



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSP/29  
10 July 2001

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 ДВАДЦАТЬ ДЕВЯТОЙ СЕССИИ

(7-11 мая 2001 года)

1. Рабочая группа GRSP провела свою двадцать девятую сессию 7 мая (вторая половина дня) - 11 мая (первая половина дня) 2001 года под председательством г-на К. Ломонако (Италия). 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, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В ней также приняли участие представитель Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейского комитета по повышению

безопасности транспортных средств (ЕКБТС) и Международной организации потребительских союзов (МОПС).

2. В приложении 1 к настоящему докладу приводится перечень документов без условного обозначения, распространенных в ходе сессии.

#### ПРОЕКТ ПРАВИЛ О ПОДУШКАХ БЕЗОПАСНОСТИ

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2000/4; TRANS/WP.29/GRSP/2000/5;  
TRANS/WP.29/2000/11

3. Как было объявлено на двадцать восьмой сессии (TRANS/WP.29/GRSP/28, пункт 5), эксперты от ИСО представили два сообщения о работе, проведенной Научно-исследовательской лабораторией сухопутных войск Соединенных Штатов Америки и ИСО.

4. В связи с первым сообщением эксперт отметил, что, согласно результатам исследований, нынешние методы определения повреждения слуха человека уже неэффективны и что в настоящее время разрабатывается новый математический метод. Он подтвердил, что первые результаты применения этого нового метода доказали его надежность, и выразил надежду на то, что окончательный вывод можно будет представить GRSP в течение года.

5. Сообщение о втором исследовании, которое проводится ИСО, связано с разработкой метода оценки шума от срабатывания подушек безопасности в современных автомобилях. Касаясь главного вывода этого исследования, эксперт отметил несомненные преимущества подушек безопасности и подчеркнул, что на нынешнем этапе преждевременно принимать какие-либо регламентирующие меры с целью ограничения шума, производимого при срабатывании подушек безопасности. По его мнению, требуется дополнительное время для завершения экспериментального исследования и доработки рекомендуемых методов измерения. Он сообщил также, что с результатами проводимого ОИАТ исследования, связанного с уровнем шума при срабатывании подушек безопасности, можно ознакомиться в серии технических документов ОИАТ под номерами 942218 и 983162.

6. Рабочая группа GRSP поблагодарила экспертов от ИСО за сделанные ими сообщения и решила, что, прежде чем принимать какое-либо решение, следует дождаться завершения исследовательской работы. GRSP просила экспертов передать в секретариат экземпляр своих сообщений для размещения на Web-странице GRSP. Было также

решено, что данный пункт будет рассмотрен вновь только на сессии GRSP в декабре 2002 года, когда станут известны окончательные результаты проводимых исследований.

#### ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК

а) Правила № 11 (замки и устройства крепления дверей)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/1

7. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/1 как основу для глобальных технических правил (ГТП), который его организация представила Всемирному форуму WP.29 в качестве одного из приоритетов для разработки ГТП. В документе в виде таблицы указаны расхождения между Правилами № 11, соответствующей директивой Европейского сообщества и стандартом FMVSS No. 206. Эксперт пояснил GRSP, что последняя колонка этой таблицы отражает предложение МОПАП по проекту ГТП. По его словам, наиболее существенными расхождениями, которые необходимо рассмотреть, являются область применения правил и положения о замках задних дверей.

8. Председатель напомнил GRSP о том, что WP.29 еще не установил приоритеты для ГТП, и сообщил о своем намерении соответствующим образом проинформировать WP.29 на его сессии в июне 2001 года, для того чтобы получить указания относительно этих новых возможных ГТП.

б) Правила № 14 (крепления ремней безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/11; TRANS/WP.29/GRSP/2000/7; TRANS/WP.29/GRSP/2000/9 и Add.1; TRANS/WP.29/GRSP/2000/10; TRANS/WP.29/GRSP/2001/5; TRANS/WP.29/GRSP/2001/10; неофициальные документы № 3, 13, 14, 16, 21 и 25, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

9. Эксперт от МОПАП представил неофициальный документ № 3, содержащий проект исправления к Правилам № 14, предусматривающий возможность распространения положения об уменьшении минимального расстояния между точками крепления ремней безопасности на заднем центральном сиденье на все типы сидений, а не только на многоместные сплошные сиденья. Эксперт от Испании представил аналогичное предложение (неофициальный документ № 16).

10. С учетом возражений со стороны экспертов от Соединенного Королевства и МОПС GRSP приняла это предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/2001/26, который ранее был подготовлен секретариатом по просьбе Председателя GRSP. Было подтверждено, что это предложение поддерживают большинство членов GRSP и что WP.29 и AC.1 следует рассмотреть его на их сессиях в июне 2001 года.

11. В связи с определением эффективного крепления эксперт от Испании внес на рассмотрение неофициальный документ № 25 с новой формулировкой пункта 2.4 Правил № 14. Эксперт от Румынии представил неофициальный документ № 13, в котором изложены его замечания по предложению, содержащемуся в документе TRANS/WP.29/GRSP/2000/10.

12. Эксперт от Германии отметил, что, по его мнению, существующий текст пункта 2.4 Правил позволяет четко определить эффективное крепление и что трудности, выявленные экспертом от Испании, в большей степени связаны с формулировкой пунктов 2.4.1-2.4.1.3, где указаны разные примеры.

