



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSP/23
31 August 1998

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по конструкции транспортных
средств

Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP)

ДОКЛАД СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ ПО ПАССИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
О РАБОТЕ ЕГО ДВАДЦАТЬ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ

(4-8 мая 1998 года)

1. Двадцать третья сессия Совещания экспертов по пассивной безопасности проходила с 4 мая (вторая половина дня) по 8 мая (первая половина дня) 1998 года под председательством г-н К. Ломонако (Италия). В работе сессии приняли участие эксперты из следующих стран: Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, 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 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.

ПРАВИЛА № 17 (Прочность сидений)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/1; TRANS/WP.29/GRSP/1997/6; TRANS/WP.29/GRSP/1997/8; TRANS/WP.29/GRSP/1998/1; неофициальные документы № 4, 12 и 17, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. Совещание экспертов возобновило рассмотрение вопроса о совершенствовании защиты пассажиров, особенно детей, использующих детскую удерживающую систему, от давления багажа, вызывающего деформацию спинок сидений в случае дорожно-транспортных происшествий (TRANS/WP.29/GRSP/22, пункт 3) .

4. В неофициальном документе № 12, представленном экспертом от МОПАП, приводятся данные о дорожно-транспортных происшествиях, которые свидетельствуют о том, что около четверти рассмотренных дорожно-транспортных происшествий совершается с частичной загрузкой багажа, и только 8% дорожно-транспортных происшествий совершается при полной загрузке багажника. Однако, учитывая отсутствие информации о количестве пассажиров в автотранспортных средствах, полностью загруженных багажом, представители Дании, Соединенного Королевства, Финляндии и Швеции, высказавшиеся за документ TRANS/WP.29/GRSP/1997/1, подтвердили свое предложение о более эффективном ограничении деформации спинки сиденья (сидений) под давлением багажа. Эксперт от Международной организации потребительских союзов вновь заявил о том, что предложение Соединенного Королевства, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSP/1997/1, опирается на результаты практических испытаний и должно обеспечить взаимосвязь между Правилами № 17 и 44 .

5. Ряд других делегаций, включая Бельгию, Германию, Испанию, Италию, Российскую Федерацию и Францию, подтвердили, что они по-прежнему поддерживают положения поправок серии 07 к Правилам (документ TRANS/WP.29/601). Эксперт от МОПАП напомнил о том, что более совершенная конструкция автотранспортных средств уменьшает серьезность телесных повреждений в случае дорожно-транспортных происшествий. Он отметил, что телесные повреждения, вызываемые багажом, являются сравнительно редкими, и что для дальнейшего совершенствования конструкции автотранспортных средств необходимо определить приоритетные задачи и проанализировать эффективность затрат. В то время, как он упомянул об одном миллионе евро, эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что в его стране затраты на изменение конструкции автотранспортных

средств в размере 2 млн. долл. США считаются оправданными, если они помогли спасти одну человеческую жизнь в ходе дорожно-транспортного происшествия.

6. В целях выхода из тупиковой ситуации эксперты от МОПАП, Германии и Италии согласились заняться поисками данных о дорожно-транспортных происшествиях, в ходе которых травмы были вызваны непосредственно багажом, находящимся в автотранспортных средствах, для их возможного изучения на следующей сессии. Эксперт от Франции указал на необходимость накопления опыта проведения испытаний спинок сидений автотранспортных средств, в соответствии с поправками серии 07 к Правилам № 17.

7. Для устранения трудностей, которые возникали в ходе испытаний, предусмотренных в Поправках серии 07 к Правилам № 17, Совещание экспертов рассмотрело и приняло документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/1 с поправками, содержащимися в неофициальном документе № 17. Принятые поправки приводятся в приложении 2 к настоящему докладу. Совещание экспертов решило передать документ с внесенными в него поправками Рабочей группе и Административному комитету (AC.1) на его десятой сессии в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 07 к Правилам № 17. Эксперт от Нидерландов сделал оговорку в отношении поправок, опирающихся на неофициальный документ № 17, запросил дополнительное время для изучения этих положений.

8. Совещание экспертов также рассмотрело и приняло документ TRANS/WP.29/GRSP/1997/8, в котором положения Правил № 17 приводятся в соответствии с директивой ЕС (96/37/ЕС) в том, что касается категории автотранспортных средств M2. Было решено включить принятую поправку в предложение, касающееся проекта дополнения 1 к поправкам серии 07 (см. пункт 7 выше).

9. Ряд делегаций сделали оговорки в отношении содержащегося в документе TRANS/WP.29/1997/6 предложения Испании, которое, по их мнению, может привести к серьезным изменениям в конструкции соответствующих транспортных средств. Было предложено несколько поправок с целью исправления и разъяснения текста этого документа (о замене слов "way out space" словами "step out space" и об изменении нумерации приложения 9 на 10). Участники сессии решили возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии.

10. Эксперт из Испании внес на рассмотрение неофициальный документ № 4 и продемонстрировал с помощью видеосредств преимущества своего предложения о пересмотре испытаний в рамках Правил № 17, с тем чтобы они отражали реальную ситуацию дорожно-транспортного происшествия, когда в момент столкновения на соответствующем месте в автомобиле находится пассажир. При рассмотрении этого вопроса отмечалось, что этот же видеофильм был показан в Соединенных Штатах Америки и что проблема прочности сидений изучается в НАБДД (Национальная администрация безопасности дорожного движения); эксперт от Германии согласился представить экземпляры исследования НАБДД для повторного рассмотрения этого вопроса на следующей сессии.

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК

a) Правила № 12 (Системы рулевого управления)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/7; TRANS/WP.29/GRSP/1998/6 и Add.1; неофициальные документы № 7, 8 и 18, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

11. Рассматривая предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSP/1997/7, Совещание экспертов согласилось с измененным вариантом данного предложения, который воспроизводится МОПАП в неофициальном документе № 18. Принятые поправки к приложениям 3 и 4 к Правилам № 12, опирающиеся на указанный неофициальный документ, приводятся в приложении 3 к настоящему докладу.

