



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSP/30
1 March 2002

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 ТРИДЦАТОЙ СЕССИИ

(3-6 декабря 2001 года)

1. Рабочая группа GRSP провела свою тридцатую сессию 3 декабря (вторая половина дня) - 6 декабря 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, Бельгии, Венгрии, Германии, Испании, Италии, Канады, Китайской Народной Республики, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Японии. В ней приняли участие представители 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), Международной ассоциации потребительских союзов (МАПС) и Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКБТС).

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

1. ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК

1.1 Правила № 11 (дверные замки и устройства крепления дверей)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/1

3. После того как Всемирный форум WP.29 согласился (TRANS/WP.20/792, пункт 62) с тем, что GRSP может продолжить разработку глобальных технических правил (гтп), Рабочая группа GRSP рассмотрела предложение, представленное экспертом от МОПАП (TRANS/WP.29/GRSP/2001/1). GRSP отметила, что наиболее существенные расхождения между предписаниями Соединенных Штатов Америки (FMVSS № 206) и Правилами № 11 касаются области применения Правил и положений о замках задних дверей.

4. Эксперт от МАПС выступил против предлагаемого исключения предписания о промежуточном положении закрытия навесных боковых дверей (пункт 2.2.1) и отметил, что в гтп следует предусмотреть максимальный уровень жесткости для действующих правил. Эксперт от МОПАП выразил мнение о том, что при согласовании технических предписаний следует не только использовать наиболее жесткие предписания, которые могут оказаться несовместимыми с другими требованиями, но и более подробно рассматривать действующие предписания с целью сохранения высокого уровня безопасности. Эксперт от Соединенного Королевства заявил, что разделяет эту точку зрения, и отметил, что GRSP следует рассмотреть все соответствующие предписания и произвести их техническую оценку.

5. Эксперт от Нидерландов просил обеспечить возможность функционирования внутренних ручек управления задней дверью при активизации замыкающего механизма. Он отметил, что возможность функционирования этих ручек при активизации данного механизма можно исключить только для недопущения открытия двери детьми.

6. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что намерен подробно изучить этот документ, и подчеркнул, что одна из договаривающихся сторон Соглашения 1998 года должна представить его на рассмотрение GRSP.

7. Поблагодарив эксперта от МОПАП за разработку сопоставительного документа, GRSP выразила надежду на то, что одна из договаривающихся сторон использует его для подготовки предложения по проекту гтп, и решила отложить дальнейшее обсуждение данного вопроса до тех пор, пока Исполнительный комитет Соглашения 1998 года не сообщит о своей точке зрения по нему.

1.2 Правила № 14 (крепления ремней безопасности)

1.2.1 Точки эффективного крепления ремня

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2000/10

8. Эксперт от Испании разъяснил GRSP, что в соответствии с высказанными просьбами работа по обновлению предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.29/GRSP/2000/10, все еще продолжается (TRANS/WP.29/GRSP/29, пункт 13). Он подтвердил свое намерение вынести это предложение на рассмотрение на сессии в мае 2002 года.

1.2.2 Проект глобальных технических правил (гтп)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2000/7; TRANS/WP.29/GRSP/2000/9 и Add.1;
TRANS/WP.29/GRSP/2001/5

9. Председатель напомнил экспертам GRSP, что в связи с возможностью использования двух уровней жесткости для гтп (крепление ремней безопасности в трех точках во всех положениях сидений транспортных средств категории M1 при наиболее высоком уровне жесткости и крепление ремней безопасности в двух точках на сиденьях, установленных против направления движения, при самом низком уровне жесткости), WP.29 рекомендовал предусмотреть в гтп только один набор предписаний. Он сообщил GRSP, что, как отметил WP.29, набор предписаний, предусматривающих менее высокие требования, допустим только при поступлении соответствующей просьбы со стороны какой-либо из договаривающихся сторон Соглашения 1998 года. В этой связи эксперт от Италии напомнил GRSP, что на нынешнем этапе ни в одном из законодательств не требуется крепления ремней безопасности в трех точках во всех положениях сидений транспортных средств категории M1. Кроме того, он заявил, что ни в одном из международных законодательств не предусматривается оснащение сидений, установленных против направления движения, ремнями безопасности с креплением в трех точках.

10. Эксперт от МОПС заявил, что поясной ремень безопасности для сидений, установленных по направлению движения, допускается только на конкретных рынках. Эксперт от Соединенного Королевства уточнил свою позицию, разъяснив, что, хотя на всех передних сиденьях необходимо требовать использования креплений ремней безопасности в трех точках, он согласен с тем, чтобы на сиденьях, установленных против направления движения, использовались крепления в двух точках. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSP, что в его стране использование креплений ремней безопасности в трех точках требуется не на всех сиденьях. Он также подчеркнул, что любое предложение по проекту гтп может быть представлено Рабочей группе GRSP только договаривающейся стороной Соглашения 1998 года.

11. GRSP приняла к сведению общее согласие в отношении использования креплений ремней безопасности в трех точках в случае передних сидений и креплений в двух точках в случае задних сидений. Эксперт от Нидерландов просил внести уточнения о сиденьях, устанавливаемых в положении, которое не полностью совпадает с положением, противоположным направлению движения. GRSP просила его представить соответствующее предложение для рассмотрения на следующей сессии.

12. GRSP пришла к выводу, что все четыре документа по данному пункту могли бы служить полным набором предписаний для разработки гтп, и - предположив, что какая-либо из договаривающихся сторон вынесет этот вопрос на рассмотрение, - решила отложить дальнейшее обсуждение данной темы до тех пор, пока Исполнительный комитет Соглашения 1998 года не сообщит о своей точке зрения.

1.2.3 "ISOFIX"

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/11; TRANS/WP.29/GRSP/2001/14; неофициальные документы № 8 и 13, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

13. GRSP решила рассмотреть совместно все пункты, касающиеся "ISOFIX" и затрагивающие правила № 14, 16 и 44 (см. пункты 37-45 настоящего доклада).

1.2.4 Технические поправки

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/18; неофициальный документ № 9, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

14. Эксперт от Японии представил неофициальный документ № 9, содержащий соотносительные предложения по внесению поправки к правилам № 14 и 16, направленные

на включение в эти правила положений о ремнях безопасности и их креплениях на задних сиденьях транспортных средств категории N. Он заявил, что после внесения этой поправки вышеупомянутые правила будут эквивалентны предписаниям Японии (Предписания по безопасности, статья 22-3) и федеральному стандарту FMVSS № 14 и что это могло бы способствовать принятию как одних, так и других правил. Для обеспечения более подробного рассмотрения данного предложения секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 9 под официальным условным обозначением к сессии в мае 2002 года.

15. GRSP рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/18. Было решено передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их июньских сессиях 2002 года, причем они должны рассматриваться лишь в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 05 к Правилам № 14.

16. По просьбе эксперта от МОПАП GRSP приняла приведенный ниже проект исправления к тексту Правил на французском языке. GRSP решила передать его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта исправления 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 14.