13. Рабочая группа GRSP согласилась с вышеизложенным разъяснением и просила эксперта от Испании изменить формулировку своего предложения и сохранить пункт 2.4 в неизменном виде, но подготовить новую редакцию пунктов 2.4.1-2.4.1.3.

14. Что касается предложения по ГТП (TRANS/WP.29/GRSP/2000/7 и TRANS/WP.29/GRSP/2000/9), то эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ TRANS/WP.29/GRSP/2000/9/Add.1, содержащий обновленную формулировку его предложения и включающий рисунки из приложения 3 (TRANS/WP.29/GRSP/28, пункт 36). Он сообщил, что его организация рассматривает возможность создания группы экспертов по данному вопросу в целях решения всех неурегулированных проблем, затронутых в ходе двадцать восьмой сессии (TRANS/WP.29/GRSP/28, пункты 26-33 и 35). GRSP решила продолжить обсуждение этих предложений на следующей сессии.

15. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/5, в котором излагаются его конкретные предложения по креплениям ремней безопасности в трех точках для каждого места на переднем и заднем сиденьях. Он также указал, что документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/10 дублирует его предложение и поэтому не должен учитываться.

16. Эксперт от МОПАП высказал предположение о возможности разработки ГТП о креплениях ремней безопасности более чем с одним уровнем прочности при сохранении двух нижних точек крепления ремней безопасности для тех стран, которые не захотят

устанавливать максимальный уровень обязательных требований. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поддержал это предложение, однако эксперты от Соединенного Королевства и МОПС высказались против подготовки ГТП с разными уровнями обязательных требований.

17. Эксперты от Италии и Испании обратили внимание на то, что концепцию креплений ремней безопасности с тремя точками для обращенных вперед сидений можно было бы быстро согласовать, однако распространение положений о креплениях ремней безопасности в трех точках на обращенное назад сиденье будет сопряжено с большими трудностями.

18. Председатель просил эксперта от МОПАП пересмотреть свое предложение и указать в тексте альтернативные решения, представленные разными экспертами в ходе обсуждения, и предложил рассмотреть его на сессии в декабре 2001 года. Он также сообщил о своем намерении довести этот вопрос до сведения WP.29, с тем чтобы получить указания относительно возможности разработки ГТП с несколькими уровнями обязательных требований.

19. В связи с системой ISOFIX эксперт от Франции, которого просили подготовить обновленное предложение по соответствующим правилам, внес на рассмотрение неофициальные документы № 21 (Правила № 14); 23 (Правила № 44) и 22 (Правила № 16). Он также проинформировал GRSP о том, что дополнительные предложения по второму этапу (TRANS/WP.29/GRSP/28, пункты 15-17), вероятно, будут готовы для следующей сессии GRSP.

20. Кроме того, эксперт от Франции подчеркнул настоятельную необходимость принятия системы ISOFIX и для достижения скорейших результатов вызвался организовать совещание редакционной группы с целью подготовить окончательное предложение по трем упомянутым выше правилам. Он предложил провести двухдневное совещание 18 и 19 октября 2001 года в Париже. Он сообщил также, что в работе над вопросом о вращении детского удерживающего устройства ИСО значительно продвинулась вперед и что, по его мнению, результаты этой работы ИСО следует принять во внимание при подготовке окончательных предложений.

21. Эксперт от ИСО ознакомил участников сессии с ходом работы рабочей группы 1 ISOFIX и пояснил GRSP, что при этом учитывались результаты исследований, проведенных во Франции. Он сказал, что было проведено сопоставление различных систем ISOFIX для сидений, обращенных вперед и обращенных назад. В заключение он подчеркнул, что применение системы ISOFIX с двумя жесткими точками крепления и с

детской удерживающей системой (ДУС) с защитным экраном и трехточечным ремнем безопасности позволяет получить удовлетворительные характеристики как при возвратно-поступательном движении головы, так и при ускорении грудной клетки и что результаты испытания двухточечного ремня безопасности для ДУС с защитным экраном и пятиточечным привязным ремнем без верхней лямки продемонстрировали, что возвратно-поступательное движение головы превышает предельное значение.

22. Он проинформировал также GRSP о том, что в случае двухточечной системы ISOFIX и ДУС с пятиточечным привязным ремнем и верхней ляжкой возвратно-поступательное вращение головы эффективно контролируется, однако при этом нагрузки на шею и ускорение грудной клетки возрастают. Он сказал, что для системы ISOFIX с двухточечной опорой в обращенном назад положении нагрузки на шею снижаются, однако требуется нижняя ляжка на случай удара сзади. В заключение он отметил, что, как показал опыт, исследователи считают необходимым увеличить зону для креплений системы ISOFIX.

23. Эксперт от ЕКБТС подтвердил, что возможное увеличение такой зоны не оказывает никакого влияния при боковых ударах. Эксперт от Нидерландов попросил сообщить, использовалось ли в ходе испытаний систем ISOFIX сиденье в качестве третьей опоры.

24. GRSP поблагодарила эксперта от ИСО и просила его передать в секретариат копию своего сообщения для помещения на Web-страницу.