12. Совещание экспертов GRSP рассмотрело и приняло документы TRANS/WP.29/GRSP/1998/6 и Add.1, исключив при этом на нынешнем этапе отдельные части предложения, которые, как было решено, необходимо изучить более подробно. Согласованные поправки к обоим документам приводятся в приложении 3 к настоящему докладу.

13. Совещание экспертов решило передать поправки к Правилам № 12 на рассмотрение Рабочей группы и Административного комитета (АС.1) на его десятой сессии в качестве предложения по проекту дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 12.

14. Эксперт от Нидерландов распространил неофициальный документ № 7, в котором содержатся результаты проведенного в его стране исследования относительно взаимодействия подушек и ремней безопасности с ограничителями нагрузки. С учетом результатов этого исследования он предложил внести изменения в Правила № 12 (неофициальный документ № 8) вместо исключенной части предложения Франции (см. пункт 12 выше). Совещание экспертов GRSP постановило рассмотреть данное предложение на следующей сессии и поручило секретариату распространить неофициальный документ № 8 под официальным условным обозначением.

б) Правила № 14 (Крепления ремней безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/11; TRANS/WP.29/GRSP/1998/2; неофициальный документ № 10, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

15. При рассмотрении предложения Соединенного Королевства о включении в Правила № 14 положений, касающихся креплений ISOFIX для детских удерживающих устройств, дискуссия велась в основном по вопросу о верхнем фаловом креплении, предназначенном для предотвращения смещения вперед детского удерживающего устройства.

16. Эксперт от ИСО подтвердил, что проект ISOFIX был разделен на две части, причем первая часть, где речь идет о двух жестких креплениях между спинкой и подушкой

сиденья, уже доработана и принята голосованием. В то же время работа над второй частью, касающейся возможного использования верхнего фалового ремня и крепления, пока еще не завершена, и в ИСО продолжается процесс ее рассмотрения.

17. При рассмотрении вопроса об использовании верхнего фала для детского удерживающего устройства был принят во внимание позитивный опыт Австралии и Канады, а также намерение включить положение о верхнем фале в Федеральные правила Соединенных Штатов Америки. Вместе с тем ряд экспертов указали на возможность неправильного использования верхнего фала и заявили о том, что они предпочитают другие методы предотвращения сдвига детского удерживающего устройства, например натяжной механизм фиксации детского удерживающего устройства. В этой связи внимание участников сессии было обращено на предложение КСАОД, содержащееся в неофициальном документе № 13. При рассмотрении этого предложения отмечалось, что в случае использования такого подхода необходимо было бы также уточнить механические характеристики подушки сиденья (см. пункт 40 ниже).

18. Исходя из того, что внедрение креплений ISOFIX станет важным шагом на пути к обеспечению правильной и надежной установки детских удерживающих устройств в автотранспортных средствах, большинство делегаций поддержали предложение о принятии для Правил № 14 на первом этапе только двух жесткий креплений ISOFIX и о продолжении рассмотрения данного вопроса на втором этапе, в рамках которого будет определено средство (средства) предотвращения переднего смещения детского удерживающего устройства с помощью креплений ISOFIX. Отмечалось, что изменение, вносимое в Правила № 14 на первом этапе, позволит, как ожидается, предотвратить только неправильную установку детских удерживающих устройств при сохранении их защитных характеристик и что повышение эффективности детских удерживающих устройств будет обеспечено в ходе второго этапе внесения поправок.

19. Эксперты от Канады, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки и Международной организации потребительских союзов заявили о своем несогласии с процедурой двухэтапного рассмотрения и заявили, что эта процедура уместна в отношении только отдельных, но не всех видов детских удерживающих устройств. Они обратили внимание участников сессии на нынешние положения Правил № 14 и 44, которые уже допускают использование специальных креплений и детских удерживающих устройств.

20. В целях содействия работе Совещания экспертов GRSP эксперт из Соединенного Королевства согласился подготовить, в сотрудничестве с КСАОД, пересмотренное предложение об универсальном детском удерживающем устройстве с креплениями ISOFIX, однако он не уверен, что это предложение будет представлено на следующей сессии. Эксперты от Германии и Франции также проявили интерес к вопросу о согласовании предписаний, определяющих место для установки двух креплений ISOFIX по отношению к задним сиденьям автотранспортного средства.

21. Эксперт от Франции внес на рассмотрение неофициальный документ № 10, в котором речь идет о комбинированных системах защиты, состоящих из расположенных на переднем

сиденье подушки безопасности и ремней безопасности с тремя точками крепления, включая ограничитель нагрузки на верхнем креплении. Он проинформировал Совещание экспертов GRSP о своем намерении подготовить специальное предложение по этой системе для рассмотрения на следующей сессии.

22. Рассмотрение документа TRANS/WP.29/GRSP/1998/2 было отложено до следующей сессии. Эксперт из КСАОД согласился проверить сделанные в этом документе ссылки на Правила № 80.

с) Правила № 16 (Ремни безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/3; TRANS/WP.29/GRSP/1998/7; TRANS/WP.29/GRSP/1998/11; неофициальные документы № 1, 3 и 20, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

23. Эксперт от Франции проинформировал Совещание экспертов GRSP о том, что Германия, Нидерланды и Франция подготовили совместное предложение (TRANS/WP.29/GRSP/1998/11) взамен документов TRANS/WP.29/GRSP/1998/3 и TRANS/WP.29/GRSP/1998/7 и что это предложение направлено на официальное утверждение ремней безопасности с ограничителями нагрузки, которые предназначены для использования в сочетании с подушками безопасности.

24. Эксперт от КСАОД поддержал документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/11 и внес на рассмотрение неофициальный документ № 1, в котором предлагаются новые поправки к указанному совместному предложению. Он отметил, что упомянутый неофициальный документ включает также положения, предложенные МОПАП в неофициальном документе № 3. Это подтвердил эксперт от МОПАП, который снял с рассмотрения неофициальный документ № 3.

25. При рассмотрении документа TRANS/WP.29/GRSP/1998/11 с поправками, содержащимися в неофициальном документе № 1, выявились существенные расхождения во мнениях. Принятый на сессии окончательный вариант был распространен в качестве неофициального документа № 20, который был представлен совместно экспертами от Испании, КСАОД и МОПАП.