Пункт 12 исправить следующим образом (только текст на французском языке):

"...la fabrication d'un type d'ancrage de ceinture de sécurité conformément au... modèle visé à l'annexe 1 du présent Règlement."

1.3 Правила № 16 (ремни безопасности)

1.3.1 Технические поправки

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/17; TRANS/WP.29/GRSP/2001/19; TRANS/WP.29/GRSP/2001/23; неофициальные документы № 5, 23 и 24, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

17. Эксперт от Германии представил документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/17, содержащий предложение об уточнении и расширении сферы применения требований о ремнях безопасности особых типов. С целью обеспечения учета замечаний экспертов был представлен неофициальный документ № 23, изменяющий это предложение. GRSP приняла предложение, изложенное в документе TRANS/WP.29/GRSP/2001/17 и воспроизведенное в приложении 2 к настоящему докладу. Было решено передать его на

рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2002 года в качестве дополнения 13 к поправкам серии 04 к Правилам № 16.

18. Что касается снижения предельного значения силы втягивания (TRANS/WP.29/GRSP/2001/23 и неофициальный документ № 5), то эксперт от Японии представил неофициальный документ № 24, содержащий замечания по этому предложению, внесенные некоторыми экспертами. GRSP приняла это предложение, которое воспроизводится в приложении 2 к настоящему докладу, и согласилась включить его в проект дополнения 13 к поправкам серии 04 к Правилам № 16 (см. пункт 17 выше).

19. Эксперт от Испании представил предложение о распространении положений, касающихся удара туловища и лица водителя о рулевую колонку, на пассажира, занимающего переднее сиденье (TRANS/WP.29/GRSP/2001/19). Он уточнил, что в этом документе отсутствует один пункт, и разъяснил GRSP, что если транспортное средство официально утверждено по типу конструкции на основании правил № 21, 94 и 95, то удар лицом о приборную доску не представляет опасности. Некоторые эксперты поддержали это предложение, и GRSP решила продолжить его рассмотрение на сессии в мае 2002 года. GRSP просила секретариат представить пересмотренный вариант данного документа, включающий недостающий пункт.

1.3.2 Устройства для испытания на ускорение

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2000/12; TRANS/WP.29/GRSP/2001/2

20. В рамках Правил № 16 эксперт от Франции представил материалы о сопоставлении испытаний, предусматривающих использование комплексного оборудования, предназначенного для проведения испытания столкновением с препятствием, с испытаниями, предусматривающими использование салазкового оборудования типа "HYGE". Он сообщил GRSP, что были проведены испытания на трех различных видах оборудования, предназначенного для испытания столкновением с препятствием (комплексное оборудование, предназначенное для проведения испытания столкновением с препятствием; комплексное оборудование, предназначенное для проведения испытания столкновением с препятствием, с использованием салазок, оснащенных эластичной лямкой; и салазковое оборудование типа "HYGE"), и произвел четыре измерения. В заключение он заявил, что испытания с использованием салазкового оборудования типа "HYGE" можно рассматривать в качестве альтернативы нынешнему методу, предусмотренному Правилами № 16, даже несмотря на то, что его условия не во всех отношениях эквивалентны условиям, предусмотренным этим методом. И наконец, он в качестве первого шага предложил отразить этот альтернативный метод в правилах № 14,

16, 17, 21 и 44, а в качестве второго шага более существенным образом изменить упомянутые выше правила. Он также вызвался подготовить соответствующие предложения к следующей сессии.

21. GRSP поблагодарила эксперта от Франции за представленные им материалы и решила продолжить рассмотрение предложений, приведенных в документах TRANS/WP.29/GRSP/2000/12 и TRANS/WP.29/GRSP/2001/2, совместно с предложениями, которые, как предполагается, внесет эксперт от Франции.

1.3.3 "ISOFIX"

Документация: TRANS/WP.29/ GRSP/2001/15; неофициальные документы № 8 и 14, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

22. Как и в случае Правил № 14 (см. пункт 11 выше), GRSP решила рассмотреть совместно все те пункты, касающиеся "ISOFIX" и затрагивающие правила № 14, 16 и 44 (см. пункты 35-43 настоящего доклада).

1.3.4 Глобальные технические правила (гтп), касающиеся ремней безопасности

Документация: неофициальные документы № 17 и 18, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

23. Эксперт от КСАОД представил неофициальные документы № 17 и 18. Он объяснил, что в неофициальном документе № 17 содержится предложение по проекту глобальных технических правил о ремнях безопасности, разработанное представителями данной отрасли промышленности из различных стран, а в неофициальном документе № 18 - в первой части - проект гтп и - во второй части - таблица с указанием различий между Правилами № 16, федеральным стандартом FMVSS No. 209 и стандартом Японии SRRV 22-3, а также предложение по гтп.

24. Он подчеркнул, что в этом предложении определяется область применения этих правил с учетом трех сопоставленных наборов стандартов (ЕЭК, Соединенные Штаты Америки и Япония); что им предусматриваются динамические, а не статические испытания, а также испытания с целью проверки прочности ремней безопасности в соответствии с принципами федерального стандарта FMVSS No. 209.

25. По просьбе GRSP, он уточнил, что согласно этому предложению, пассажиры транспортного средства, как считается, удерживаются ремнями безопасности и другими

удерживающими системами, а не сиденьями транспортного средства. Он отметил, что данное предложение не будет относиться к первоначальным удерживающим системам, устанавливаемым на транспортных средствах. Он также уточнил, что в ходе испытаний не следует отсоединять пряжку ремня. В этой связи эксперт от МОПС обратился с официальной просьбой о том, чтобы при разработке проекта гтп, касающихся ремней безопасности, был рассмотрен вопрос о включении в эти правила требований, не допускающих разъединения пряжек ремней безопасности под воздействием инерционных нагрузок, возникающих при существенных ускорениях. Он отметил, что так называемые "инерционные разъединения" имели место как в случае ДТП, так и при полномасштабных испытаниях транспортного средства.

26. GRSP поблагодарила эксперта от КСАОД и решила провести более подробное обсуждение с учетом не только документов КСАОД, но и документа, который должен быть передан экспертами от Соединенных Штатов Америки и который касается аспектов соответствия между Правилами № 16 и федеральным стандартом FMVSS No. 209. В любом случае GRSP решила, что после завершения обсуждения документа, о котором объявил эксперт от Соединенных Штатов Америки, работа по данной теме будет отложена до тех пор, пока какая-либо из договаривающихся сторон не приступит к подготовке предложения по проекту гтп и Исполнительный комитет Соглашения 1998 года не сообщит свою точку зрения по этому вопросу.

1.4 Правила № 17 (прочность сидений)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/20; неофициальные документы № 20, 21 и 25, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

27. Эксперт от Чешской Республики представил документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/20, содержащий предложение о приведении этих Правил в соответствие с директивой 74/408/ЕЕС Европейского сообщества. Он заявил, что для обеспечения полной параллельности этих Правил он предлагает рассмотреть на следующей сессии вопрос о санкционировании официального утверждения сиденья в качестве отдельного элемента.