25. По просьбе эксперта от МОПС эксперт от Франции уточнил, что величина в 720 мм в качестве минимального расстояния между задним и передним сиденьями как исключение для установки креплений ISOFIX на задних сиденьях (неофициальный документ № 21, пункт 5.3.10.1.2) была выбрана без каких-либо испытаний, однако при разработке предложения эта величина была сочтена нормальной.

26. Рабочая группа GRSP решила продолжить рассмотрение неофициального документа № 21 вместе с предложением, которое, как ожидается, будет представлено Францией (см. пункт 20 выше) на сессии в декабре 2001 года. Для того чтобы более подробно обсудить это предложение, секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 21 с официальным условным обозначением для декабрьской сессии 2001 года.

27. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение неофициальный документ № 14, содержащий возможные поправки, касающиеся прочности креплений для микроавтобусов. Он отметил, что можно использовать два возможных подхода: либо

приспособить требования к испытанию на натяжение для креплений ремней безопасности в целях установления требования к микроавтобусам, аналогичного требованию в отношении прочности креплений ремней безопасности, предусмотренному в Правилах №14 для легковых автомобилей, либо принять австралийский стандарт ADR 68, касающийся пола/сидений междугородных автобусов. Он сообщил о том, что окончательные результаты работы будут представлены на технической конференции по повышению безопасности транспортных средств, которую намечено провести в Нидерландах в июне.

28. Эксперты от Италии и МОПАП указали, что, прежде чем вносить поправки в Правила, преимущества такого решения должны быть подтверждены анализом затрат-выгод и данными о дорожно-транспортных происшествиях. GRSP решила, что после представления результатов исследований на конференции по повышению безопасности транспортных средств этот вопрос по просьбе экспертов от Соединенного Королевства может быть рассмотрен на сессии в декабре 2001 года.

с) Правила № 16 (ремни безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2000/12; TRANS/WP.29/GRSP/2001/2; неофициальные документы № 5, 6, 9, 10, 17, 22, 27, 28 и 29, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

29. Эксперт от Франции внес на рассмотрение неофициальный документ № 22, в котором содержатся поправки к этим Правилам, предусматривающие включение предписаний для систем ISOFIX. Как и в случае Правил № 14, секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 22 с официальным условным обозначением для обсуждения на декабрьской сессии 2001 года.

30. В связи со снижением предела силы втягивания (TRANS/WP.29/GRSP/2000/12) эксперт от Японии пояснил GRSP, что после ряда испытаний было подтверждено, что снижение величины силы втягивания не приводит к снижению уровня безопасности пассажиров (неофициальные документы № 5 и 6).

31. Ряд экспертов выразили свою обеспокоенность по поводу снижения на 50% силы втягивания и еще на 50% после испытания на износостойчивость в обоих случаях, когда ремни безопасности оснащены устройствами уменьшения натяжения и не оснащены ими.

32. Для того чтобы разрешить вышеупомянутые проблемы, эксперт от Японии внес на рассмотрение неофициальные документы № 27 и 29, в которых содержатся

дополнительные разъяснения, а также альтернативное предложение. Эксперт от Испании представил неофициальный документ № 28, предусматривающий иную формулировку этого же предложения.

33. В заключение GRSP приняла в принципе предложение, которое воспроизводится в приложении 2 к настоящему докладу. GRSP решила подтвердить свое решение о принятии этого предложения на следующей сессии, как только оно будет дополнено предложением относительно маркировки ремней безопасности новых типов, которое будет представлено экспертом от Испании.

34. Ссылаясь на устройство для испытания на ускорение (TRANS/WP.29/GRSP/2000/12 и TRANS/WP.29/GRSP/2001/2), эксперт от Франции сообщил GRSP о проведении ряда сопоставительных испытаний, результаты которых продемонстрировали отсутствие эквивалентности между устройствами для испытаний на ускорение и замедление. Он вызвался представить результаты этих испытаний для рассмотрения на сессии в декабре 2001 года. Вместе с тем эксперт от Российской Федерации проинформировал GRSP о том, что в его стране также проводились испытания и что, в отличие от выводов французских экспертов, степень сходства между двумя устройствами была сочтена приемлемой.

35. Эксперт от Франции заявил, что в случае принятия альтернативного устройства для испытания в Правилах должна быть в обязательном порядке предусмотрена возможность проведения техническими службами испытания с использованием устройства для испытания на замедление. Он подчеркнул, что нынешний метод испытания должен рассматриваться в качестве обычной процедуры с использованием испытательного устройства. Он также отметил, что для обеспечения контроля соответствия производства необходимо предусмотреть требование о том, что применяемый тип динамического испытания должен использоваться исключительно для официального утверждения соответствующего ремня безопасности по типу конструкции и что для официальных утверждений, предоставленных на основе применения устройства для испытания на замедление, проверка соответствия производства должна также производиться с использованием устройства для испытания на замедление.

36. Эксперт от Японии снял свое предложение относительно признания стандартов Японии и Соединенных Штатов Америки в качестве эквивалентных Правилам № 16 (TRANS/WP.29/GRSP/2000/12), приложение 1B, пункт 11, сноска 4).

