



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSP/37  
24 June 2005

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 ТРИДЦАТЬ СЕДЬМОЙ СЕССИИ  
(23-27 мая 2005 года)

1. Рабочая группа GRSP провела свою тридцать седьмую сессию 23 мая (вторая половина дня) - 27 мая 2005 года (только первая половина дня) под председательством г-на Г. Мушаура (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Кореи, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции, Японии. В ее работе также участвовали представители Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной организации потребительских союзов (МОПС) и Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ).

2. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии без условного обозначения, перечислены в приложении 1 к настоящему докладу.

## **A. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА**

### **A.1 Проект глобальных технических правил (гтп), касающихся безопасности пешеходов**

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2005/3; неофициальные документы №. GRSP-37-15, GRSP-37-16 и GRSP-37-18, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. Председатель неофициальной группы г-н Й. Мицуно (Япония) подробно охарактеризовал проект гтп (TRANS/WP.29/GRSP/2005/3). Он также представил неофициальный документ GRSP-37-15, в котором указывается, что Япония намерена включить его текст в раздел гтп, посвященный техническим соображениям. Эксперт от Соединенных Штатов Америки изложил замечания к этому предложению (GRSP-37-18) и просил более подробно отразить в разделе, посвященном техническим соображениям, ход обсуждения представленных обоснований в пользу данных требований гтп. Другие эксперты сформулировали устные замечания по этому вопросу. Экспертам GRSP было предложено передать свои замечания по проекту Председателю или в секретариат неофициальной группы до июля 2005 года, с тем чтобы их смогла учесть неофициальная группа, которая соберется в июле. После этого совещания обновленный проект будет передан на рассмотрение GRSP на ее сессии в декабре 2005 года. Г-н Мицуно обновил информацию о прогрессе в работе по ударному элементу муляжа ноги пешехода (Flex-PLI) (GRSP-37-16), достигнутом группой по оценке, которой следует завершить свою деятельность к концу 2007 года.

### **A.2 Проект глобальных технических правил (гтп), касающихся подголовников**

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2004/15; неофициальный документ №. GRSP-37-19, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

4. Председатель неофициальной группы г-жа С. Мейерзон (Соединенные Штаты Америки) представила первый доклад о ходе работы неофициальной группы (GRSP-37-19), заменяющий собой документ TRANS/WP.29/GRSP/2004/15. Она сообщила, что неофициальная группа соберется вновь 13-15 июня и 7-9 сентября 2005 года, и просила экспертов GRSP принять участие в этих сессиях. Замечания, изложенные экспертами по первому докладу о ходе работы, будут приняты к сведению при подготовке окончательного варианта доклада, который будет представлен WP.29 и AC.3.

Председатель сообщила GRSP, что она надеется представить проект гтп АС.3 для рассмотрения на его сессии в ноябре 2006 года.

А.3 Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления двери)

Документация: неофициальные документы №. GRSP-36-5 и GRSP-37-17, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

5. Для решения проблемы с определением "вспомогательной системы защелок" (GRSP-36-5) эксперт от Соединенных Штатов Америки представил соответствующее предложение (GRSP-37-17). Секретариату было поручено передать это предложение GRSP под официальным условным обозначением для рассмотрения на ее следующей сессии. GRSP решила определить, будет ли оно принято в качестве исправления или поправки к гтп № 1.

А.4 Обмен мнениями по вопросу о нижних креплениях и ремнях детских удерживающих систем

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2004/14

6. Поскольку никакой новой информации представлено не было, Председатель GRSP предложил исключить данный пункт из повестки дня следующего совещания, если не будет представлено никакой конкретной информации в данной связи.

А.5 Обмен мнениями по вопросу о манекене, предназначенном для использования в ходе испытания на боковой удар

Документация: неофициальные документы № GRSP-36-11, GRSP-37-4 и GRSP-37-21, указанные в приложении 1 к докладу о работе предыдущей и текущей сессий

7. Эксперт от ИСО представил материалы о манекене WorldSID (GRSP-37-21). Эксперт от ИСО вызвался бесплатно передать экспертам GRSP экземпляры проекта стандарта ISO/IS 15830, части 1-4, при поступлении соответствующей просьбы, которая должна быть направлена по адресу в электронной почте, указанному в неофициальном документе GRSP-37-4.