26. Совещание экспертов GRSP рассмотрело и приняло неофициальный документ № 20, включив в него небольшую поправку. Принятый текст приводится в приложении 4 к настоящему докладу, причем участники сессии решили передать его на рассмотрение Рабочей группы и Административного комитета (AC.1) на его десятой сессии в качестве предложения по проекту дополнения 9 к поправкам серии 04 к Правилам № 16.

27. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что предлагаемые положения о ремнях безопасности с ограничителями нагрузки превращают подушки безопасности в важнейшую часть удерживающего устройства, и обратил внимание Совещания экспертов

GRSP на тот факт, что подушки безопасности имеют, в принципе, ограниченный срок эффективного действия. Для того чтобы обеспечить их правильное использование, он предложил соответствующим образом информировать пользователей автотранспортных средств и учесть срок эксплуатации подушек безопасности в регламентационных положениях.

28. Эксперты от КСАОД и МОПАП подтвердили, что в инструкциях по эксплуатации содержатся рекомендации о замене подушек безопасности по окончании срока их полезного использования (обычно 10 лет). Они также подтвердили, что и другие элементы автотранспортных механических средств также имеют ограниченный срок эксплуатации, например ремни безопасности (15 лет) и каталитические нейтрализаторы. Кроме того, они пояснили, что окончание предусмотренного срока эксплуатации означает только снижение уверенности в надлежащем функционировании изделия, которое может фактически продолжать эффективно действовать в течение значительно более длительного времени. Эксперт от Нидерландов высказал мнение о том, что проблему подушек безопасности можно было бы решить, если бы промышленность смогла гарантировать 15-летний срок их эксплуатации, который, как считается, соответствует сроку эксплуатации автотранспортных средств.

d) Правила № 21 (Внутреннее оборудование)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/R.163; TRANS/WP.29/GRSP/1997/2;
TRANS/WP.29/GRSP/1998/8; неофициальные документы № 5 и 11, указанные в
приложении 1 к настоящему докладу

29. В ходе возобновленного обсуждения предложения эксперта от Соединенных Штатов Америки (TRANS/WP.29/GRSP/R.163 и TRANS/WP.29/GRSP/1997/2) он проинформировал Совещание экспертов GRSP о том, что в настоящее время ведется дополнительная работа по регламентации боковых подушек безопасности и что, следовательно, необходимо будет внести поправки в указанные выше документы для включения нового метода испытаний в Правила № 21.

30. Эксперт от ЕКЭТС проинформировал Совещание экспертов GRSP о работе Комитета (TRANS/WP.29/GRSP/22, пункт 34) и подтвердил, что в ходе этой работы предполагается использовать в максимально возможной степени федеральный стандарт № 201 по безопасной конструкции автотранспортных средств (FMVSS 201).

31. Выступая в поддержку аргументации по поводу улучшения Правил № 21 относительно защиты головы, эксперт от Франции представил сведения о дорожно-транспортных происшествиях, в которых отмечается частотность травмы головы пристегнутых и не пристегнутых ремнями безопасности водителей и пассажиров автотранспортных средств (неофициальный документ № 11).

32. Эксперт от Испании предложил разделить содержащиеся в Правилах № 21 положения о внутреннем оборудовании автотранспортных средств и предъявляемых к нему требованиях на три части (неофициальный документ № 5). После предварительного рассмотрения этого

вопроса он согласился подготовить конкретное предложение по поправкам к Правилам № 21.

33. Предложение (TRANS/WP.29/GRSP/1998/8) об исключении из предусмотренных в Правилах № 21 испытаний автотранспортных средств, оснащенных подушками безопасности для водителей и пассажиров, а также крепящимися в трех точках ремнями безопасности на всех передних сиденьях, если такие транспортные средства утверждены в соответствии с поправками серии 01 к Правилам № 94, не нашло достаточной поддержки среди делегаций и было отклонено Совещанием экспертов GRSP.

34. Учитывая необходимость получения упомянутых выше дополнительных предложений, Совещание экспертов постановила возобновить рассмотрение поправок к Правилам № 21 на своей следующей сессии.

e) Правила № 33 (Лобовое столкновение)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/9 и Add.1

35. Совещание экспертов GRSP рассмотрело и приняло предложение, изложенное в перечисленных выше документах, и затем решило передать его на рассмотрение Рабочей группы и Административного комитета (AC.1) на его десятой сессии в качестве предложения по проекту дополнения 1 к Правилам № 33.

36. Эксперт от Соединенного Королевства сделал оговорку в отношении этого решения, отметив, что Правила № 33 регламентируют некоторые аспекты, которые не охвачены Правилами № 94. Так, например, он упомянул о том, что в Правилах № 94 предусмотрено использование манекена 50-го процентиля, а в Правилах № 33 некоторые аспекты контролируются даже по 95-му процентилю водителей и пассажиров. С его мнением не согласился эксперт от Франции, который отметил, что эта проблема более реально рассматривается в Правилах № 94, поскольку для испытаний в них предусматривается использование антропогенных манекенов.

f) Правила № 44 (Детские удерживающие устройства)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/10; TRANS/WP.29/GRSP/1997/12;
неофициальные документы № 9 и 13, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

37. Совещание экспертов рассмотрело предложенный Международной организацией потребительских союзов неофициальный документ № 9 с поправками, которые предусматривают, в частности, исключение двух последних строк из текста на знаке, соответствующем рисунку 10 документа TRANS/WP.29/GRSP/1997/10. Принятый текст приводится в приложении 5 к настоящему докладу. Эксперты от Соединенных Штатов Америки и Канады высказали возражения в отношении использования в знаке пиктограммы ИСО, поскольку такое изменение не соответствует знаку, предписанному в их странах.

