



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/AC.3/13  
8 April 2005

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 ПОДГОЛОВНИКОВ

Технический спонсор: Соединенные Штаты Америки

Примечание: Приводимый ниже текст был рассмотрен и принят Исполнительным комитетом (AC.3) Глобального соглашения 1998 года на его тринадцатой сессии в марте 2005 года. В его основу положен документ TRANS/WP.29/2005/22, представленный Соединенными Штатами Америки, без поправок (TRANS/WP.29/1039, пункт 110).

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

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

## **А. Цель предложения**

В период с 1988 по 1996 год в Соединенных Штатах Америки во всех дорожно-транспортных происшествиях с участием пассажирских автомобилей и ЛГТ (легких грузовых транспортных средств, пассажирских транспортных средств многоцелевого назначения и фургонов) травмы от внезапного резкого движения головы и шеи (неконтактные травмы шеи согласно сокращенной шкале повреждений (СШП-1)) ежегодно получали 805 581 человек. 272 464 из них получали эти травмы в результате наезда на транспортное средство сзади. Что касается наезда сзади, то в 2002 году средние затраты, связанные с травмами от внезапного резкого движения головы и шеи, составляли 9 994 долл. США (в том числе 6 843 долл. США - экономические издержки и 3 151 долл. США - издержки с точки зрения качества жизни, но без учета ущерба для собственности); иными словами, общие ежегодные затраты составляли приблизительно 2,7 млрд. долл. США. Хотя бóльшая часть таких травм приходится на лиц, занимающих передние боковые сиденья, они характерны также и для лиц, занимающих задние сиденья. В течение того же периода травмы от внезапного резкого движения головы и шеи ежегодно получали также 5 440 пассажиров, занимающих задние боковые сиденья.

Цель настоящего предложения состоит в разработке усовершенствованных и согласованных глобальных технических правил (гтп) о подголовниках в рамках Глобального соглашения 1998 года. Данная работа по гтп даст возможность рассмотреть если не все, то бóльшую часть международных проблем безопасности, а также происходящие технологические изменения.

Соединенные Штаты Америки в настоящее время занимаются усовершенствованием своего стандарта на подголовники с целью введения более жестких требований. В 1982 году Соединенные Штаты Америки произвели оценку эффективности подголовников, устанавливаемых в соответствии с нынешним стандартом, и сообщили, что при наезде сзади встроенные подголовники снижают риск шейных повреждений на 17%, а регулируемые подголовники - только на 10%. Правила ЕЭК ООН о подголовниках являются значительно более жесткими, чем нынешние правила Соединенных Штатов, и были использованы в качестве основы для разработки нового стандарта Соединенных Штатов Америки.

В свете усилий Соединенных Штатов Америки по ужесточению нормативной базы уместно отметить, что данная деятельность может быть использована международным сообществом в качестве удобной возможности для разработки и введения гтп в этой области. От согласования правил и использования новой технологии на основе усовершенствования правил о подголовниках выиграют все. Выгоды для правительств

будут заключаться в повышении безопасности подголовников, эффективном использовании ресурсов и согласовании требований. Выгоды для производителей будут выражаться в сокращении издержек, связанных с процессом разработки, испытания и производства новых моделей. И наконец, польза для потребителей будет состоять в том, что они будут располагать лучшим выбором транспортных средств, изготовленных в соответствии с более высокими, признанными в глобальном масштабе стандартами, обеспечивающими повышенный уровень безопасности при более низких ценах.

## **В. Описание предлагаемых правил**

В положениях, касающихся области применения гтп, будут приведены требования к подголовникам, предусматривающие снижение частотности и тяжести повреждений шеи при наезде сзади и других видах столкновений. В предлагаемых гтп будут объединены элементы правил № 17, № 25 ЕЭК и нового ужесточенного Федерального стандарта Соединенных Штатов Америки по безопасности конструкции автомобиля (FMVSS) № 202. Важное значение имеют два требования, содержащиеся в предлагаемом новом стандарте FMVSS 202, которые не предусмотрены никакими другими из опубликованных правил. Первое из них состоит в ограничении расстояния между подголовником и головой водителя или пассажира (отбрасываемого назад при ударе). Второе направлено на введение нового динамического испытания в качестве факультативного средства обеспечения соответствия. Соединенные Штаты Америки подготовят таблицу для облегчения сопоставления нынешних стандартов и представят ее GRSP в качестве официального документа. В требованиях, предусматриваемых проектом гтп, будут учтены также результаты дополнительных исследований и испытаний, проведенных любой из Договаривающихся сторон после принятия существующих правил; на их основе может быть подготовлено предложение о новых требованиях.

Элементы гтп, по которым Рабочая группа не сможет принять решений, будут определены и рассмотрены в соответствии с протоколом, установленным AC.3 и WP.29. Предлагаемые гтп будут разработаны в формате, принятом WP.29 (TRANS/WP.29/882).

## **С. Действующие правила и директивы**

При разработке новых гтп о подголовниках будут учтены следующие правила и стандарты:

- Правила № 17 ЕЭК ООН - Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении сидений, их креплений и подголовников

- Правила № 25 ЕЭК ООН - Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения подголовников, вмонтированных или не вмонтированных в сиденья транспортных средств
  - Директива 74/408 ЕС, касающаяся внутренних комплектующих деталей механических транспортных средств
  - Директива 96/037 ЕС, корректирующая с учетом технического прогресса директиву 74/408/ЕЕС Совета, касающуюся внутренних комплектующих деталей механических транспортных средств (прочность сидений и их креплений)
  - Директива 78/932/ЕЕС ЕС, касающаяся подголовников сидений механических транспортных средств
  - Кодекс федеральных правил (КФП) Соединенных Штатов - раздел 49: транспорт; часть 571.202: подголовники
  - Австралийское конструкторское правило 3/00, сиденья и крепления сидений
  - Австралийское конструкторское правило 22/00, подголовники
  - Статья 22 Японских правил безопасности в отношении автотранспортных средств - сиденья
  - Статья 22-4 Японских правил безопасности в отношении автотранспортных средств - подголовники и т.д.
  - Канадские правила обеспечения безопасности механических транспортных средств № 202 - подголовники
  - Международные стандарты, соблюдаемые на добровольной основе - ОИАТ J211/1, пересмотренные в марте 1995 года: Оборудование для проведения испытания на удар - часть 1 - электроника
-