28. Некоторые эксперты выразили обеспокоенность в связи с изменением области применения Правил - рис. в приложении 5 - и их распространения на другие сиденья, помимо сидений, установленных по направлению движения. GRSP просила эксперта от Чешской Республики ответить на эти замечания на сессии, которая состоится в мае 2002 года.

29. Эксперт от КСАОД представил неофициальный документ № 20, содержащий его предложение о внесении поправок в Правила № 17 с целью включения в них предписаний, касающихся официального утверждения типа систем распределения диапазона деталей, реализуемых на рынке запасных частей. Он также представил неофициальный документ № 21, в котором указано соотношение между динамическими и статическими испытаниями, предложенными в неофициальном документе № 20.

30. Были выражены опасения в отношении увязки транспортных средств и их элементов, возможность деблокировки спинок сидений под воздействием этих элементов, а также соответствия предписаниям Правил № 21. Подчеркивалось также, что такие элементы должны обеспечивать такой же уровень безопасности, что и первоначальные детали, поставляемые заводами-изготовителями транспортных средств.

31. Эксперт от КСАОД согласился пересмотреть предлагаемый документ с учетом изложенных замечаний и предложил представить его на рассмотрение на следующей сессии.

32. Что касается предложения о выделении достаточного места для пассажира двухдверного транспортного средства, занимающего заднее сиденье (TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1)), то эксперт от Испании представил неофициальный документ № 25, в котором предлагается в ходе испытаний использовать цилиндр, представляющий собой туловище манекена "Гибрид III". Он вызвался обновить свое предложение к следующей сессии. Эксперт от Германии предложил включить в него исчерпывающие инструкции относительно использования этого цилиндра.

1.5 Правила № 21 (внутреннее оборудование)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1998/17; TRANS/WP.29/GRSP/2001/11

33. GRSP приняла документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/11 с поправками, утвержденными на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRSP/29, пункт 44). И хотя была принята к сведению сохраняющаяся оговорка эксперта от Италии в отношении приложения 8 к этому предложению, все же было решено представить измененное предложение на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии № 01 к Правилам № 21.

34. GRSP решила продолжить рассмотрение документа TRANS/WP.29/GRSP/1998/17 в будущем.

1.6 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 двадцать девятой сессии

35. Эксперт от Российской Федерации напомнил о двух основных вопросах, находящихся на рассмотрении, а именно: о предложении, приведенном в документе TRANS/WP.29/GRSP/2001/3, которое должно быть пересмотрено экспертом от Соединенного Королевства (TRANS/WP.29/GRSP/29, пункт 50); и об определении области применения. Он предложил отложить рассмотрение нового предложения, но все же обсудить вопрос об области применения.

36. GRSP сочла, что перед рассмотрением вопроса об области применения Правил следует представить соответствующее письменное предложение, и просила эксперта от Российской Федерации внести окончательное предложение. Эксперт от МОПАП предложил не изменять область применения Правил, поскольку официальное утверждение транспортного средства на основании Правил № 94 может исключить необходимость в проведении испытания на лобовое столкновение, предусмотренного в Правилах № 29.

1.7 Правила № 44 (детские удерживающие устройства)

1.7.1 "ISOFIX"

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/1997/12; TRANS/WP.29/GRSP/2001/16; неофициальные документы № 8, 12, 14, 15 и 19, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

37. Эксперт от Франции представил итоги обзора проблемы ISOFIX с целью достижения согласия по принципам этой системы, согласованным в рамках редакционной группы. По его мнению, такое согласие необходимо достичь до начала подробного рассмотрения предлагаемых поправок к правилам № 14, 16 и 44 (как указано в неофициальных документах № 13, 14 и 15, заменяющих документы TRANS/WP.29/GRSP/2001/14, TRANS/WP.29/GRSP/2001/15 и TRANS/WP.29/GRSP/2001/16, соответственно).

38. Он сообщил GRSP, что редакционная группа достигла согласия по базовым принципам определения статуса ISOFIX либо в качестве системы, включающей систему креплений ISOFIX, либо в качестве системы, включающей как смену креплений ISOFIX,

так и верхние фаловые крепления ISOFIX. Если система креплений ISOFIX представляет собой только два нижних крепления, сконструированных в соответствии со стандартом ИСО, то верхний фал ISOFIX является креплением, предназначенным для установки соединителя верхней фаловой лямки. Он также отметил, что эта группа достигла согласия - как минимум, по транспортным средствам М1 - относительно использования двух положений ISOFIX, причем, по крайней мере, одного из них во втором ряду сидений, а также двух верхних фаловых креплений - по одному для арматур сидений ИСО, устанавливаемых как в направлении движения, так и против направления движения транспортного средства.

39. Он разъяснил GRSP, что, помимо нынешней классификации по массе, предусмотренной в Правилах № 44, детские удерживающие системы (ДУС) были подразделены на пять размеров. Он заявил, что в качестве ДУС с универсальным креплением ISOFIX была предложена комплексная ДУС, устанавливаемая по направлению движения и включающая два устройства ISOFIX и одно верхнее фаловое устройство, и что для проведения испытания на официальное утверждение этой ДУС с креплением ISOFIX следует использовать стенд, оборудованный верхним фаловым устройством и предусмотренный в Правилах № 44. Он сообщил GRSP, что в качестве ДУС с полууниверсальным креплением ISOFIX будет рассматриваться любая ДУС с двумя устройствами ISOFIX и любым другим приспособлением, предотвращающим вращение, и что с целью испытания для ее официального утверждения будет использоваться стенд, предусмотренный в Правилах № 44.

40. Завершая свое выступление, эксперт от Франции заявил, что при любом положении ISOFIX в транспортном средстве завод-изготовитель легкового автомобиля заявит, какие категории, группы массы и типы арматуры ISOFIX ДУС могут быть установлены. Он также отметил, что на упаковке каждой ДУС с креплением ISOFIX следует наносить маркировку, указывающую категории, группы массы и типы соответствующих арматур ISOFIX.

41. GRSP поблагодарила эксперта от Франции за его содержательное выступление и выразила признательность редакционной группе за предпринятые усилия с целью достижения консенсуса по этому сложному вопросу. Эксперта от Франции любезно просили передать в секретариат текст его выступления, с тем чтобы занести его на вебстраницу GRSP.

42. GRSP отметила, что у нее сложилось благоприятное мнение о вышеупомянутых базовых принципах. Вместе с тем эксперт от Нидерландов заявил, что универсальная концепция не должна подразумевать применения верхнего фала устройства для

предупреждения вращения. Эксперты от Соединенного Королевства, Австралии, Канады и МОПС выразили мнение о том, что два нижних крепления не могут служить адекватным средством, гарантирующим безопасность детей, и подчеркнули необходимость использования верхнего фала. Эксперты от Франции и МОПАП заявили, что верхний фал является одним из эффективных используемых средств, но для недопущения вращения ДУС в будущем можно было бы разработать новые системы. Эксперт от Японии одобрил предложения, приведенные в неофициальных документах № 13, 14 и 15, и обратил внимание GRSP на неофициальный документ № 8, содержащий поправки к ним. Эксперты от Германии и Италии выразили свои оговорки в отношении этих предложений.