38. Совещание экспертов решило передать принятый текст (см. пункт 37 выше) на рассмотрение Рабочей группы и Административного комитета (AC.1) на его десятой сессии в качестве предложения по проекту дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 44. В целях предоставления заводам-изготовителям времени для внедрения в производство предложенных предупредительных знаков Совещание экспертов GRSP постановило, что это дополнение должно сопровождаться промежуточными положениями, и обратилось к КСАОД с просьбой подготовить соответствующее предложение для рассмотрения Рабочей группой (WP.29) и Административным комитетом (AC.1) на ее десятой сессии (в ноябре 1998 года).

39. Рассмотрение предложения, касающегося фиксаторов ISOFIX для детских удерживающих устройств (TRANS/WP.29/GRSP/1997/12), было отложено, однако при этом было отмечено, что для включения креплений ISOFIX для универсальных детских удерживающих устройств (см. пункт 20 выше) в Правила № 14 необходимо представить соответствующие предложения по поправкам.

40. Неофициальный документ № 13 был рассмотрен совместно с предложением по поправкам к Правилам № 14 (см. пункт 17 выше). Это предложение поддержал только эксперт от Германии. В то же время несколько делегаций выступили против предложения, определяющего минимальную поверхность сиденья для установки детского удерживающего устройства, причем ряд экспертов указали, что данное предложение является неполным, поскольку в нем отсутствуют требования, касающиеся механических характеристик типа сиденья.

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

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/10

41. Сославшись на свой сводный документ (см. выше), эксперт от Международной организации потребительских союзов вновь заявил о том, что после решения вопроса об улучшении обозначения детских удерживающих устройств (см. пункты 37 и 38 выше) необходимо также решить вопрос об улучшении соответствующего обозначения транспортных средств. Он сообщил о своем намерении подготовить конкретное предложение для рассмотрения на следующей сессии и отметил, что он рассчитывает на сотрудничество с МОПАП в решении этой проблемы.

ПРОЕКТ ПРАВИЛ О ПОДУШКАХ БЕЗОПАСНОСТИ

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/4; неофициальные документы № 2 и 19, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

42. При рассмотрении предложения Германии (TRANS/WP.29/GRSP/1998/4) был согласован в принципе ряд поправок для рассмотренной части документа (вплоть до пункта 5.3.3), основанного также на неофициальных документах 2 и 19, и эти поправки приводятся в приложении 6 к настоящему докладу.

ПРАВИЛА № 22 (Защитные шлемы)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/5; неофициальные документы № 14, 15 и 16, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

43. Участники сессии рассмотрели документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/5 с поправками, подготовленными Соединенным Королевством и изложенными экспертом из Германии в неофициальном документе № 14. Принятые Совещанием экспертов поправки приводятся в приложении 7 к настоящему докладу. Несколько делегаций, включая делегации Франции и Италии, высказались за включение круговых испытаний для определения повторяемости и воспроизводимости испытаний, предлагаемых в поправках серии 05 к Правилам № 22. Чтобы позволить проведение, по крайней мере, некоторых дополнительных испытаний, Совещание экспертов GRSP постановило продолжить пока рассмотрение данного предложения и дождаться подтверждения величин, указанных в квадратных скобках. Участники сессии указали также на необходимость представления предложений по переходным положениям, касающимся поправок серии 05.

44. Эксперт от Соединенного Королевства проинформировал Совещание экспертов GRSP о том, что при присоединении Европейского сообщества к Соглашению 1958 года Правила № 22 стали единственными из 78 отобранных ЕС правил, в отношении которых для Соединенного Королевства было сделано исключение с указанием того, что эти Правила "не будут действовать в отношении Соединенного Королевства до 1 июля 2000 года или, в зависимости от того, какой срок наступит раньше, до такого времени, когда Сообщество присоединится к измененным Правилам ЕЭК ООН о защитных шлемах и козырьках, которые устанавливают такие же или более высокие стандарты для подобных шлемов и козырьков, применяющихся в Соединенном Королевстве по положению на 27 ноября 1997 года". Для соблюдения установленного выше срока он просит рассмотреть вопросы, касающиеся Правил № 22 в качестве приоритетного пункта повестки дня следующей сессии Совещания экспертов GRSP.

45. Неофициальные документы № 15 и 16 подробно не обсуждались, и секретариату было предложено распространить их в качестве официальных документов для рассмотрения на следующей сессии. Эксперт от Германии сообщил о продолжении работы в отношении положений, касающихся козырьков, и о том, что в ближайшее время Совещанию экспертов GRSP будут представлены соответствующие предложения.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

- a) Правила № 95 (Защита в случае бокового столкновения)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/12

46. Совещание экспертов GRSP рассмотрело и приняло предложение Нидерландов относительно обновленной процедуры калибровки шеи и поясничного отдела позвоночника

манекена EUROSID-1, несмотря на оговорки Италии, Российской Федерации и Европейского сообщества в связи с необходимостью изучения этого вопроса. Отмечалось, что принятая поправка приведет данный раздел поправок серии 01 к Правилам № 95 в соответствие с устоявшейся практикой испытательных лабораторий, как то предусмотрено в инструкциях завода-изготовителя EUROSID-1.

47. Совещание экспертов постановило передать принятый документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/12 на рассмотрение Рабочей группы и Административного комитета (AC.1) на его десятой сессии (в ноябре 1998 года) в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 95.

48. Напомнив о рассмотрении вопроса о конструкции барьера на предшествующей сессии (TRANS/WP.29/GRSP/22, пункты 9-12), эксперт от ЕКЭТС проинформировал Совещание экспертов GRSP о том, что Европейский комитет по разработке экспериментальных транспортных средств продолжает работу над этой программой, однако он не сможет выполнить ее полностью вследствие сокращения финансирования.

49. Эксперт от МОПАП выразил неудовлетворение своей организации в связи с такой ситуацией, когда поправки серии 01 к Правилам № 95 будут введены в действие, а на результаты испытаний будет по-прежнему влиять конструкция барьера.

