусмотренных в этих Правилах, недостаточно.

44. Эксперт от Соединенного Королевства выразил некоторую обеспокоенность по поводу испытаний, результаты которых были представлены экспертом от Италии, и подчеркнул необходимость включения поправок, содержащихся в документе TRANS/WP.29/GRSP/1997/1. Рабочая группа GRSP решила продолжить рассмотрение этого вопроса в ходе следующей сессии.

45. Что касается документа TRANS/WP.29/GRSP/1998/6, то Рабочая группа GRSP также решила продолжить его рассмотрение на следующей сессии.

46. Документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/20 был представлен экспертом от Германии. В этом документе содержалось предложение о согласовании Правил № 17 с европейской директивой 74/408/ЕЕС. Рабочая группа GRSP приняла этот документ и решила передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 1999 года.

d) Правила № 21 (Внутреннее оборудование)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/R.163; TRANS/WP.29/GRSP/1997/2; TRANS/WP.29/GRSP/1998/17; неофициальный документ № 15, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

47. Эксперт от Соединенных Штатов Америки внес на рассмотрение документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/17, заменяющий собой документы TRANS/WP.29/GRSP/R.163 и TRANS/WP.29/GRSP/1997/2. В нем содержались последние изменения, внесенные в федеральный стандарт FMVSS № 201. Он пояснил, что для улучшения этого стандарта в него планируется внести дополнительные изменения и что работа над этими изменениями, вероятно, будет завершена к августу 1999 года. Он сообщил также о том, что на более позднем этапе будут включены процедуры испытаний на боковое и лобовое столкновение.

48. Эксперт из Соединенного Королевства высказался за то, что в связи с предписаниями, касающимися испытаний на лобовое и боковое столкновение, следует подождать окончательных результатов ЕКЭТС.

49. Эксперт от Нидерландов проинформировал Рабочую группу GRSP о том, что ЕКЭТС рассматривал три решения, касающиеся ударного элемента для головы, и, по всей видимости, остановил свой выбор на ударном элементе, движущимся под действием своей силы тяжести по аналогии с тем, который используется в Соединенных Штатах Америки. Он сообщил, что в настоящее время производится анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях.

50. Эксперт от Франции подтвердил эту информацию и сообщил о том, что окончательное решение должно быть принято к лету 1999 года.

51. Рабочая группа GRSP решила продолжить рассмотрение этого вопроса в ходе своей сессии в декабре 1999 года. Вместе с тем, если заявленный документ Испании, касающийся Правил № 21 (TRANS/WP.29/GRSP/23, пункт 32), будет представлен, то его необходимо рассмотреть на следующей сессии.

e) Правила № 29 (Кабины грузовых транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/13

52. Предложение по исключению из Правил № 29 транспортных средств категории N₁, модифицированных на основе транспортных средств категории M₁, было представлено экспертом из Чешской Республики (TRANS/WP.29/GRSP/1998/13).

53. Ряд делегаций указали на то, что вопреки цели, предусмотренной этим предложением, из сферы действия Правил исключены все транспортные средства категории N₁. Было предложено два решения: первое – исключить из сферы действия Правил только транспортные средства категории N₁ общей массой менее 1 500 кг, второе – применять эти Правила только к транспортным средствам категории N₂ общей массой более 7 500 кг, а также к транспортным средствам категории N₃.

54. Решение принято не было, поэтому Рабочая группа GRSP решила возобновить рассмотрение данного вопроса на следующей сессии.

f) Правила № 44 (Детские удерживающие устройства)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/12; неофициальные документы № 6 и 13, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

55. В ходе обсуждения Правил № 14 рассматривалось крепление ISOFIX для детских удерживающих устройств (TRANS/WP.29/GRSP/1997/12) (см. пункты 30–35 выше).