43. Эксперт от Италии заявил, что концепция объема в отношении ДУС, устанавливаемых как по, так и против направления движения, подразумевает введение новых требований, которые никогда не предусматривались правилами, касающимися транспортных средств. Он также отметил, что другим следствием внедрения предлагаемых комплектов является принятие минимальных габаритов (от 400 до 440 мм) арматур, используемых в ДУС с универсальными креплениями ISOFIX. Он также указал, что новые комплекты, которые, по всей видимости, позволяют проверять длину ремней безопасности, предназначенных для взрослого, в случае полууниверсальных креплений ISOFIX, не соответствуют нынешним предписаниям об объеме, в частности, из-за положения пряжки. Он отметил, что это приведет к несогласованности в использовании либо ISOFIX, либо традиционных универсальных ДУС на одном и том же сиденье. В заключение он заявил, что Италия поддерживает предложения, переданные Францией, в качестве надежной основы для обсуждения этих вопросов при условии, что из них не будут следовать требования относительно транспортных средств, касающиеся внутреннего объема.

44. Эксперты от Соединенных Штатов Америки и Австралии напомнили GRSP, что в неофициальном документе № 12 предлагается согласиться с использованием как жестких, так и нежестких креплений ISOFIX.

45. В конечном счете, GRSP решила рассмотреть предложения Франции на сессии в мае 2002 года и просила экспертов изучить соответствующие неофициальные документы. Для обеспечения надлежащего рассмотрения данного вопроса секретариату было поручено распространить неофициальные документы № 8, 12, 13, 14, 15 и 19 под официальным условным обозначением.

1.7.2. Устройства для испытания на ускорение

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2000/3

46. Итоги состоявшегося обсуждения изложены в пунктах 20 и 21 выше.

1.7.3. Технические поправки

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2000/2; 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; TRANS/WP.29/GRSP/2001/21; неофициальные документы № 1 и 8 двадцать девятой сессии; неофициальные документы № 6, 10 и 11, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

47. Эксперт от Швеции представил неофициальный документ № 6, заменяющий документ TRANS/WP.29/GRSP/2000/2. Эксперт от Германии представил от имени испытательных лабораторий документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/8 и напомнил GRSP, что документ TRANS/WP.29/GRSP/2000/16 все еще рассматривается. Эксперт от Нидерландов представил документ TRANS/WP.29/GRSP/2000/21 и в свою очередь также напомнил GRSP, что документ TRANS/WP.29/GRSP/2000/15 по-прежнему находится на рассмотрении.

48. GRSP пришла к выводу о взаимосвязи всех пяти документов и для облегчения их понимания просила экспертов от указанных выше трех стран подготовить сводный вариант всех предложений для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

49. Эксперты от Финляндии, Германии, Нидерландов, Швеции и КСАОД высказались против принятия предложения о процедуре контроля за соответствием производства (СП) (TRANS/WP.29/GRSP/2001/13). Эти эксперты сочли, что в настоящее время договаривающиеся стороны, применяющие Правила № 44, неверно используют положения о СП и что проблемы, которые предполагается преодолеть при помощи принятия этого предложения, не существовали бы в случае правильного применения требований, предусмотренных в Соглашении 1958 года, вместе с предписаниями Правил № 44.

50. GRSP решила продолжить рассмотрение этого предложения на сессии в мае 2002 года с учетом положений о СП, приведенных в Соглашении 1958 года.

51. Что касается предложения Японии, направленного на обеспечение более удобного функционирования пряжки и язычка ремня безопасности, с тем чтобы можно было использовать решетчатое втягивающее устройство и устанавливать обращенные назад ДУС с двумя креплениями ремней безопасности на сиденьях транспортных средств (TRANS/WP.29/GRSP/2001/4), то эксперт от Японии представил неофициальные документы № 10 и 11. Он напомнил GRSP, что этого же вопроса касаются неофициальные документы № 1 и 8 двадцать девятой сессии.

52. Что касается указанных трех целей данного предложения, то некоторые эксперты выразили опасения и определенное несогласие в связи с их возможным принятием. Председатель GRSP признал, что пока ни одна из этих трех целей не является приемлемой, и предложил принять соответствующее решение на национальном уровне для выхода из создавшегося тупика.

1.8. Правила № 94 (защита в случае лобового столкновения)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/6, TRANS/WP.29/GRSP/2001/7; TRANS/WP.29/GRSP/2001/22; неофициальный документ № 26, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

53. Что касается предложений о наклейке, используемой для предупреждения об опасности, которую создают подушки безопасности для обращенных назад детских удерживающих устройств (TRANS/WP.29/GRSP/2001/7; TRANS/WP.29/GRSP/2001/22), то эксперты от МОПС и МОПАП приняли компромиссное решение и представили его GRSP (неофициальный документ № 26).

54. GRSP приняла предложение, содержащееся в неофициальном документе № 26 и воспроизведенное в приложении 3 к настоящему докладу, и решила передать его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 94.

55. GRSP также приняла предложение, изложенное в документе TRANS/WP.29/GRSP/2001/6, с указанными ниже поправками. Она решила передать его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта исправления 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 94.

Приложение 9.

Пункт 1.1., ссылку "(BS 1470)" исправить на "(ИСО 209, часть 1)"

Пункт 1.2., ссылку "(BS 1470)" исправить на "(ИСО 209, часть 1)", а данные, приведенные на строке, касающейся размеров элемента, - следующим образом:

"....."

Размер ячейки: 6,4 мм ± 20%

....."

1.9 Правила № 95 (защита в случае бокового столкновения)

Документация: неофициальные документы № 2, 3 и 16, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

56. Эксперт от ЕКБТС представил окончательный доклад, касающийся программы аттестационного апробирования спецификаций передней поверхности подвижного деформирующегося барьера (ПДБ) ЕКБТС в соответствии с решениями, принятыми на предыдущих сессиях (TRANS/WP.29/GRSP/28, пункты 89 и 90, и TRANS/WP.29/GRSP/29, пункты 69 и 70). Он заявил, что в неофициальном документе № 2 содержатся рекомендации относительно пересмотренных спецификаций передней поверхности подвижного деформирующегося барьера ЕКБТС, а в приложении к нему - конкретное предложение о внесении поправок в Правила № 95.

57. Он сообщил GRSP, что в результате осуществления аттестационной программы были выявлены приемлемые качества повторяемости и воспроизводимости передних поверхностей ПДБ, разрабатываемых для обеспечения соответствия с предлагаемыми новыми спецификациями. Кроме того, он заявил, что результаты испытания свидетельствуют о необходимости повышения адгезионной силы сцепления между алюминиевыми блоками и задним щитом в случае некоторых передних поверхностей с 0,4 Мпа до 0,6 Мпа и что, следовательно, в предлагаемых конструкционных спецификациях рекомендовано использовать измененный коридор для блоков 1 и 3.