б) Правила № 29 (Кабины грузовых транспортных средств)

Документация: неофициальный документ № 6, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

50. Участники сессии кратко обсудили предложение эксперта от Чешской Республики об исключении из Правил № 29 транспортных средств категории N1, модифицированных на основе транспортных средств категории M1, а также о некоторых дополнительных изменениях Правил. Вновь отмечалось, что включение транспортных средств категории N1 было осуществлено на основе поправок серии 01 к Правилам (TRANS/WP.29/GRSP/22, пункт 30). Секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 6 под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии Совещания экспертов GRSP.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

51. Совещание экспертов приняло следующую повестку дня для своей двадцать четвертой сессии, которая состоится в Женеве с 1 декабря (14 час. 30 мин.) по 4 декабря (12 час. 30 мин.) 1998 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)
(см. пункт 41 выше)
 - 2.8 Правила № 95 (Защита в случае бокового столкновения)
(см. пункты 48 и 49 выше)
3. Правила № 22 (Защитные шлемы) 2/
4. Прочие вопросы

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

2/ Этот пункт повестки дня будет рассмотрен не ранее второй половины дня четверга, 3 декабря 1998 года.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ
В ХОДЕ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Кем представлен	Пункт повестки	Язык	Название		
					дня	
1.	КСАОД	2.3	A	Правила № 16: Проект поправок к документу WP.29/GRSP/1998/11, предложенному экспертами от КСАОД		
2.	МОПАП	3	A	Проект правил о замене подушек безопасности (документ TRANS/WP.29/ GRSP/1998/4)		
3.	МОПАП	2.3	A	Предложения МОПАП по поправке к Правилам № 16 (документ TRANS/WP.29/ GRSP/1998/11)		
4.	Испанией	1	A	Замечания INTA в отношении Правил ЕЭК R17		
5.	Испанией	2.4	A	Замечания INTA в отношении Правил ЕЭК R21		
6.	Чешской Республикой	5.2	A	Предложение по проекту поправки к Правилам № 29-01		
7.	Нидерландами	2.1	A	Исследование ремней безопасности с ограничителями нагрузки, предназначенными для использования в сочетании с подушками безопасности		
8.	Нидерландами	2.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 12		

Nº	Кем представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
9.	Международной организацией потребительских союзов	2.6	A	Предложение о внесении поправки в Правила № 44 в целях более эффективного предупреждения об опасности неправильного использования подушек безопасности
10.	Францией	2.2	A	Обновление Правил № 14 о точках крепления ремней безопасности на основе результатов последних технических разработок
11.	Францией	2.4	A	Травмы головы пристегнутых и не пристегнутых ремнями безопасности водителей и пассажиров автотранспортных средств (анализ L.A.V. данных о дорожно-транспортных происшествиях)
12.	МОПАП	1	A	Распределение нагрузки, создаваемой багажом, перевозимым в багажном отделении легковых автомобилей, в связи с получением телесных повреждений в ходе дорожно-транспортных происшествий в нескольких европейских странах в период 1994-1997 годов (источник: Европейское исследование причин дорожно-транспортных происшествий)
13.	КСАОД	2.6	A	Предложение по проекту поправок (серии 04) к Правилам № 44
14.	Германией	4	A	Проект исправления к предложению по проекту поправок (серии 05) к Правилам № 22
15.	Германией	4	A	Проект предложения по поправкам серии 05 к Правилам № 22

Nº	Кем представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
16.	Германией	4	A	Проект предложения по поправкам серии 04 к Правилам № 22
17, 17a	КСАОД и Германией	1	A	Замечания по документу TRANS/WP.29/ GRSP/1998/1
18.	МОПАП	2.1	A	Проект поправки к Правилам № 12
19.	КСАОД	3	A	Документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/4 - предложение Германии о замене систем подушек безопасности
20.	Испанией, МОПАП и КСАОД	2.3	A	Предложение по проекту поправок (дополнение 9 к поправкам серии 04) к Правилам № 16

Приложение 2

ПОПРАВКИ К ПРЕДЛОЖЕНИЮ ПО ПРОЕКТУ ДОПОЛНЕНИЯ 1
К ПОПРАВКАМ СЕРИИ 07 К ПРАВИЛАМ № 17,
ПРИНЯТЫЕ СОВЕЩАНИЕМ ЭКСПЕРТОВ
(Документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/1)

Общие поправки:

Во всем тексте Правил на английском языке (поправок серии 07) вместо "headrest(s)" читать "head restraint(s)" и вместо "seat back(s)" читать "seat-back(s)".

Пункт 5.13.1 изменить следующим образом:

"...Это требование считается выполненным, если в ходе и после испытания, описанного в приложении 9, спинки сидений остаются в надлежащем положении, а механизмы блокировки - на месте. Однако допускается деформация спинок сидений и их креплений в ходе испытаний при том условии, что передняя граница частей спинок испытываемых сидений и/или подголовников, твердость которых превышает 50 единиц по Шору А, не смещается вперед относительно поперечной вертикальной плоскости, проходящей через:

- a) точку, расположенную на расстоянии 150 мм перед точкой R данного сиденья, для частей подголовника;
- b) точку, расположенную на расстоянии 100 мм перед точкой R данного сиденья, для частей спинки сидений,

за исключением фаз обратного движения испытательных блоков.

Для встроенных подголовников граница между подголовником и спинкой сиденья определяется плоскостью, перпендикулярной контрольной линией, проходящей на расстоянии 540 мм от точки R.

Все измерения производятся в продольной средней плоскости соответствующего сиденья или сидячего положения для каждого сиденья, являющегося передней границей багажного отделения.

В ходе испытания, описанного в приложении 9, испытательные блоки должны оставаться позади спинки (спинок) данного сиденья".

Пункт 5.13.2 изменить следующим образом:

"...

Это требование считается выполненным, если в ходе испытания системы перегородки остаются в надлежащем положении. Однако допускается деформация систем перегородки в ходе испытания, при условии, что передняя граница системы перегородки (включая части спинки (спинок) испытываемого сиденья и/или подголовника (подголовников), твердость которых превышает 50 единиц по Шору А), не смещается вперед относительно поперечной вертикальной плоскости, проходящей через:

- a) точку, расположенную на расстоянии 150 мм перед точкой R данного сиденья, для частей подголовника;
- b) точку, расположенную на расстоянии 100 мм от точки R данного сиденья, для частей спинки сиденья и части системы перегородки, не относящейся к подголовнику.