56. В неофициальном документе № 6, представленном экспертом от Венгрии, затрагивался вопрос о том, допускается ли в соответствии с этими Правилами использование детского удерживающего устройства с Y-образным или T-образным защитным экраном. По его мнению, варианты Правил на английском и французском языке различаются, что приводит к путанице и возникновению трудностей с точки зрения толкования.

57. Эксперт от Франции вызвался рассмотреть соответствующий текст Правил № 44 в сотрудничестве с экспертом от Соединенного Королевства и проинформировать Рабочую группу GRSP на следующей сессии.

58. Неофициальный документ № 13 был представлен экспертами из применяющих эти Правила технических служб Германии. Для рассмотрения данного предложения на следующей сессии Рабочая группа GRSP поручила секретариату распространить этот неофициальный документ с официальным условным обозначением.

g) Правила № 94 (Защита в случае лобового столкновения)

Документация: неофициальный документ № 14, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

59. Эксперт от Международной организации потребительских союзов внес на рассмотрение неофициальный документ № 14, в котором содержится предложение по включению таких же пиктограммы и текста, какие были приняты для детских удерживающих устройств, устанавливаемых в транспортных средствах в целях предупреждения об опасности гибели или серьезных повреждений для детей в случае срабатывания подушки безопасности на переднем пассажирском сиденье.

60. Учитывая, что этот вопрос связан с использованием предупредительных знаков, содержащихся в проекте правил по подушкам безопасности (см. пункты 21 и 22 выше), Рабочая группа GRSP решила продолжить рассмотрение этого предложения на следующей сессии и поручила секретариату распространить неофициальный документ № 14 с официальным условным обозначением.

h) Правила № 95 (Защита в случае бокового столкновения)

61. Рассмотрение этого вопроса было перенесено на следующую сессию.

ПРАВИЛА № 22 (Защитные шлемы)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/5/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/1998/15/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/1998/16 и Add.1 и неофициальный документ № 7, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

62. Рабочая группа GRSP рассмотрела и приняла неофициальный документ № 7. Было также решено передать его Рабочей группе и Административному комитету (АС.1) для рассмотрения на его сессии в марте 1999 года в качестве предложения по проекту дополнения 2 к поправкам серии 04 к Правилам № 22.

63. В связи с документами TRANS/WP.29/GRSP/1998/5/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/1998/15/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/16 и Add.1 Рабочая группа GRSP решила, что, как только все они будут приняты, их следует считать поправками серии 05 к этим Правилам.

64. Эксперт от Германии, руководящий работой неофициальной группы по Правилам № 22, внес на рассмотрение документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/5/Rev.1, содержащий предложение по испытанию устройств для защиты подбородка в шлемах, имеющих элемент для защиты нижней части лица.

65. Рабочая группа GRSP рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/5/Rev.1 со следующими поправками:

Пункт 5.1.4.1.1, сноска 3/, изменить следующим образом:

"3/ 1 - ..., 24 - Ирландия, ... 32 - Латвия, 33-36 - (не присвоены), 37 - Турция, 38-39 - (не присвоены), 40 - бывшая югославская Республика Македония, 41 - (не присвоен), 42 - Европейское сообщество (официальные утверждения предоставляются его государствами-членами, использующими свое соответствующее обозначение ЕЭК) и 43 - Япония. Последующие порядковые номера ...".

Пункт 7.3.4.2, точка удара Р: вместо величины "500 мм" следует читать "50 мм".

66. При рассмотрении предложения Германии, содержащегося в документе TRANS/WP.29/GRSP/1998/15/Rev.1, несколько членов неофициальной группы выразили свое мнение о том, что это предложение не отражает выводы, которые были достигнуты неофициальной группой, и что некоторые другие положения по-прежнему находятся на стадии обсуждения.

67. Эксперт от Франции, поддержанный экспертами от Бельгии, высказался за сохранение постоянного контроля за производством, как это предусмотрено в нынешнем варианте Правил.

68. По причинам, указанным в пунктах 66 и 67 выше, Рабочая группа GRSP решила вновь передать документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/15/Rev.1 вышеупомянутой неофициальной группе для повторного рассмотрения.