58. Эксперт от Японии уточнил, что, как показали полномасштабные испытания, проводившиеся в стране, деформация кузова транспортного средства, подвергшегося удару, составляет максимум 50 мм, и что соотношение динамической и статической

полномасштабной кривой не является четким. Он отметил, что, по его мнению, необходимо более тщательно рассмотреть вопрос о полномасштабном динамическом и статическом реагировании.

59. GRSP поблагодарила эксперта от ЕКТБС и страны, принявшие участие в этой работе. Было решено, что следует подробно рассмотреть содержащееся в неофициальном документе № 2 предложение о внесении поправок в Правила № 95, и секретариату было поручено распространить его под официальным условным обозначением на сессии в мае 2002 года.

60. GRSP рассмотрела и приняла исправление к Правилам, содержащееся в неофициальном документе № 16. Было решено представить его в том виде, в каком оно приведено ниже, на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта исправления 3 к Правилам № 95.

Приложение 5,

Пункт 2.3.1.3 изменить следующим образом:

"...отклонение не превышает допустимой деформации более чем на 35 мм и сумма..."

61. Эксперт от Нидерландов представил материалы о разработке манекена "Eurosid 2" ("ES-2"). Он разъяснил, что цель этой новой конструкции состоит в усовершенствовании нынешнего манекена "Eurosid 1" ("ES-1"). Он подтвердил, что данная работа координируется ЕКБТС и ИАБД и что в Европейском союзе, Соединенных Штатах Америки, Канаде, Японии и Австралии проводятся всеобъемлющие испытания. В заключение он отметил, что характеристики "ES-2" значительно выше характеристик предыдущего "ES-1" и что эта модель должна быть принята во всех странах.

62. Эксперт от Италии согласился с тем, что качественные характеристики прототипа манекена "ES-2" выше по сравнению с манекеном "ES-1" и что при проведении полномасштабных испытаний некоторые наиболее важные результаты измерений в случае "ES-2" были более эффективны, чем в случае "ES-1". В конечном счете, он согласился с тем, что "ES-2" служит надежной основой для согласования и проведения более эффективной оценки при полномасштабном испытании столкновением с препятствием. Вместе с тем он заявил, что возможное включение положений о новом манекене в предусмотренные Правилами испытания должно обуславливаться только временным фактором, определяющим введение в эксплуатацию транспортных средств новых типов, и что следует соответствующим образом скорректировать переходные

положения, с тем чтобы обеспечить достаточное количество времени для решения проблем, связанных с характеристиками манекена.

63. Эксперт от Франции подчеркнул, что основная цель разработки нового манекена состоит в обеспечении согласованности и что создание "ES-2" - это шаг в верном направлении. Эксперт от Соединенных Штатов Америки уточнил, что разработка манекена "ES-2" еще находится на стадии исследования и подтвердил, что, хотя значительную часть трудностей, связанных с "ES-1", удалось преодолеть, использование заднего щита все еще сопряжено с проблемами. Он отметил, что ему следует передать в НАБД соответствующую информацию, прежде чем она примет окончательное решение о приемлемости манекена "ES-2" в США.

64. Эксперт от ИСО представил материалы о разработке современного согласованного манекена "WorldSID", предназначенного для испытаний на удар сбоку. Он отметил, что данный проект осуществляется под эгидой TC22 ИСО и что его цель состоит в замене всех существующих манекенов взрослого человека, предназначенных для проведения испытаний на боковой удар, единой, высокоточной биомоделью, приемлемой для всех пользователей. В качестве резюме своего выступления он заявил, что характеристики прототипа манекена "WorldSID" являются весьма обнадеживающими, что работа по его созданию все еще продолжается и что выпуск окончательной модели манекена и начало ее производства намечены на 2004 год.

65. GRSP поблагодарила экспертов от Нидерландов и от ИСО за представленные ими материалы и решила занести эти материалы на вебстраницу GRSP.

2. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

2.1 Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности

66. Эксперт от Италии сообщил GRSP о недавних изменениях, происшедших в Рабочей группе по сухопутному транспорту Европейского совета, где рассматривается предложение о директиве, касающейся обязательного использования в транспортных средствах ремней безопасности и детских удерживающих систем. Он заявил, что в предлагаемом тексте будет предусмотрено требование о том, чтобы для удерживания детей в транспортных средствах категорий M2 и M3 (городских и междугородных автобусах) использовался ремень безопасности, предназначенный для взрослого, если на борту этого транспортного средства отсутствует детская удерживающая система. В частности, он обратил внимание экспертов GRSP на возможные негативные

последствия дорожно-транспортных происшествий с точки зрения безопасности детей, которые обуславливаются тем, что ремни безопасности предназначены для использования взрослыми. В этой связи он просил экспертов GRSP ознакомить делегатов от Рабочей группы по сухопутному транспорту с указанными выше рисками, с тем чтобы отложить принятие любого решения относительно средств удерживания детей в городских и междугородных автобусах до проведения надлежащих технических исследований. GRSP одобрила предложение экспертов от Италии и решила, что этой Группе следует обратиться к WP.29 с просьбой о предоставлении ей мандата на изучение надлежащих средств удерживания детей в городских и международных автобусах.

2.2. Новый проект правил, касающихся предотвращения травм от внезапного резкого движения головы и шеи в случае дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом на транспортное средство сзади

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

67. Эксперт от ИСО представил результаты работы, проводящейся TC22 SC10 WG1 ИСО с целью изучения характера повреждений шеи при наезде на транспортное средство сзади на низкой скорости. Он отметил, что согласованной процедуры испытания не существует и что ИСО разрабатывает эту процедуру испытания. Он уточнил, что рабочая группа рассматривает только вопрос о легких травмах, которые могут наноситься в том случае, если разница в скорости движения составляет 15 км/ч. Он отметил, что к марту 2002 года будет распространен проект документа, касающегося соответствующих измерений, для официального утверждения членами рабочей группы.

68. Председатель поблагодарил эксперта от ИСО за его сообщение и отметил целесообразность разработки проекта правил. Он напомнил о материалах, которые были представлены на предыдущих сессиях, и счел, что крайне важно обеспечить координацию данной деятельности с целью недопущения ее дублирования, а также вынести на рассмотрение GRSP лишь общее предложение. Он вновь предложил возложить задачу по координации этой деятельности на ЕКБТС (TRANS/WP.29/GRSP/29, пункт 75).

69. Эксперт от Италии представил неофициальный документ № 4, в котором изложены опасения Италии в связи с разработкой процедуры испытания на столкновение транспортных средств при наезде сзади. Он отметил, что разделяет мнение Председателя о том, что эта деятельность должна координироваться ЕКБТС, и указал, что предложение по проекту правил, касающихся защиты от травм, получаемых от внезапного резкого

движения головы и шеи, не следует рассматривать до его принятия Руководящим комитетом ЕКБТС.

