



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования
правил в области транспортных средств****Рабочая группа по пассивной безопасности****Шестидесят первая сессия**

Женева, 8–12 мая 2017 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Глобальные технические правила № 9
(безопасность пешеходов):****Предложение по поправке 2 (этап 2)****к глобальным техническим правилам****Проект поправки 2****Представлено экспертом от Соединенных Штатов Америки***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Соединенных Штатов Америки по Глобальным техническим правилам № 9 (этап 2) (ГТП9-Э2) в отношении контрольных значений для оценки травм (КЗОТ) с помощью ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI), который был введен в данные ГТП. В его основу положен документ GRSP-60-17, который был распространен без условного обозначения на шестидесятой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/60, пункты 6 и 7). Изменения к нынешнему тексту проекта поправки 2 к Глобальным техническим правилам (ГТП) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5) выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, зачеркнут.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Часть I, изложение технических соображений и обоснования, пункты 217 и 218, изменить следующим образом:

«I. Изложение технических соображений и обоснования

A. Этап 1

...

B. Этап 2

...

5. Рекомендации и ограничения в связи с внедрением в практику ударного элемента в виде гибкой модели ноги

217. На шестом совещании НРГ **Соединенные Штаты Америки** отметили, что, хотя они готовы согласиться с использованием кривых риска травмирования в сроки, предусмотренные для поправки 2 к настоящим ГТП, тем не менее они не смогут пойти на применение показателей риска травмирования без пересмотра в сторону увеличения установленных сроков. Эксперт от **Соединенных Штатов Америки** высказал следующее соображение: с учетом того, что получаемые преимущества и затраты могут варьироваться в зависимости от парка транспортных средств различных стран, в ГТП следует включить только кривые риска травмирования, оставив право выбора соответствующих исходных значений оценки травмирования (КЗОТ) Договаривающимся сторонам в связи с применением этих ГТП в соответствии с национальным законодательством. **В ходе дальнейших обсуждений после этого совещания Соединенные Штаты Америки согласились принять предложенные показатели КЗОТ, с тем чтобы дать возможность продолжить работу по ГТП на этапе 2, и сообщили, что они предложат изменения к КЗОТ в соответствии с обычной процедурой, принятой в ООН, если эти изменения к КЗОТ будут подтверждены результатами анализа преимуществ, который будет проведен в процессе принятия этих изменений на основании их внутренних правил.**

218. Хотя НРГ отклонила предложение о включении исключительно кривых риска травмирования, тем не менее существует понимание, что **Соединенные Штаты Америки** проведут всесторонний анализ воздействия КЗОТ в рамках данных ГТП. **Соединенные Штаты Америки** проведут испытание на своем автопарке с использованием "FlexPLI" с целью оценки соответствующих преимуществ. Они также изучат возможность внесения постепенных улучшений, например таких, как повышение эффекта от снижения пороговых значений травмирования. В результате этих усилий в будущем могут быть разработаны соответствующие рекомендации по корректировке значений риска травмирования и других аспектов настоящих ГТП. **Соединенные Штаты Америки доведут до сведения Организации Объединенных Наций любые рекомендуемые корректировки КЗОТ по итогам упомянутого выше анализа затрат/выгод.**

...»

Часть II, текст Правил изменить следующим образом:

«II. Текст Правил

Пункт 5.1.1 изменить следующим образом:

"5.1.1 При проведении испытания в соответствии с пунктом 7.1.1 (испытание бампера с помощью гибкой модели нижней части ноги) абсолютное значение максимального динамического растяжения внутренней боковой связки в колене не должно превышать {22 мм} и максимальное динамическое растяжение передней и задней крестообразной связки не должно превышать 13 мм. Абсолютное значение динамических изгибающих моментов в голени не должно превышать {340 Нм}. Кроме того, изготовитель может указать значение испытательной ширины бампера не более 264 мм в целом, если абсолютное значение изгибающего момента в голени не превышает 380 Нм. Договаривающаяся сторона может ограничить применение требования в отношении зоны изъятия в своем внутреннем законодательстве, если она решит, что такое ограничение является целесообразным".»

II. Обоснование

На этапе 2 предлагается внести изменения в ГТП № 9 по безопасности пешеходов посредством внедрения в практику ударного элемента в виде гибкой модели нижней части ноги (FlexPLI) в качестве единого испытательного инструмента в целях повышения уровня защиты нижней части ног пешехода. Национальная администрация безопасности дорожного движения (НАБДД) выразила озабоченность по поводу того, что в случае этих ГТП КЗОТ вряд ли позволит удовлетворить требованиям в части снижения степени травмирования в Соединенных Штатах Америки. Мы ранее предложили включить только кривые риска травмирования, притом что Договаривающиеся стороны сами выберут подходящие КЗОТ при переносе этих ГТП в национальное законодательство. Мы признаем, что неофициальная рабочая группа добавила соответствующую формулировку в часть А (предложенную сейчас в качестве части I) в попытке снять озабоченность эксперта от Соединенных Штатов Америки. В настоящее время КСЗОТ заключены в квадратные скобки, с тем чтобы дать возможность, во-первых, продолжить обсуждения и, во-вторых, предоставить Соединенным Штатам Америки дополнительное время на завершение своего анализа преимуществ. Соединенные Штаты Америки представляют это предложение, с тем чтобы дать возможность продолжить работу по ГТП на этом этапе.