69. При рассмотрении документа TRANS/WP.29/GRSP/1998/16 эксперт от Франции указал на то, что неофициальная группа еще не согласовала условия испытания на удар по наклонной (метод В) и что без этого альтернативного метода обсуждать данное предложение не имеет смысла. Его точку зрения разделяли эксперты от Бельгии, Италии и Испании, которые заявили также, что они не могут принять предложение без метода В.

70. Эксперт от Соединенного Королевства подчеркнул необходимость рассмотрения этого предложения, для того чтобы продолжить требуемую работу по обновлению Правил № 22 (TRANS/WP.29/GRSP/23, пункт 44). Приняв это замечание к сведению, Рабочая группа GRSP рассмотрела документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/16 и приняла в принципе нижеизложенные изменения.

Пункт 6.5, первый подпункт изменить следующим образом:

"...в соответствии с пунктом 7.4 [или 7.5]".

Пункт 6.6, квадратные скобки снять.

Пункт 7.4.4.1.1, вместо цифры "9 Нс" следует читать "12,5 Нс".

Пункт 7.4.4.2.1, вместо цифр "4 000 Н" и "28 Нс" следует читать "3 500 Н" и "25 Нс", соответственно.

71. В связи с пунктом 7.1 эксперт от Италии указал на существующее расхождение с пунктами 6.10.8 и 6.11.8.

72. Рабочая группа GRSP решила вернуть документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/16 неофициальной группе для завершения работы над методом испытания В и рассмотрения всех принятых в принципе изменений, а также любых возможных расхождений (пункты 70 и 71 выше).

73. При рассмотрении предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.29/GRSP/1998/16/Add.1, эксперт от Франции сообщил о том, что это предложение не было одобрено неофициальной группой и что его следует считать предложением Соединенного Королевства.

74. Ссылаясь на заявление Франции, эксперт от Германии, возглавляющий эту неофициальную группу, пояснил, что испытание на абразивный износ было включено в вышеупомянутое предложение, для того чтобы объединить все различные испытания, которые используются разными техническими службами, включая технические службы Соединенного Королевства. Он пояснил также, что этот метод испытания был взят из Правил № 43. Вместе с тем он предложил отложить рассмотрение испытания на абразивный износ до следующей сессии GRSP, после того как оно будет вновь рассмотрено неофициальной группой.

75. Для достижения прогресса в деле рассмотрения этого вопроса Рабочая группа GRSP провела первое чтение документа TRANS/WP.29/GRSP/1998/16/Add.1. Были в принципе согласованы следующие изменения:

Пункт 6.15.3.6 (новая нумерация) изменить следующим образом:

"... (Q) должен быть не менее:

0,8 - для красного и желтого световых сигналов;

0,6 - для зеленого светового сигнала;

0,4 - для синего светового сигнала.

Соответствующее...".

Пункт 6.15.3.8 (новый), заменить сноску на "приложение 13" сноской на "приложение 15".

Пункт 6.15.3.9 (новый), заменить сноску на "приложение 14" сноской на "приложение 16".

Пункт 7.8.3.3.1.1 (новая нумерация), заменить ссылку на "приложение А" ссылкой на "приложение 13", а ссылку на "приложение В" - ссылкой на "приложение 14".

Пункт 15.1 изменить следующим образом:

"15.1 Шлемы и козырьки".

Пункты 15.2 - 15.2.1.2 исключить.