Для встроенного подголовника граница между подголовником и спинкой сиденья определяется так, как указано в пункте 5.13.1.

Все измерения производятся в продольной средней плоскости соответствующего сиденья или сидячего положения для каждого сиденья, являющегося передней границей багажного отделения.

В результате испытания не должно образовываться никаких острых краев или шероховатостей, которые могут повысить вероятность или серьезность телесных повреждений водителя и пассажиров".

Приложение 9, пункт 2.1.1.1 (новый), изменить следующим образом:

"2.1.1.1 По выбору завода-изготовителя части, твердость которых меньше 50 единиц по Шору А, могут быть сняты перед испытаниями с испытываемого сиденья и подголовника".

Приложение 3

ПОПРАВКИ К ПРЕДЛОЖЕНИЮ ПО ПРОЕКТУ ДОПОЛНЕНИЯ 3 К ПОПРАВКАМ
СЕРИИ 03 К ПРАВИЛАМ № 12, ПРИНЯТЫЕ СОВЕЩАНИЕМ ЭКСПЕРТОВ
(TRANS/WP.29/GRSP/1998/6 и Add.1 и неофициальный
документ № 18)

Пункты 3.1.2.8 и 3.2.2.4 (новые) исключить.

Пункт 4.3.4.3 (новый) изменить следующим образом:

"4.3.4.3 из номера R94-01 в случае утверждения в соответствии с пунктом 5.2.1 ниже".

Пункт 5.3.1 (новый) исключить.

Приложение 3, включить новый пункт 2.4.5, следующего содержания:

"2.4.5 Рулевое колесо, установка которого регулируется, устанавливается в обычном положении, указанном заводом-изготовителем, или, если такие указания отсутствуют, посередине между границами шкалы (шкал) его регулировки".

Приложение 4, пункт 2.2.1, изменить следующим образом:

"... В случае наличия рулевого колеса, установка которого регулируется, оба испытания проводятся, когда рулевое колесо установлено в обычном положении, указанном заводом-изготовителем, или, если такие указания отсутствуют, посередине между границами шкалы (шкал) его регулировки".

Приложение 4

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ДОПОЛНЕНИЯ 9 К ПОПРАВКАМ СЕРИИ 04
К ПРАВИЛАМ № 16, ПРИНЯТОЕ СОВЕЩАНИЕМ ЭКСПЕРТОВ

Включить новый пункт 5.3.4.2.2.5 следующего содержания:

"5.3.4.2.2.5 Если ремень безопасности утвержден в соответствии с положениями пункта 6.4.1.3.3 настоящих Правил, то он должен иметь маркировку в виде прямоугольника со словом 'AIRBAG'".

Включить новый пункт 6.4.1.3.3 следующего содержания:

"6.4.1.3.3 В случае если ремень безопасности предназначен для использования на переднем сиденье пассажира, защищаемом подушкой безопасности, расположенной впереди него, перемещение исходной точки на грудной клетке может превышать величину, указанную в пункте 6.4.1.3.2 выше, при условии, что скорость такого перемещения не превышает 24 км/ч".

Пункт 7.7.5 изменить следующим образом:

"7.7.5 Следует измерить скорость движения тележки непосредственно перед ударом, перемещение манекена в направлении движения и скорость перемещения грудной клетки на расстояние 300 мм".

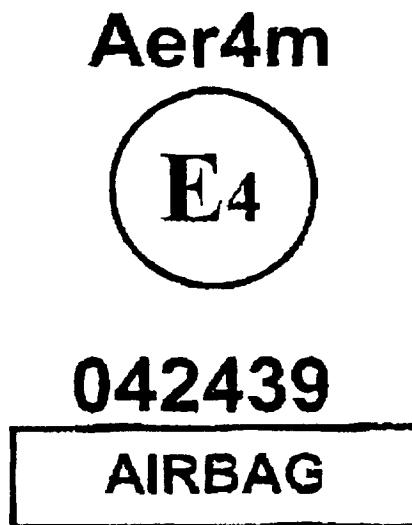
Приложение 1,

Пункт 11, включить указание на новую ссылку 4/, а также новую ссылку 4/ следующего содержания:

"4/ Если ремень безопасности утвержден в соответствии с положениями пункта 6.4.1.3.3 настоящих Правил, то этот ремень безопасности должен устанавливаться только на переднем сиденье пассажира, защищаемом подушкой безопасности, расположенной перед ним, при условии, что соответствующее транспортное средство утверждено на основе поправок серии 01 к Правилам № 94 или какого-либо введенного в действие позже варианта этих Правил".

Приложение 2,

Включить следующий новый образец знака официального утверждения:



Ремень безопасности, на котором проставлен изображенный выше знак официального утверждения, представляет собой ремень с креплением в трех точках ("А"), снабженный устройством для поглощения энергии ("е"), утвержденный как соответствующий конкретным требованиям пункта 6.4.1.3.3 настоящих Правил, а также снабженный втягивающим устройством типа 4 ("т"), обладающим множественной чувствительностью ("т4"), официально утвержден в Нидерландах ("Е4") под номером 042439. Две первые цифры указывают, что в момент утверждения Правила уже включали в себя поправки серии 04. Этот ремень безопасности должен устанавливаться на транспортном средстве, снабженном подушкой безопасности для данного сиденья".

Приложение 14,

Включить новый пункт 2.2.3.1 следующего содержания:

"2.2.3.1 В случае утверждения в соответствии с пунктом 6.4.1.3.3 настоящих Правил и пунктом 1.6.1 настоящего приложения указывается только то, что никакой элемент ремня не должен быть разрушен или разорван и что скорость перемещения исходной точки грудной клетки на расстоянии в 300 мм не должна превышать 24 км/ч".