37. Эксперт от Испании внес на рассмотрение неофициальный документ № 17, в котором содержится предложение по проекту исправления к Правилам № 16. GRSP



согласилась рассмотреть его на следующей сессии и поручила секретариату распространить этот документ с официальным условным обозначением.

38. Эксперт от Германии представил неофициальные документы № 9 и 10, содержащие поправки к Правилам № 16. Для того чтобы можно было подробно обсудить эти предложения, GRSP поручила секретариату объединить оба неофициальных документа и распространить их с официальным условным обозначением для декабрьской сессии 2001 года.

d) Правила № 17 (прочность сидений)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1; неофициальные документы № 20 и 24, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

39. Эксперт от Испании пояснил GRSP, что работа по обновлению предложения, изложенного в документе TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1, все еще продолжается. По его словам, результаты этой работы будут представлены на декабрьской сессии 2001 года.

40. Эксперт от Чешской Республики внес на рассмотрение неофициальный документ № 24, содержащий предложение по изменению области применения Правил, исправлению некоторых ошибок в рисунках, их согласованию с соответствующей директивой Европейского сообщества и обеспечению возможности официального утверждения сиденья в качестве отдельного компонента.

41. Рабочая группа GRSP решила продолжить рассмотрение данного предложения на следующей сессии и поручила секретариату распространить неофициальный документ № 24 с официальным условным обозначением.

42. Эксперт от КСАОД предложил включить в область применения этих Правил системы разделительных перегородок и их крепления (неофициальный документ № 20). GRSP в целом поддержала этот принцип, и эксперт от КСАОД вызвался подготовить конкретное предложение.

e) Правила № 21 (внутреннее оборудование)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/17; TRANS/WP.29/GRSP/1999/11; TRANS/WP.29/GRSP/2001/11; неофициальный документ № 18, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

43. Эксперты от Германии и Испании представили результаты работы неофициальной группы (TRANS/WP.29/GRSP/2001/11). Они также разъяснили, что в ходе этой работы было учтено предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSP/1999/11. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение неофициальный документ № 18, содержащий незначительные изменения к этому предложению, и высказался за их совместное рассмотрение.

44. Рабочая группа GRSP поблагодарила членов вышеуказанной неофициальной группы и в рамках первого чтения данного предложения согласовала воспроизводимые ниже поправки к документу TRANS/WP.29/GRSP/2001/11:

Пункт 2.17: заменить слово "тяжесть" словом "серьезность".

Пункт 5.1.6 изменить следующим образом:

"... с твердостью... не будет разрезан таким образом, чтобы соприкоснуться с опорой в ходе указанного ударного испытания. В этом случае требование в отношении радиуса не применяется (см. приложение 10...)".

Пункты 5.1.7.1 и 5.1.7.2: изменения относятся только к тексту на английском языке.

Пункт 5.2.3.2: заменить ссылку на пункт "5.2.3" ссылкой на пункт "5.2.3.2".

Пункт 5.2.4 изменить следующим образом:

"... с твердостью... не будет разрезан таким образом, чтобы соприкоснуться с опорой в ходе указанного ударного испытания. В этом случае требование в отношении радиуса не применяется".

Пункт 5.3.5 изменить следующим образом:

"... с твердостью... не будет разрезан таким образом, чтобы соприкоснуться с опорой в ходе указанного ударного испытания. В этом случае требование в отношении радиуса не применяется".

Пункт 5.9.1 изменить следующим образом:

"... из мягкого материала твердостью менее 50 единиц по Шору не будет разрезан таким образом, чтобы соприкоснуться с опорой в ходе указанного ударного испытания. В этом случае требование в отношении радиуса не применяется".

Приложение 3: после названия исключить ссылку на приложение 10 (существующий текст Правил остается без изменений)

#### Приложение 8

Пункт 3: изменение относится только к тексту на английском языке.

Пункт 1.2.3 изменить следующим образом:

"... быть подтверждена по крайней мере тремя из ударных...".

Приложение 9, рис. 1, вторая позиция: под словами "рама крыши" добавить слово "с внутренней стороны"

#### Приложение 10

Пункт 2.4 изменить следующим образом:

"... по всей ширине транспортного средства. Если два или ...".

Пункт 5.1.4 изменить следующим образом:

"...приспособление, предусмотренное в пункте 2 приложения 6. Максимальная ...".

45. Эксперт от Италии сделал оговорку в отношении пункта 1.2.1 приложения 8, касающегося ударного испытания, и просил уточнить определение 95-го перцентиля лица мужского пола. Эксперт от Германии напомнил GRSP о том, что данное испытание является одним из возможных вариантов испытания транспортного средства на удар.

46. Председатель поблагодарил сопредседателей и членов неофициальной группы за прекрасно выполненную работу. GRSP решила вернуться к рассмотрению этого предложения на своей следующей сессии.

f) Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/13; TRANS/WP.29/GRSP/1999/1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/3; неофициальные документы № 23 и 24 двадцать восьмой сессии и неофициальный документ № 7, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

47. Эксперт от Соединенного Королевства представил предложение о внесении поправок в эти Правила (TRANS/WP.29/GRSP/2001/3) вместе с неофициальным документом № 7, предусматривающим включение в текст Правил предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.29/GRSP/2001/3. Он пояснил GRSP, что наиболее значительные изменения касаются области применения (которая должна распространяться на транспортные средства категории N2 общей массой свыше 7,0 т), испытаний на лобовое столкновение и удар сзади и испытания крыши на прочность.