76. Рабочая группа GRSP решила, что неофициальной группе следует повторно рассмотреть ссылки на метод А, сделанные в пунктах 7.8.3.1 и 7.8.3.1.3.3, ссылки на метод В в пунктах 7.8.3.2 и 7.8.3.2.1, текст пунктов 13.6 - 13.6.7, а также текст приложения 10.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

а) Выражение признательности г-ну П. Фредериксену

77. Г-н П. Фредериксен, эксперт от Дании, сообщил о своем скором выходе на пенсию. Он поблагодарил всех своих коллег в Рабочей группе GRSP и секретариат за их сотрудничество. Председатель поблагодарил г-на Фредериксена за ценный вклад в

деятельность Рабочей группы и пожелал ему счастья и долгих лет жизни после выхода на пенсию. Все делегаты присоединились к словам благодарности и пожеланиям в адрес г-на Фредериксена и тепло приветствовали его аплодисментами.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

78. Рабочая группа GRSP приняла следующую повестку дня для своей двадцать пятой сессии, которая состоится в Женеве с 3 мая (14 час. 30 мин.) по 7 мая (12 час. 30 мин.) 1999 года 1/:

1. Проект правил о подушках безопасности – дальнейшая разработка
2. Поправки к правилам ЕЭК
 - 2.1 Правила № 12 (Системы рулевого управления)
 - 2.2 Правила № 14 (Крепления ремней безопасности)
 - 2.3 Правила № 17 (Прочность сидений)
 - 2.4 Правила № 21 (Внутреннее оборудование)
 - 2.5 Правила № 29 (Кабины грузовых транспортных средств)
 - 2.6 Правила № 44 (Детские удерживающие устройства)
 - 2.7 Правила № 94 (Защита в случае лобового столкновения)
 - 2.8 Правила № 95 (Защита в случае бокового столкновения)
3. Правила – 22 (Защитные шлемы) 2/
4. Прочие вопросы

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

2/ Этот пункт повестки дня будет рассмотрен не ранее второй половины дня в четверг, 6 мая 1999 года.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ
СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

<u>№</u>	<u>Кем пред- ставлен</u>	<u>Пункт повестки дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
1.	США	2.3	А	Предварительный анализ эксплуатационных характеристик сидений и оценку повреждений, полученных водителями и пассажирами с использованием данных о дорожно-транспортных происшествиях в случае удара сзади за 1995/96 год с применением автоматизированной системы NASS CDS - внутреннее исследование НАБДД
2.	Германией	2.3	А	Причинение повреждений водителям и пассажирам легковых автомобилей в результате удара о перевозимый в автомобилях багаж
3.	Италией	2.3	А	Замечания по документу TRANS/WP.29/GRSP/1997/1
4.	Германией	1.	А	Согласованные решения по проекту правил о подушках безопасности
5.	Германией	2.2	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 14
6.	Венгрией	2.6	А	Системы ремней или лямок для детских удерживающих устройств
7.	Бельгией	3.	А	Предложение по проекту исправления к Правилам № 22
8.	МОПАП	2.1	А	Позиция МОПАП по предложению Нидерландов о внесении поправок в Правила № 12
9.	Францией	2.1	А	Вероятность удара головы о рулевое колесо в случае лобового столкновения при движении со скоростями от низкой до средней

<u>№</u>	<u>Кем пред- ставлен</u>	<u>Пункт повестки дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
10.	Францией	2.2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 14
11.	Францией	1.	A	Предложение по проекту поправок к проекту правил о подушках безопасности
12.	Германией	2.2	A	Сообщения об испытаниях применительно к Правилам ЕЭК № 14
13.	Германией	2.6	A	Предложения по проекту поправок к Правилам № 44 с поправками серии 03 (представленное испытательными лабораториями в связи с Правилами № 44)
14.	Международной организацией потребительских союзов	2.7	A	Предложение по поправке к Правилам № 94 в целях улучшения предупредительных знаков, извещающих об опасности в случае срабатывания подушек безопасности
15.	Нидерландами	2.4	A	Исправление к Правилам № 21
16.	GRSP <u>1/</u>	1.	A	Предложение по проекту поправок к проекту правил о подушках безопасности
17.	GRSP <u>2/</u>	2.2	A	Положение о круге ведения неофициальной группы "ISOFIX"
-	Нидерландами		A	Основные последствия включения в Правила № 16 требования в отношении смещения грудной клетки

1/ Представлен совместно экспертами от Германии, Польши, Российской Федерации и Соединенного Королевства.