2.3 Международная организация по научно-исследовательскому сотрудничеству (МОНИС)

Документация: неофициальные документы № 1, 7 и 22, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

70. Эксперт от Австралии, являющийся Председателем рабочей группы МОНИС по изучению последствий бокового удара, сообщил о ходе работы, осуществляемой этой группой (неофициальный документ № 1). Он произвел обзор деятельности, проделанной с 1998 года, и разъяснил, что основная цель этой группы на период 2000-2005 годов состоит в координации научно-исследовательской работы на всемирном уровне с целью оказания поддержки в разработке будущей процедуры испытания на боковой удар и в обеспечении максимального согласования этой задачи с задачей по повышению безопасности при боковом ударе в реальных условиях. Он заявил, что в результате обзора первого двухгодичного периода рабочая группа по изучению последствий бокового удара пришла к выводу о том, что новые процедуры, направленные на изучение последствий бокового удара, должны предполагать использование подвижного деформирующегося барьера при испытании транспортного средства, проведение испытания защитных балок, оценку срабатывания подушки безопасности и проведение испытания защитной подсистемы на удар.

71. Эксперт от Соединенного Королевства, являющийся Председателем рабочей группы МОНИС по аспектам согласования результатов испытаний на столкновение транспортного средства с препятствием, также рассказал о деятельности этой группы (неофициальный документ № 22). Он подчеркнул, что в рамках этой деятельности проводились исследования по транспортным средствам различных размеров и категорий, подвергшимся лобовому и боковому удару. Он отметил, что, по мнению этой рабочей группы, усовершенствование конструктивного взаимодействия сыграет полезную роль и что целый ряд испытаний, предусматривающих использование существующих стационарных барьеров и подвижного деформирующегося барьера, рассматривается на предмет определения возможного окончательного испытания.

72. Председатель GRSP в качестве Председателя рабочей группы МОНИС по вопросам современной защиты транспортного средства при лобовом столкновении также сообщил о деятельности этой Группы (неофициальный документ № 7). Он подчеркнул, что основная цель этой рабочей группы состоит в разработке согласованной процедуры защиты от

лобового столкновения с учетом различных мнений, высказывавшихся в различных странах мира.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

73. С учетом сообщения, сделанного секретариатом в понедельник, 3 декабря 2001 года, и в соответствии с правилом 13 правил Процедуры (TRANS/WP.29/690) GRSP объявила о выборах должностных лиц, состоявшихся в среду, 5 декабря 2001 года. GRSP избрала г-жу Дж. Эйбрахам (Соединенные Штаты Америки) Председателем обеих сессий, запланированных на 2002 год.

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ ПРЕДСЕДАТЕЛЮ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ г-ну К. ЛОМОНАКО

74. GRSP с сожалением отметила, что г-н Ломонако решил уйти с поста Председателя, который он занимал с момента учреждения GRSP. Было указано, что до этого он являлся Председателем некоторых других групп экспертов и проработал в рамках WP.29 в общей сложности более 30 лет. Он существенным образом способствовал повышению не только пассивной безопасности транспортных средств, но и их общей безопасности. В знак признания его высоких как человеческих, так и профессиональных качеств, а также усилий, предпринимавшихся им на поприще Председателя GRSP даже после того, как он вышел на пенсию в своей стране, эксперт от Испании предложил GRSP избрать г-на К. Ломонако своим Почетным председателем. GRSP единодушно приняла его предложение. Секретарь от имени всех участников сессии поблагодарил г-на К. Ломонако за образцовое выполнение им обязанностей Председателя и пожелал ему длительного и счастливого пребывания на пенсии.

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ Г-НУ Р. ФЕРРАВАНТЕ

75. GRSP была проинформирована о том, что г-н Р. Ферраванте, эксперт от Европейского сообщества, прекращает работу по вопросам GRSP ввиду возложения на него новых обязанностей. GRSP поблагодарила его за эффективную деятельность и пожелала ему всяческих успехов в будущем.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

76. GRSP приняла изложенную ниже повестку дня своей тридцать первой сессии, которая состоится в Женеве 13 мая (14 час. 30 мин.) - 17 мая (12 час. 30 мин.) 2002 года¹:

1. Поправки к правилам ЕЭК ООН (Соглашение 1958 года)
 - 1.1 Правила № 11 (дверные замки и устройства крепления дверей)²
 - 1.2 Правила № 14 (крепления ремней безопасности)
 - 1.2.1 Определение точек эффективного крепления
 - 1.2.2 Проект глобальных технических правил по креплениям ремней безопасности
 - 1.3 Правила № 16 (ремни безопасности)
 - 1.3.1 Технические поправки
 - 1.3.2 Проект глобальных технических правил²
 - 1.4 Правила № 17 (прочность сидений)
 - 1.5 Правила № 21 (внутреннее оборудование)
 - 1.6 Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств)
 - 1.7 Правила № 44 (детские удерживающие устройства)
 - 1.7.1 Технические поправки

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 При условии получения со стороны WP.29 санкции на разработку глобальных технических правил.

- 1.8 Правила № 95 (защита в случае бокового столкновения)
 - 2. ISOFIX³
 - 3. УСТРОЙСТВА ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ НА УСКОРЕНИЕ
 - 4. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ
 - 4.1 Обмен информацией о национальных и международных требованиях в области пассивной безопасности
 - 4.2 Процедура испытания манекена на удар сзади с использованием салазок⁴
-

³ Тридцать первая сессия GRSP начнется с рассмотрения аспектов ISOFIX, затрагивающих все соответствующие правила.

⁴ При условии представления результатов исследования ЕКБТС.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ
СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	Австралией	2.3	A	Доклад о ходе работы рабочей группы МОНИС по изучению последствий бокового удара
2.	ЕКБТС	1.9	A	Рекомендации по пересмотренным спецификациям передней поверхности подвижного деформирующегося барьера ЕКБТС
3.	Италией	1.9	A	Опасения делегации Италии в связи с разработкой манекена "ES-2"
4.	Италией	2.2	A	Опасения делегации Италии в связи с разработкой процедуры испытания на столкновение при наезде сзади
5.	Японией	1.3.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 16 ЕЭК
6.	Швецией	1.7.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 44
7.	Италией	2.3	A	Доклад о работе за пятилетний период в области современной защиты от лобового столкновения
8.	Японией	1.2.3.1 1.3.3.1 1.7.1	A	Позиция Японии относительно предлагаемого включения систем ISOFIX в правила ЕЭК
9.	Японией	1.2.4	A	Предложение, касающееся использования ремней безопасности на задних сиденьях транспортных средств категории N (правила № 14 и № 16)
10.	Японией	1.7.3	A	Результаты испытания на торможение