48. Эксперт от Российской Федерации заметил, что в данном предложении отсутствуют какие-либо разъяснения и обоснования, и высказался против новой предложенной области применения. Он напомнил GRSP о том, что существующая область применения распространяется на все грузовые транспортные средства и подчеркнул необходимость учесть его предложение относительно области применения этих Правил (TRANS/WP.29/GRSP/1999/1). Он также упомянул о представленном им на двадцать восьмой сессии неофициальном документе № 24, содержащем полное разъяснение методологии испытаний. Эксперт от Польши также высказался за то, чтобы область применения Правил распространялась на все транспортные средства категории N общей массой свыше 3,5 т.

49. Эксперт от Италии напомнил GRSP о представленном на последней сессии неофициальном документе № 23, а также о своей позиции по докладу, на котором основано предложение Соединенного Королевства. Он также напомнил GRSP, что эксперт от Соединенного Королевства изъявил готовность предоставить в распоряжение экспертов GRSP экземпляр соответствующего доклада (TRANS/WP.29/GRSP/28, пункты 57 и 58).

50. Эксперт от Соединенного Королевства уточнил, что его предложение будет применяться только к грузовым транспортным средствам общей массой свыше 7,0 т и что нынешний текст Правил может применяться к остальным транспортным средствам категории N общей массой свыше 3,5 т. Он вызвался пересмотреть свое предложение и просил экспертов GRSP направить ему свои замечания.

51. Рабочая группа GRSP решила продолжить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии и просила экспертов иметь при себе свои экземпляры неофициальных документов № 23 и 24 двадцать восьмой сессии, а также неофициальный документ № 7 текущей сессии.

g) Правила № 44 (детские удерживающие устройства)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/12; TRANS/WP.29/GRSP/2000/2; TRANS/WP.29/GRSP/2000/3; TRANS/WP.29/GRSP/2000/15; TRANS/WP.29/GRSP/2000/16; TRANS/WP.29/GRSP/2001/4; TRANS/WP.29/GRSP/2001/8; TRANS/WP.29/GRSP/2001/13; неофициальные документы № 1, 8, 11, 23 и 26, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

52. Эксперт от Японии внес на рассмотрение документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/4 и неофициальные документы № 1 и 8, в которых содержится подробное разъяснение его предложения.

53. Ряд экспертов выразили свою обеспокоенность по поводу сопоставимости манекена со спящим ребенком, а также поступательно-вращательного движения ребенка и указали, что в случае принятия предложенных поправок пределы диапазона возвратно-поступательного движения, указанные в пункте 8.2.2, будут превышены.

54. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии и просила экспертов иметь при себе для этой цели свои экземпляры неофициальных документов № 1 и 8.

55. В связи с альтернативными устройствами для испытаний на ускорение (TRANS/WP.29/GRSP/2000/2; TRANS/WP.29/GRSP/2000/3 и неофициальный документ № 13) GRSP решила отложить рассмотрение соответствующих предложений в ожидании результатов сопоставительного испытания альтернативного устройства для испытания на ускорение и существующего устройства для испытания на замедление (см. пункт 34 выше).

56. Что касается систем ISOFIX, то эксперт от Франции внес на рассмотрение документ № 23. Как и в случае Правил № 14 и 16 (см. пункты 26 и 29 выше), GRSP поручила секретариату распространить неофициальный документ № 23 с официальным условным обозначением для декабрьской сессии 2001 года.

57. Эксперт от Австралии внес на рассмотрение неофициальный документ № 11, в котором разъясняется позиция Австралии, предусматривающая использование верхней лямки в качестве третьей точки крепления во избежание вращения детской удерживающей системы.

58. Эксперт от Франции представил предложение по процедуре контроля за соответствием производства (СП) (TRANS/WP.29/GRSP/2001/13). Он разъяснил GRSP, что предусмотренная в этом предложении концепция аналогична процедуре СП, принятой для Правил № 22.

59. Некоторые эксперты выразили свои сомнения по поводу повторяемости и воспроизводимости результатов испытаний и различного применения процедуры СП договаривающимися сторонами. Другие эксперты поддержали это предложение, которое, по их мнению, может улучшить контроль СП.

60. GRSP провела первое чтение по этому документу и решила исключить пункт 11.2.1. В заключение она решила возобновить рассмотрение данного предложения на своей сессии в декабре 2001 года.

61. Эксперт от Нидерландов представил неофициальный документ № 26, в котором он предлагает внести поправки в Правила № 44, предусматривающие включение предписаний в отношении регистрации всех динамических испытаний. GRSP согласилась рассмотреть на следующей сессии данное предложение, а также предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSP/2000/15, который был передан этим же экспертом. Секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 26 с официальным условным обозначением для декабрьской сессии 2001 года.