2/ Представлен совместно экспертами от Германии, Италии, Нидерландов, Соединенного Королевства, Франции, КСАОД и МОПАП.

Приложение 2

ПОПРАВКИ К ПРЕДЛОЖЕНИЮ ПО ПРОЕКТУ ПРАВИЛ О СМЕННЫХ ПОДУШКАХ
БЕЗОПАСНОСТИ, СОГЛАСОВАННЫЕ В ПРИНЦИПЕ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ GRSP
(документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/4)*

* Примечание: поскольку данный документ на русский язык не переводился, поправки к нему также не переводятся.

Приложение 3

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПОПРАВОК К ПРОЕКТУ ПРАВИЛ
О ПОДУШКАХ БЕЗОПАСНОСТИ

Представлено экспертами от Германии, Польши, Российской Федерации
и Соединенного Королевства

Пункт 5.3.11 изменить следующим образом:

"5.3.11 Оснащенные подушками безопасности сменные рулевые колеса, устанавливаемые в транспортном средстве, должны пройти достаточные испытания в соответствии с пунктом 6.2.3, для того чтобы продемонстрировать надлежащее функционирование устройства или устройств подушек безопасности в ходе испытаний на лобовое столкновение в соответствии с Правилами № 94 с поправками серии 01. Достаточные испытания означают, что должно быть проведено по крайней мере одно испытание в соответствии с Правилами № 94 для каждого типа модели транспортных средств определенной серии.

Если у технической службы, ответственной за данное испытание, возникает сомнение по поводу надлежащего функционирования системы подушки безопасности, предназначенной для продажи на рынке запчастей, применительно к диапазону размеров человека, представленных в пределах от пятого перцентиля манекена-женщины до девяностопятого перцентиля манекена-мужчины, изготовитель системы подушки безопасности, предназначенной для продажи на рынке запчастей, должен представить результаты дополнительного испытания.

Помимо вышеупомянутых испытаний, изготовитель системы подушки безопасности, предназначенной для продажи на рынке запчастей, должен продемонстрировать, что в случае столкновения транспортного средства, оснащенного системой подушки безопасности, предназначенной для продажи на рынке запчастей, например при скорости движения транспортного средства [25]+0,2/-0,0 км/ч в соответствии с условиями испытаний, предписанными в Правилах ЕЭК № 94, срабатывания подушки безопасности не происходит".

Приложение 4

ПОЛОЖЕНИЕ О КРУГЕ ВЕДЕНИЯ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ "ISOFIX"

Положение о круге ведения неофициальной группы "ISOFIX" под председательством г-на П. О'Райли (Соединенное Королевство)

1. Рассмотреть возможность смещения сиденья детского удерживающего устройства и дать ему количественную оценку; использовать имеющиеся данные, полученные прежними группами.
 2. Изучить результаты исследований, проведенных прежними группами, в отношении неправильного использования детского удерживающего сиденья.
 3. Определить подлежащие контролю параметры транспортного средства и детского удерживающего устройства, а также способы достижения этой цели.
 4. Установить основные требования процедуры испытаний и подходящее устройство для испытаний с целью количественной оценки смещения и определить программу испытаний, которые потребуются для анализа предусмотренной этим подходом концепции.
 5. Каких-либо конкретных условий финансирования не установлено, однако каждый член неофициальной группы должен быть готов выполнять работу или проводить испытания в соответствии с требованиями официального утверждения, которым он отдает предпочтение.
 6. Если неофициальная группа сочтет практически пригодными тот или иной подход и процедуру испытания, то к декабрю 1999 года для оказания помощи Рабочей группе GRSP должно быть подготовлено более подробное предложение или общий план; и
 7. Промежуточный доклад должен быть представлен Рабочей группе GRSP в ходе ее сессии в мае 1999 года.
-