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
11.	Японией	1.7.3	A	Результаты динамического испытания обращенных назад ДУС под наклоном 45°
12.	Секретариатом	1.7.1	A	Замечания, касающиеся ISOFIX
13.	Францией	1.2.3	A	Предложение по проекту поправок серии 06 к Правилам № 14
14.	Францией	1.3.3	A	Предложение по проекту поправок серии 04 к Правилам № 16
15.	Францией	1.7.1	A	Предложение по проекту поправок серии 04 к Правилам № 44
16.	Секретариатом	1.9	A	Предложение по проекту исправления к Правилам № 95
17.	КСАОД	1.3.4	A	Проект глобальных технических правил по ремням безопасности
18.	КСАОД	1.3.4	A	Представление проекта глобальных технических правил по ремням безопасности
19.	Соединенным Королевством	1.7.1	A	Предложение Соединенного Королевства по изменению ограничений, касающихся зоны головы, в случае детских удерживающих устройств ISOFIX, оснащенных верхним фалом
20.	КСАОД	1.4	A	Проект поправок к Правилам № 17
21.	КСАОД	1.4	A	Проект поправок к Правилам № 17. Соотношение между динамическим и статическим испытанием транспортных средств, имеющих кузов типа "универсал", с использованием барьерных сетей
22.	Соединенным Королевством	2.3	A	Доклад о работе рабочей группы МОПС по обеспечению совместимости транспортных средств

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
23.	Германией	1.3.1	A	Предложение о внесении поправок в документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/17
24.	Японией и Испанией	1.3.1	A	Предложение по проекту поправок серии 05 к Правилам № 16
25.	Испанией	1.4	A	Проект поправок к Правилам № 17
26.	МОПС и МОПАП	1.8	A	Проект поправок к Правилам № 94
--	ЕКБТС	1.9	A	Разработка и оценка манекена "EUROSID-2" ("ES-2")
--	ИСО	1.9	A	"WorldSID"; современный согласованный манекен, предназначенный для использования в ходе испытания на боковой удар
--	ИСО	2.2	A	Деятельность TC22 SC10 WG1 ИСО по разработке испытательной процедуры для оценки опасности получения травмы шейного отдела позвоночника при наезде на транспортное средство сзади на низкой скорости
--	Францией	1.2.3 1.3.3 1.7.1	A	Включение положений о системах ISOFIX в правила № 14, 16 и 44
--	Францией	1.3.2	A	Сопоставительные испытания с использованием комплексного оборудования, предназначенного для испытания столкновением с препятствием, и салазкового оборудования типа "HYGE" в рамках Правил № 16 ЕЭК

Приложение 2

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 16,
ПРИНЯТЫЕ GRSP НА ЕЕ ТРИДЦАТОЙ СЕССИИ

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"...поглощение энергии или втягивание ремня.

Приспособление может быть испытано и официально утверждено в качестве ремня безопасности либо удерживающей системы".

Пункт 2.1.1 изменить следующим образом :

"2.1.1 Поясной ремень

Ремень с креплением в двух точках, который охватывает туловище пользователя на высоте таза".

Пункт 2.1.3 изменить следующим образом:

"2.1.3 Ремень с креплением в трех точках

Ремень, представляющий собой сочетание главным образом поясного и диагонального ремней".

Включить новый пункт 2.1.4 следующего содержания:

"2.1.4 Ремень типа S

Ремень, не являющийся ремнем с креплением в трех точках или поясным ремнем".

Пункт 2.1.4 (прежний), нумерацию изменить на 2.1.5, а текст - следующим образом:

"2.1.5 Ремень привязного типа

Ремень типа S, состоящий из поясного ремня и плечевых лямок; ремень привязного типа может монтироваться вместе с дополнительным комплектом пристяжных лямок;"

Пункт 2.17 изменить следующим образом:

"2.17 Удерживающая система

Система, которая предназначена для транспортного средства конкретного типа либо типа, определенного заводом-изготовителем транспортного средства, а также согласована технической службой и которая состоит из сиденья и ремня, прикрепленного к транспортному средству надлежащим образом, и включает, кроме того, все элементы, которые предусмотрены для снижения риска ранения пользователя в случае резкого замедления транспортного средства посредством ограничения мобильности тела пользователя;"

Включить новый пункт 2.28 следующего содержания:

"2.28 Устройство снижения натяжения

Устройство, встроенное во втягивающее устройство и автоматически снижающее натяжение лямок, когда пристегнут ремень безопасности. При отстегивании этого ремня такое устройство отключается автоматически".

Включить новый пункт 5.3.4.2.2.4 следующего содержания:

"5.3.4.2.2.4 буква "t" в случае ремня безопасности с втягивающим устройством, оснащенным устройством снижения натяжения".

Пункты 5.3.4.2.2.4 и 5.3.4.2.2.5 (прежние), изменить нумерацию на 5.3.4.2.2.5 и 5.3.4.2.2.6.

Пункт 6.2.5.2.2 изменить следующим образом:

"6.2.5.2.2 Если втягивающее устройство является частью поясного ремня...

Если вытягивающее устройство является частью элемента, удерживающего верхнюю часть туловища, то сила вытягивания лямки должна быть не менее 0,1 даН и не более 0,7 даН при аналогичном способе измерения.

Пункт 6.2.5.3.4 изменить следующим образом:

"6.2.5.3.4 Если вытягивающее устройство является частью поясного ремня...

Если вытягивающее устройство является частью элемента, удерживающего верхнюю часть туловища, то сила вытягивания лямки должна быть не менее 0,1 даН и не более 0,7 даН при аналогичном способе измерения, за исключением ремня, оборудованного устройством снижения натяжения; в последнем случае минимальная сила вытягивания может быть сокращена только до 0,5 даН, когда такое устройство функционирует. Если лямка проходит через направляющий кронштейн, то сила вытягивания измеряется на свободной длине между манекеном и направляющим устройством или роликом.

Если в комплект входит устройство, которое, будучи управляемым вручную или автоматически, предотвращает полное вытягивание лямки, то таким устройством нельзя пользоваться при определении силы вытягивания.

Если в комплект входит устройство снижения натяжения, то сила вытягивания лямки, указанная выше, измеряется при помощи как действующего, так и недействующего устройства при определении силы вытягивания до и после проведения испытаний на прочность в соответствии с пунктом 6.2.5.3.5".

Пункт 6.2.5.3.5 изменить следующим образом:

"6.2.5.3.5 Лямка извлекается ... (что в целом составляет 45 000 циклов).

Если в комплект входит устройство снижения натяжения, то указанные выше испытания проводятся при функционирующем и нефункционирующем устройстве снижения натяжения.

После указанных выше испытаний вытягивающее устройство должно функционировать правильно и должно отвечать требованиям пунктов 6.2.5.3.1, 6.2.5.3.3 и 6.2.5.3.4 выше".

Включить новые пункты 6.2.5.4-6.2.5.4.2 следующего содержания:

- "6.2.5.4 После проведения испытания на прочность в соответствии с пунктом 6.2.5.3.5 и сразу же после измерения силы вытягивания в соответствии с пунктом 6.2.5.3.4 вытягивающие устройства должны отвечать следующим двум техническим требованиям:
- 6.2.5.4.1 при испытании вытягивающих устройств, за исключением автоматически замыкающихся вытягивающих устройств, в соответствии с положениями пункта 7.6.4.2 вытягивающие устройства должны быть в состоянии предотвращать любое ослабление в натяжении ремня и
- 6.2.5.4.2 при освобождении языка из пряжки вытягивающее устройство должно быть в состоянии самостоятельно полностью вытягивать лямку".