62. Что касается предложений, представленных экспертом из Германии от имени неофициальной группы специалистов технических служб (TRANS/WP.29/GRSP/2000/16 и TRANS/WP.29/GRSP/2001/8) и предусматривающих адаптацию этих Правил к современному уровню развития техники, то GRSP решила отложить их рассмотрение до декабрьской сессии 2001 года.

h) Правила № 94 (защита в случае лобового столкновения)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1999/5; TRANS/WP.29/GRSP/2001/6; TRANS/WP.29/GRSP/2001/7; неофициальный документ № 19, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

63. Эксперт от Международной организации потребительских союзов представил свое новое предложение по использованию наклеек для знаков, предупреждающих об опасности срабатывания подушек безопасности в случае обращенных назад детских удерживающих систем. Он сказал, что данное предложение (TRANS/WP.29/GRSP/2001/7) заменяет собой его предыдущее предложение (TRANS/WP.29/GRSP/1999/5). Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение неофициальный документ № 19, в котором содержится его предложение по этому же вопросу.

64. Эксперт от МОПАП указал, что его организация выступает за использование наклейки с нанесенными на ней текстом и пиктограммой, но настоятельно подчеркнул принцип, согласно которому использование такой наклейки в транспортном средстве, продаваемом в той или иной стране, не связано с официальным утверждением по типу конструкции, а относится к числу вопросов, решаемых на национальном уровне. Он пояснил GRSP, что в пункте 6.2.3 его предложения содержится единственно возможное решение данной проблемы; в нем предусматривается, что в приложении к Правилам текст предупреждения должен быть переведен на все языки договаривающихся сторон Соглашения 1958 года.

65. Секретариат проинформировал GRSP о том, что включение текста, как это предлагается МОПАП, вряд ли окажется возможным, и напомнил GRSP, что официальными языками ЕЭК являются только английский, русский и французский языки.

66. Эксперты от Швеции и Соединенного Королевства высказались в поддержку предложения МОПС. Эксперт от МОПС предложил включить некоторые из пунктов предложения МОПАП в документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/7.

67. Председатель выразил надежду на то, что на следующей сессии удастся достичь договоренности, и GRSP решила продолжить рассмотрение данного предложения. Секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 19 с официальным условным обозначением для декабрьской сессии 2001 года.

68. Что касается предложения, переданного экспертом от Швеции (TRANS/WP.29/GRSP/2001/6), то GRSP решила рассмотреть его на следующей сессии.

i) Правила № 95 (защита в случае бокового столкновения)

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

69. Эксперт от ЕКБТС проинформировал GRSP о разрабатываемой ЕКБТС программе испытаний для проверки правильности технических требований в отношении передней поверхности подвижного деформирующегося барьера (ПДБ) (неофициальный документ № 15), как он и обещал сделать в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRSP/28, пункты 89 и 90). Он сказал, что окончательный доклад будет подготовлен до следующей сессии.

70. Он также отметил, что конкретное предложение должно быть передано для рассмотрения на декабрьской сессии 2001 года. GRSP поблагодарила эксперта от ЕКБТС и исследователей, участвовавших в испытаниях для проверки спецификаций.

#### ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

a) Обмен информацией о национальных и международных требованиях в области пассивной безопасности

71. Никакой информации представлено не было.

b) Процедура испытания манекена на удар сзади с использованием салазок

Документация: неофициальные документы № 2 и 12, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

72. Эксперт от Нидерландов представил новый метод испытания для оценки степени тяжести повреждения шеи в случае удара сзади. Он сказал, что в этой работе участвует ряд заводов-изготовителей, технических служб и университетов и что после нескольких биомеханических испытаний был предложен метод испытания с использованием салазок. Он также пояснил GRSP, какой работой планируется заниматься в будущем и что в июне 2001 года специальная группа ЕКБТС приступит к изучению накопленного исследовательского опыта и определит наличие оснований для разработки процедуры испытания в целях оценки степени тяжести повреждений в случае ударов сзади. В заключение он изъявил готовность ознакомить с этим методом заинтересованных экспертов.

73. Эксперт от Германии внес на рассмотрение неофициальный документ № 2, в котором предлагаются поправки к Правилам № 17, с тем чтобы учесть удары сзади. Он также представил неофициальный документ № 12, в котором изложен метод расчета крутящего момента в самом верхнем шейно-позвоночном суставе.



74. Эксперт от МОПАП сообщил о том, что ИСО также ведет работу в данной области и что в этой работе учитываются все типы повреждений, вызываемых при ударах сзади.

75. Председатель поблагодарил экспертов за их сообщения и отметил полезность разработки программы для определения характеристик манекена и метода испытаний с использованием салазок, установления оптимальной скорости при испытаниях и рассмотрения кривых замедления. Он подчеркнул настоятельную необходимость координировать эту работу, с тем чтобы избежать дублирования усилий и подготовить только одно предложение, которое будет представлено на рассмотрение GRSP. Он предложил возложить задачу по координации этой деятельности на ЕКБТС.

с) Правила № 22 (Защитные шлемы)

Документация: TRANS/WP.29/2001/27; TRANS/WP.29/2001/28;  
TRANS/WP.29/GRSP/2001/9; неофициальный документ № 4, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

76. Рабочая группа GRSP рассмотрела документы TRANS/WP.29/2001/27 и TRANS/WP.29/2001/28, содержащие предложения секретариата WP.29, который объединил предложения, принятые на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRSP/28, пункт 105 и приложение 3), с предложениями, изложенными в документе TRANS/WP.29/GRSP/2001/9 и неофициальном документе № 4.