Приложение 5

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ДОПОЛНЕНИЯ 2 К ПОПРАВКАМ СЕРИИ 03
К ПРАВИЛАМ № 44, ПРИНЯТОЕ СОВЕЩАНИЕМ ЭКСПЕРТОВ

Пункт 4.5 изменить следующим образом:

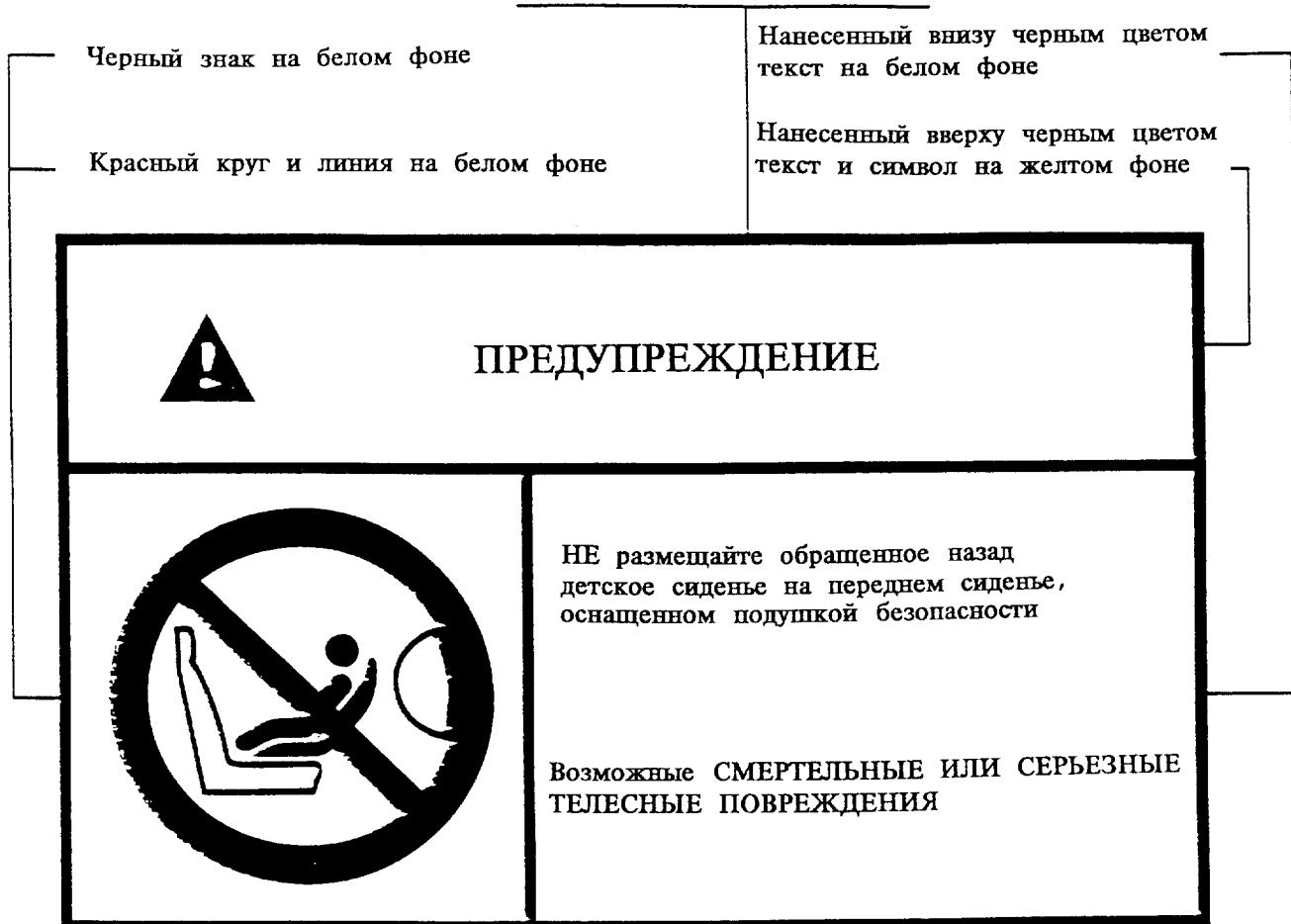
"4.5

Кроме того, непосредственно там, где находится голова ребенка в пределах детского удерживающего устройства и на видимой стороне детской удерживающей системы, обращенное назад детское удерживающее устройство должно иметь следующий постоянно видимый предупредительный знак (текст приведенной информации считается минимальным).

Этот знак должен содержать информацию на языке (языках) страны, где продается такое устройство.

Минимальный размер знака: 60 x 120 мм.

Схема знака, вертикальные и горизонтальные черные линии



Пункт 16. (Переходные положения) изменить следующим образом: (Текст будет предложен позже)

Приложение 6

ПОПРАВКИ К ПРЕДЛОЖЕНИЮ ПО ПРОЕКТУ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ СМЕННЫХ
ПОДУШЕК БЕЗОПАСНОСТИ, СОГЛАСОВАННЫЕ В ПРИНЦИПЕ
СОВЕЩАНИЕМ ЭКСПЕРТОВ
(Документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/4)

Пункт 1.2 изменить следующим образом:

"1.2 К сменным рулевым колесам транспортных средств категорий M₁ и N₁ и к сменным рулевым колесам транспортных средств категорий M₁ и N₁, оснащенным модулем подушки безопасности, утвержденным...".

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

"...компоновочный узел, включающий источник энергии для ее раскрытия, и раскрываемая подушка безопасности".

Пункт 2.4 изменить следующим образом:

"2.4 Сменная система подушек безопасности" означает предлагаемую на рынке запасных частей систему подушек безопасности, которая поставляется для модификации автотранспортного средства и которая может отличаться по своим функциональным размерам, форме, материалам или действию от тех систем подушек безопасности, которыми завод-изготовитель оснастил первоначально данное транспортное средство".

Пункт 2.7 исключить.

Пункт 2.9, вместо "блок подушки безопасности" читать "система подушки безопасности".

Пункты 2.11 и 2.13 изменить следующим образом:

"..."

- b) геометрическая форма подушки безопасности,
- c) материал подушки безопасности,

"..."

Пункт 2.12 изменить следующим образом:

- "2.12 Тип сменного рулевого колеса означает предлагаемые на рынке запасных частей рулевые колеса, которые не отличаются по таким важнейшим аспектам, как:
- a) наличие подушки безопасности,
 - b) размеры и диаметр рулевого колеса,
 - c) форма, в той степени, в которой она влияет на безопасность и прочность,
 - d) материал,
 - e) типовое определение модуля подушки безопасности для сменной системы подушки безопасности в соответствии с пунктом 2.11 выше".

