



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/AC.3/7
1 April 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области
транспортных средств (WP.29)

Исполнительный комитет (AC.3) Глобального
соглашения 1998 года

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ,
КАСАЮЩИХСЯ ЗАЩИТЫ ПЕШЕХОДОВ И ДРУГИХ УЯЗВИМЫХ
УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ
С ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

Технический спонсор: Европейский союз (ЕС)

Примечание: Приведенный ниже текст рассмотрен и принят Исполнительным комитетом (AC.3) Глобального соглашения 1998 года на его десятой сессии в марте 2004 года. В его основе лежит документ TRANS/WP.29/2004/26, представленный Европейским союзом, без поправок (TRANS/WP.29/992, пункт 93).

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется в целях обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя. Документы можно также получить через систему Интернет:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Цель предложения

В каждой Договаривающейся стороне Соглашения 1998 года установлены правила в области конструкции и безопасности дорожных транспортных средств. Цель значительного большинства этих предписаний заключается в обеспечении того, чтобы конструкция транспортных средств обеспечивала пассажирам требуемый уровень общей и эксплуатационной безопасности для сокращения степени их травмирования и числа смертных случаев.

Однако статистика дорожно-транспортных происшествий свидетельствует о том, что значительная доля дорожных аварий происходит с участием пешеходов и велосипедистов, которые получают травмы в момент столкновения с движущимися транспортными средствами. Большинство этих травм причиняется в результате удара, наносимого передней частью транспортного средства. Большинство этих дорожно-транспортных происшествий происходит в городских районах, где тяжелые или смертельные травмы могут быть получены при относительно низких скоростях движения транспортных средств, особенно в случае детей.

Тем не менее считается, что существуют возможности для сокращения степени тяжести травм, наносимых пешеходам, путем совершенствования конструкции передней части автотранспортных средств. При скоростях, превышающих определенный предел, возможности сокращения степени тяжести таких травм являются ограниченными, однако при скоростях ниже приблизительно 40 км/ч можно значительно уменьшить степень травмирования пешеходов в случае фронтального столкновения автотранспортных средств с ними.

Совершенно ясно, что максимальная степень безопасности пешеходов при движении транспортных средств будет достигнута в том случае, если все типы транспортных средств будут соблюдать эти технические предписания, однако признается, что их применение в отношении автомобилей большей грузоподъемности (грузовых автомобилей большой грузоподъемности и автобусов) могло бы принести лишь ограниченные преимущества и было бы технически неоправданно в их нынешней форме. По этой причине сфера применения будет ограничиваться легковыми автомобилями, спортивными автомобилями (са), легкими грузовыми автомобилями и другими легкими автомобилями для коммерческих перевозок. Поскольку эти категории транспортных средств представляют собой значительное большинство используемых в настоящее время транспортных средств, предлагаемые меры в практическом плане окажут наиболее широкое воздействие на сокращение масштабов травмирования пешеходов.

Описание предлагаемых правил

Путем анализа информации, содержащейся в научных исследованиях, был сделан вывод, что в результате удара, наносимого передней частью транспортного средства, чаще всего наносятся травмы головы у взрослых и детей и ног у взрослых. Что касается самих транспортных средств, то травмы чаще всего наносятся в результате соприкосновения с верхней поверхностью капота, ветровым стеклом и стойками А. В этом отношении, как считается, важную роль играет также форма транспортного средства, поскольку она может влиять на степень тяжести наносимых травм. В настоящее время установлено, что травмы чаще всего наносятся при скоростях движения транспортных средств до 40 км/ч.

В рамках предлагаемых гтп основное внимание будет уделено указываемым выше частям тела и зонам ударов на транспортном средстве в целях разработки соответствующего режима испытаний, который будет использоваться в дальнейшем. Предлагаемый режим испытаний будет основываться на испытании отдельных компонентов, т.е. отдельных поверхностей, которыми наносятся удары голове и ногам. Будут детализированы спецификации ударных поверхностей и порядок проведения испытаний.

Предлагается определить транспортные средства, которые будут охватываться данными гтп, на основе использования матрицы испытаний и категории транспортных средств для учета всех расхождений в определении категории транспортных средств. Путем использования этого подхода каждая Договаривающаяся сторона может принять гтп при одновременном указании того, какое испытание она будет проводить в отношении той или иной категории транспортных средств. Следует подчеркнуть, что эти меры можно рассматривать в качестве первоначального подхода к определению сферы применения предписаний и что конечная цель будет заключаться в соблюдении требований, предъявляемых к категориям транспортных средств и предлагаемых GRSG.

Элементы, которые Рабочая группа не сможет согласовать по таким вопросам, как порядок и масштабы применения, будут установлены и рассмотрены в соответствии с протоколом, разработанным AC.3 и WP.29.

Действующие правила

В настоящее время в Компендиуме потенциальных правил не содержится каких-либо правил, касающихся повышения степени защиты пешеходов и других уязвимых пользователей дороги.

Ниже приводится краткая информация о деятельности в этой области:

- Правительство Японии предлагает новые правила в области защиты пешеходов. В рамках этих правил будут рассмотрены вопросы защиты от повреждений головы у взрослых и детей. Они будут применяться в отношении легковых автомобилей и небольших грузовиков: с 2005 года - в отношении новых видов транспортных средств и 2010 года - существующих видов транспортных средств (в отношении некоторых других транспортных средств эти предписания начнут применяться на два года позднее). Эти правила будут предусматривать необходимость соблюдения требований испытаний, проводимых с использованием репрезентативных поверхностей, которыми наносятся удары голове.
- В недавнее время ЕС одобрил аналогичную директиву, в которой также охватываются требования в отношении подлежащих учету травм ног. Это предложение и содержащиеся в нем требования будут включены в законодательство Сообщества в рамках всей системы утверждения типа автотранспортного средства ЕС, указываемой в Директиве 70/156/ЕЕС с внесенными поправкам. Положения этого предложения будут распространяться на легковые автомобили, са, легкие грузовые автомобили и другие автомобили для коммерческих перевозок малой грузоподъемности и начнут применяться в два этапа, т.е. с 2005 и 2010 годов.
- Канадские правила, действующие в отношении бамперов, являются одними из наиболее строгих в мире и предусматривают необходимость их изучения на предмет воздействия конструкции бампера на безопасность пешеходов.
- В начале 90-х годов США завершили разработку требований, касающихся повреждений, наносимых голове пешеходов. В последующий период усилия США в основном фокусировались на научно-исследовательской деятельности, проводимой в поддержку деятельности рабочей группы по безопасности пешеходов Международной организации по научно-исследовательскому сотрудничеству (МОНИС).
- МОНИС разработала процедуры испытаний на предмет защиты головы и в настоящее время рассматривает, в качестве нового шага в своей деятельности, вопрос о требованиях, предъявляемых к защите ног.

Просьба

WP.29/AC.3 настоящим предлагается утвердить вопрос о дальнейшей деятельности специальной группы GRSP по безопасности пешеходов в области подготовки ГТП.