77. Рабочая группа GRSP приняла эти предложения с поправками, которые приводятся ниже, подтвердив, что они должны быть рассмотрены WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2001 года.

Документ TRANS/WP.29/2001/27

Пункты 7.4.1.3 и 7.4.2.3 исключить и перенести в документ TRANS/WP.29/2001/28.

Документ TRANS/WP.29/2001/28

Пункт 6.7 исключить.

Включить пункты 7.4.1.3 и 7.4.2.3 из документа TRANS/WP.29/2001/27.

## ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

78. Рабочая группа GRSP приняла изложенную ниже повестку дня своей тридцатой сессии, которая состоится в Женеве 3 декабря (14 час. 30 мин.) - 6 декабря (12 час. 30 мин.) 2001 года<sup>1 2</sup>.

1. Поправки к правилам ЕЭК (Соглашение 1958 года)
  - 1.1. Правила № 11 (Замки и устройства крепления дверей)<sup>3</sup>
  - 1.2. Правила № 14 (Крепления ремней безопасности)
    - 1.2.1. Определение эффективных точек крепления
    - 1.2.2. Проект глобальных технических правил по креплениям ремней безопасности
    - 1.2.3. Система ISOFIX
  - 1.3. Правила № 16 (Ремни безопасности)
    - 1.3.1. Технические поправки
    - 1.3.2. Устройства ускорения
    - 1.3.3. Система ISOFIX
  - 1.4. Правила № 17 (Прочность сидений)
  - 1.5. Правила № 21 (Внутреннее оборудование)

---

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

<sup>2</sup> Председатель GRSP сообщил о своем намерении продлить сессию по крайней мере на половину дня при условии одобрения WP.29.

<sup>3</sup> При условии получения санкции со стороны WP.29 на разработку глобальных технических правил.

- 1.6. Правила № 29 (Кабины грузовых транспортных средств)
  - 1.7. Правила № 44 (Детские удерживающие устройства)
    - 1.7.1. Система ISOFIX
    - 1.7.2. Устройства ускорения
    - 1.7.3. Технические поправки
  - 1.8. Правила № 94 (Защита в случае лобового столкновения)
  - 1.9. Правила № 95 (Защита в случае бокового столкновения)
  - 2. Прочие вопросы
    - 2.1. Обмен информацией о национальных и международных требованиях в области пассивной безопасности
    - 2.2. Процедура испытания манекена на удар сзади с использованием салазок.
-

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ  
СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

| №  | Представлен              | Пункт повестки дня | Язык | Название   |
|----|--------------------------|--------------------|------|--|
| 1. | Японией                  | 2.7                | A    | Документ с дополнительным разъяснением предложения о применении аварийно запирающегося втягивающего устройства датчика натяжения лямки ДУС   |
| 2. | Германией                | 3.2                | A    | Предложение по проектам поправок к Правилам № 17   |
| 3. | МОПАП                    | 2.2                | A    | Предлагаемое исправление к проекту дополнения 2 к поправкам серии 05 к Правилам № 14   |
| 4. | Секретариатом            | 3.3                | A    | Предложение по проекту исправления к поправкам серии 05 к Правилам № 22  |
| 5. | Японией                  | 2.3                | A    | Позиция Японии по предложению, содержащемуся в документе TRANS/WP.29/GRSP/2000/12, относительно изменения силы втягивания ремня безопасности   |
| 6. | Японией                  | 2.3                | A    | Дополнительный документ для разъяснения позиции Японии по предложению, содержащемуся в документе TRANS/WP.29/GRSP/2000/12, относительно изменения положений Правил № 16 ЕЭК, касающихся регулирования силы втягивания ремня безопасности |
| 7. | Соединенным Королевством | 2.6                | A    | Сводное предложение, включая пересмотр рисунков для Правил № 29  |
| 8. | Японией                  | 2.5                | A    | Позиция Японии по предлагаемому пересмотру документа TRANS/WP.29/GRSP/2001/4, касающегося детской удерживающей системы (ДУС)   |
| 9. | Германией                | 2.3                | A    | Предложение по проектам поправок к Правилам № 16   |

| №   | Представлен              | Пункт повестки дня | Язык | Название  |
|-----|--------------------------|--------------------|------|---|
| 10. | Германией                | 2.3                | A    | Предложение по проекту поправки к Правилам № 16   |
| 11. | Австралией               | 2.7                | A    | Удерживающие устройства для обеспечения безопасности детей и ляжки привязных ремней: статистические данные об авариях в Австралии   |
| 12. | Германией                | 3.2                | A    | Метод расчета $N_{km}$  |
| 13. | Румынией                 | 2.2                | A    | Замечания по предложению об изменении определения эффективного крепления  |
| 14. | Соединенным Королевством | 2.2                | A    | Дискуссионный документ Соединенного Королевства о возможных поправках к Правилам № 14. Требования в отношении прочности креплений для определенных категорий транспортных средств |
| 15. | ЕКБТС                    | 2.9                | A    | Программы испытаний ЕКБТС для проверки правильности спецификаций передней поверхности ПДБ. Доклад о ходе работы   |
| 16. | Испанией                 | 2.2                | A    | Предложение по исправлению к проекту дополнения № 2 к поправкам серии 05 к Правилам № 14 ЕЭК  |
| 17. | Испанией                 | 2.4                | A    | Предложение по исправлению к поправкам серии 04 к Правилам № 16 ЕЭК   |
| 18. | МОПАП                    | 2.5                | A    | Предложение по проектам поправок к Правилам № 21 ЕЭК  |
| 19. | МОПАП                    | 2.8                | A    | Предупреждающий знак для подушки безопасности - Правила № 94 ЕЭК  |
| 20. | КСАОД                    | 2.4                | A    | Предложение по внесению поправок в Правила № 17   |
| 21. | Францией                 | 2.2                | A    | Пересмотренное предложение по проекту поправок серии 06 к Правилам № 14   |
| 22. | Францией                 | 2.3                | A    | Пересмотренное предложение по проекту поправок серии 06 к Правилам № 16   |