Пункт 3.1.1, исключить слова "или заводом-изготовителем транспортного средства".

Пункт 3.2.2.5, вместо "рулевое колесо" читать "рулевые колеса".

Пункт 3.3 изменить следующим образом:

- "3.3 Заявка на официальное утверждение сменной системы надувных подушек, не установленных на рулевом колесе"

Пункт 3.3.2.3, вместо "устройство (устройства) подушек безопасности" читать "система (системы) подушек безопасности".

Пункт 4.1.4.1, сноска 1/ изменить следующим образом:

"1/ 1 - ..., 24 - Ирландия, ... 38-39 - (не присвоены) и 40 - бывшая югославская Республика Македония. Следующие порядковые номера... Соглашения о принятии единобразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предприятий, или в порядке их присоединения к этому Соглашению, и присвоенные им таким образом номера...".

Пункт 4.2.1 изменить следующим образом:

- "4.2.1 Если тип сменного рулевого колеса, представленный на официальное утверждение, удовлетворяет предписаниям соответствующих пунктов 5 и 6,

то данный тип сменного рулевого колеса считается официально утвержденным".

Пункт 4.3.1 изменить следующим образом:

"...данный тип сменной системы подушек безопасности считается официально утвержденным".

Пункт 5.1 изменить следующим образом (включая название в разделе "Содержание"):

"...оснащенных модулем подушки безопасности утвержденного типа или без подушки безопасности либо сменной системой подушки безопасности, установленной не на рулевом колесе".

Пункт 5.1.1.2, изменить нумерацию на 5.1.1.1.

Пункт 5.1.1.3, изменить нумерацию на 5.1.1.2 и читать следующим образом:

"...или в случае кампаний по замене той или иной детали".

Пункты 5.1.1.4 и 5.1.1.5, изменить нумерацию на 5.1.1.3 и 5.1.1.4.

Пункт 5.1.3 изменить следующим образом:

"5.1.3 Система в сборе должна включать устройство, которое сигнализирует пользователю о возможной поломке системы или систем надувных подушек".

Пункт 5.1.4, вместо "гибкая структура" читать "подушка безопасности".

Пункт 5.1.5 изменить следующим образом:

"...и температура газов и твердых частиц, в освобождаемой при раскрытии подушки безопасности, не может причинить ущерб...".

Пункт 5.2.1, добавить в конце следующий текст:

"..."

Завод-изготовитель модуля должен подтвердить, что по упомянутым выше испытаниям были получены положительные результаты. При наличии сомнений орган, предоставляющий официальное утверждение, должен оставить за собой право проверить обоснованность этого заявления".

Пункт 5.3.3 изменить следующим образом:

"... энергии исключительно движения или использования дополнительного движителя".

Пункт 5.3.10, вместо ссылки на "пункт 6.2.3.1" читать "пункт 6.2.2".

Пункт 5.3.11, вместо ссылки на "пункт 6.2.4" читать "пункт 6.2.3".

Приложение 7

ПОПРАВКИ К ПРЕДЛОЖЕНИЮ ПО ПРОЕКТУ ПОПРАВОК СЕРИИ 05
К ПРАВИЛАМ № 22, ПРИНЯТЫЕ СОВЕЩАНИЕ ЭКСПЕРТОВ
(Документ TRANS/WP.29/GRSP/1998/5)

Пункт 5.1.4.1.1, сноска 3/ изменить следующих образом:

"3/ 1 - ... 24 - Ирландия, ... 29 - Эстония, 30 (не присвоен), 31 - Босния и Герцеговина, 32-36 (не присвоены), 37 - Турция, 38 и 39 (не присвоены) и 40 - бывшая югославская Республика Македония. Следующие порядковые номера... Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах и об условия взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, или в порядке их присоединения к этому Соглашению, и присвоенные им таким образом номера...".

Пункт 7.3.1.3.1 изменить следующим образом:

"...приведенном в пункте 7.3.3.2 4/. При испытаниях точек удара В, Х, Р и R шлем... под углом 62° - [65^U] к вертикальной плоскости".

Пункт 7.3.1.4 изменить следующим образом:

"7.3.1.4 Испытание

Испытание проводится не позже чем через пять минут после извлечения шлема из кондиционной камеры. Испытания в точке S проводятся после испытаний в точках В, Х, Р и R. Высота падения должна... равнялась:

7,5 м/с (+0,15/-0,0 м/с) для опор стержня, определенных в пунктах 7.3.2.3.1 и 7.3.2.3.2;

[7,0 м/с (+0,15/-0,0 м/с) для испытаний в точке S.]".

Пункт 7.3.4.1 изменить следующим образом:

"...затем, после удара по четырем другим точкам необходимо произвести удар по дополнительной точке S, но только для опоры стержня, определенной в пункте 7.3.2.3.1".

(кроме того, изменить текст на французском языке следующим образом:
"...dans cet ordre. Les casques équipés du protection intégral du bas du visage sont en outre soumis à un impact...").

Пункт 7.3.4.2 изменить следующим образом:

"7.3.4.2 Для каждого типа шлема определяются точки удара:

В, на передней части, расположенная ... плоскости АА'.

Х, слева или справа ... плоскости АА'.

Р, сзади, расположенная ... плоскости АА'.

С, в верхней части ... и на удалении не менее 500 мм от других точек.

С, ниже в передней части, ... энергопоглощающего материала.

Удары в точках В, Х и Р должны производиться в пределах 10-миллиметрового радиуса от установленных точек.

Удары в точках С и С должны производиться в точке в пределах определенной лаборатории зоны и должны производиться в иных местах для каждого размера, подвергаемого испытаниям шлема. Один из ударов в точке Р и один из ударов в точке С должен производиться по центру указанной зоны. Соответствующие координаты каждой избранной точки удара должны отмечаться в формуляре, соответствующем образцу, приведенному в приложении 1А к настоящим Правилам, или прилагаться к нему".