Включить новый пункт 6.4.1.2.5 следующего содержания:

- "6.4.1.2.5 В случае ремня безопасности с устройством снижения натяжения данный ремень подвергается испытанию на прочность, когда такое устройство функционирует в соответствии с пунктом 6.2.5.3.5 выше, перед проведением динамического испытания. Затем проводится динамическое испытание при функционирующем устройстве снижения натяжения".

Пункт 7.6.4.1 изменить следующим образом:

- "7.6.4.1 Сила вытягивания измеряется на комплекте ремня безопасности, установленном на манекене так, как это предусмотрено при динамическом испытании, предписанном в пункте 7.7. Натяжение лямки измеряется в точке соприкосновения с манекеном (непосредственно около этой точки), причем лямка вытягивается со скоростью примерно 0,6 м/мин. В случае ремня безопасности с устройством снижения натяжения сила вытягивания и натяжение лямки измеряются при как функционирующем, так и нефункционирующем устройстве снижения натяжения".

Включить новый пункт 7.6.4.2 следующего содержания:

"7.6.4.2 Перед проведением динамического испытания, описанного в пункте 7.7, сидящий манекен, который одет в хлопчатобумажную рубашку, наклоняется вперед до тех пор, пока лямка не вытягивается из вытягивающего устройства на длину 350 мм, а затем возвращается в первоначальное положение".

Включить новый пункт 7.7.1.7 следующего содержания:

"7.7.1.7 Динамические испытания системы ремня привязного типа проводятся без пристяжной лямки (комплекта), если она предусмотрена".

Приложение 7,

Текст после рис. 6 изменить следующим образом:

"...

P = контрольная точка ... манекена)

При измерении перемещения в точке P не учитываются элементы, поворачивающиеся вокруг оси бедра и вокруг вертикальной оси".

Приложение 9,

Включить новый пункт 4 следующего содержания:

"4. В случае всех транспортных средств, на которых может использоваться комплект пристяжной лямки, заводом-изготовителем/подателем заявки предусматривается соответствующее требование по установке для пользователя. Заводом-изготовителем ремня привязного типа предписываются порядок установки дополнительных усиливающих элементов креплений пристяжных лямок, а также требование об их установке во всех транспортных средствах, где это предусмотрено".

Приложение 16,

Примечание под таблицей изменить следующим образом:

"Примечание: Во всех случаях вместо всех возможных ремней типа А или В могут устанавливаться все ремни типа S при условии, что их крепления, соответствуют Правилам № 14. Если ремень привязного типа официально утверждается в качестве ремня типа S в соответствии с настоящими Правилами и с использованием ляжки поясного ремня, то заводом-изготовителем/подателем заявки могут предусматриваться плечевые ляжки ремня и, возможно, одно или несколько втягивающих устройств, а также одна или две дополнительные пристяжные ляжки, включая средства присоединения к их креплениям. Эти дополнительные крепления не должны в обязательном порядке соответствовать требованиям Правил № 14."

Приложение 3

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 94, ПРИНЯТЫЕ GRSP
НА ЕЕ ТРИДЦАТОЙ СЕССИИ

Пункт 4.1 изменить следующим образом:

- "4.1 Если тип транспортного средства, представленный на официальное утверждение на основании настоящих Правил, соответствует требованиям этих Правил, то предоставляется официальное утверждение этого типа транспортного средства".

Пункты 6.1.2-6.2.3 изменить следующим образом:

- "6.1.2 В случае транспортного средства, оборудованного подушкой безопасности со стороны пассажира, предназначенной для защиты лиц, не являющихся водителем, эта информация должна быть изложена на предупредительной наклейке, описание которой приводится в пункте 6.2 ниже.
- 6.2 На транспортном средстве, оборудованном подушками безопасности для защиты одного или нескольких пассажиров спереди, должна быть предусмотрена информация, указывающая, что использование обращенных назад детских удерживающих устройств на сиденьях, оборудованных подушками безопасности в сборе, является крайне опасным.

- 6.2.1 Как минимум, такая информация должна быть приведена на наклейке, содержащей указанные ниже пиктограмму и предупредительный текст.



Общие размеры должны составлять 120 x 60 мм либо, как минимум, соответствовать эквивалентной площади наклейки.

Показанная выше наклейка может быть скорректирована таким образом, что ее схема будет отличаться от приведенного выше примера; однако ее текстовое содержание должно соответствовать указанным выше предписаниям.

6.2.2 В момент официального утверждения типа текст, используемый на этой наклейке, должен быть составлен по меньшей мере на одном из языков страны, являющейся договаривающейся стороной, где представлена заявка на официальное утверждение. Завод-изготовитель заявляет о своей ответственности за обеспечение предупреждения по меньшей мере на одном из языков страны, в которой будет реализовано транспортное средство.

6.2.3 В случае подушки безопасности, обеспечивающей защиту спереди пассажира, сидящего на переднем сиденье, эта предупредительная наклейка должна быть прочно прикреплена на каждой из сторон переднего солнцезащитного козырька со стороны пассажира в таком положении, чтобы по крайней мере с одной стороны этого козырька она была постоянно видимой, независимо от положения этого козырька. В противном случае одна предупредительная наклейка должна находиться на видимой стороне солнцезащитного козырька в убранном положении, а вторая предупредительная наклейка должна находиться на крыше за этим козырьком, с тем чтобы по крайней мере одна из этих наклеек была постоянно видимой. Размеры используемых букв должны быть такими, чтобы приведенный текст мог без труда прочесть пользователь с нормальным зрением, занимающий соответствующее сиденье.

В случае подушки безопасности, обеспечивающей защиту спереди на других сиденьях транспортного средства, предупредительная наклейка должна находиться непосредственно перед соответствующим сиденьем и должна быть постоянно четко видимой для лица, устанавливающего на этом сиденье обращенное назад детское удерживающее устройство. Размер букв должен быть таким, чтобы этот текст мог без труда прочесть пользователь с нормальным зрением, занимающий соответствующее сиденье.

Это предписание не распространяется на те сиденья, которые оборудованы устройством, автоматически блокирующим подушку безопасности в сборе, обеспечивающую защиту спереди, в случае установки детского удерживающего устройства, обращенного назад".

Включить новый пункт 6.2.4 следующего содержания:

"6.2.4 Подробная информация относительно предупредительной наклейки должна быть приведена в руководстве по эксплуатации транспортного средства; как минимум, в нем должен содержаться следующий текст на официальных языках страны, в которой должно быть зарегистрировано транспортное средство:

 "Использовать обращенное назад детское удерживающее устройство на сиденье, защищенном подушкой безопасности, установленной перед этим сиденьем, запрещается".

Этот текст должен сопровождаться иллюстрацией предупреждения, предусмотренной в транспортном средстве".