| №   | Представлен         | Пункт повестки дня | Язык | Название   |
|-----|---------------------|--------------------|------|--|
| 23. | Францией            | 2.6                | A    | Пересмотренное предложение по проекту поправок серии 04 к Правилам № 44                              |
| 24. | Чешской Республикой | 2.4                | A    | Замечания по существующей редакции Правил № 17 с поправками серии 07                                 |
| 25. | Испанией            | 2.2                | A    | Пересмотренное предложение по документу TRANS/WP.29/GRSP/2000/10                                     |
| 26. | Нидерландами        | 2.7                | A    | Предложение по внесению поправок в Правила № 44 - ДУС  |
| 27. | Японией             | 2.3                | A    | Дополнительный материал по предложению Японии относительно внесения поправок в Правила № 16 ЕЭК      |
| 28. | Испанией            | 2.3                | A    | Дополнительные положения для предложения Японии  |
| 29. | Японией             | 2.3                | A    | Дополнительные положения по поправкам к Правилам № 16 ЕЭК  |
| -   | ИСО                 | 1.                 | A    | Решение проблемы выявления опасности от шумового воздействия на слух                                 |
| -   | ИСО                 | 1.                 | A    | Разработка методов оценки уровня шума от срабатывания подушки безопасности в современных автомобилях |
| -   | ИСО                 | 2.7                | A    | Детские удерживающие системы: доклад для GRSP  |
| -   | Нидерландами        | 3.2                | A    | Новый метод испытания для оценки степени тяжести повреждений шеи в случае ударов сзади               |

Приложение 2

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПОПРАВОК СЕРИИ 05 К ПРАВИЛАМ № 16,  
ПРИНЯТОЕ В ПРИНЦИПЕ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ GRSP  
НА ЕЕ ДВАДЦАТЬ ДЕВЯТОЙ СЕССИИ

Включить новый пункт 2.28 следующего содержания:

"2.28 Устройство уменьшения натяжения

Устройство, которое встроено во втягивающее устройство и уменьшает натяжение лямки при автоматическом срабатывании, когда ремень вставлен в пряжку. Когда ремень расстегнут, при автоматическом срабатывании функция уменьшения натяжения должна быть отключена".

Пункт 6.2.5.3.4 изменить следующим образом:

"... Если втягивающее устройство является частью элемента, удерживающего верхнюю часть туловища, то сила втягивания лямки должна быть не менее 0,1 даН и не более 0,7 даН при аналогичном способе измерения в случае ремня, оснащенного указанным ниже устройством уменьшения натяжения; минимальная сила втягивания может быть снижена до 0,05 даН только при использовании устройства уменьшения натяжения. Если лямка проходит через направляющий кронштейн ... оценке соответствия этим требованиям. Если в комплект входит устройство уменьшения натяжения, которое при автоматическом срабатывании уменьшает натяжение лямки при застегнутом ремне, то оценка соответствия этим требованиям до и после испытаний на износоустойчивость, предусмотренных в пункте 6.2.5.3.5, производится как с использованием такого устройства уменьшения натяжения, так и без его использования".

Пункт 6.2.5.3.5 изменить следующим образом:

"... (что в целом составляет 45 000 циклов). Если устройство уменьшения натяжения установлено вместе с ремнем, то вышеуказанные испытания проводятся как с использованием, так и без использования устройства уменьшения натяжения. После вышеупомянутых испытаний ...".

Включить новые пункты 6.2.5.4-6.2.5.4.2 следующего содержания:

- "6.2.5.4 После испытания на износостойчивость, предусмотренного в пункте 6.2.5.2.3 или в пункте 6.2.5.3.5, непосредственно после измерения силы втягивания согласно пункту 6.2.5.2.2 или пункту 6.2.5.3.4, соответственно, втягивающие устройства должны отвечать следующим двум техническим требованиям:
- 6.2.5.4.1 Когда манекен, одетый в хлопчатобумажную рубашку, наклоняется вперед на 45° и возвращается в первоначальное положение, втягивающее устройство не должно допускать каких-либо провисаний ремня в месте его прилегания к туловищу; и
- 6.2.5.4.2 Когда пряжка расстегнута и наконечник ремня высвобожден, втягивающее устройство должно быть способно само втянуть всю лямку ремня".

-----