A.5 Обмен мнениями по вопросу о совместимости требований к испытаниям на столкновение с препятствием

8. Председатель Рабочей группы 12 ЕКПБТ сообщил GRSP, что работа по подготовке испытаний, предусматривающих использование барьеров, продолжится. Председатель GRSP просил его сообщить о ходе этой работы на сессии в декабре 2005 года.

**В. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА**

B.1 Поправки к правилам

B.1.1 Правила № 14 (крепления ремней безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2004/23; TRANS/WP.29/GRSP/2005/4; неофициальные документы № GRSP-34-20, GRSP-36-13, GRSP-37-6, GRSP-37-9 и GRSP-37-14, указанные в приложении 1 к докладу о работе текущей и предыдущих сессий

9. В связи с определением эффективного крепления ремня (TRANS/WP.29/GRSP/2004/23) GRSP согласилась с предложением, воспроизведенным ниже. Секретариату было поручено передать WP.29 и AC.1 принятое предложение для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2005 года в качестве проекта исправления 1 к пересмотру 3 Правил № 14.

Пункт 2.4.1.1 следует исключить.

Пункты 2.4.1.2-2.4.1.3 (прежние), изменить нумерацию на 2.4.1.1-2.4.1.2.

10. В связи с предлагаемыми поправками к рисункам 6 и 7, содержащимся в приложении 9 (TRANS/WP.29/GRSP/2005/4, GRSP-34-20, GRSP-36-13, GRSP-37-14), GRSP решила, что рисунок 6 не нуждается в поправках, и согласилась с поправками к рисунку 7, воспроизведенными в приложении 2 к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать WP.29 и AC.1 принятое предложение для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2005 года в качестве проекта исправления 3 к поправкам серии 06 к Правилам № 14.

11. Эксперт от МОПАП сообщил GRSP о трудностях, связанных с обеспечением соответствия транспортных средств N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, оборудованных подвесными сиденьями, предписаниям пункта 7.1.1 Правил (GRSP-37-6). Он просил экспертов представить данные о дорожно-транспортных происшествиях для проверки адекватности требований

этого пункта. Председатель GRSP просил МОПАП связаться с экспертами до передачи предложения о внесении поправок в Правила.

12. Эксперт от Японии представил предложение, не допускающее толкование, свидетельствующее о том, что крепления ремней безопасности не требуются для сидений, которые могут вращаться либо помещаться в направлении, противоположное движению (GRSP-37-9). Секретариату было поручено распространить его под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии.

#### В.1.2 Правила № 16 (ремни безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2004/22; TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2005/7; неофициальные документы № GRSP-37-13 и GRSP-37-22, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

13. GRSP рассмотрела обновленное предложение эксперта от Франции, касающееся установки устройств, напоминающих о необходимости пользоваться ремнями безопасности (документ TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1, заменяющий собой документ TRANS/WP.29/GRSP/2004/22). Замечания к этому предложению были сформулированы Соединенным Королевством (отступления от предписаний, касающихся использования ремня безопасности, необходимость проведения анализа затрат/преимуществ и переходные положения), Японией (необходимость принять данное предложение в качестве поправок новой серии) и КСАОД (сохранение нынешней маркировки ремней безопасности). Экспертам GRSP было поручено направить письменные предложения эксперту от Франции с целью подготовки сводного предложения для рассмотрения на следующей сессии.

14. Что касается конструкции фиксирующихся приспособлений детской удерживающей системы (TRANS/WP.29/GRSP/2005/7 и GRSP-37-22), то GRSP приняла воспроизведенное ниже предложение. Секретариату было поручено передать принятое предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2005 года в качестве проекта исправления 4 к дополнению 15 к поправкам серии 04 к Правилам № 16.

Приложение 17, добавление 2,

Пункт 4, в конце добавить следующее:

"4. ....

Масса конструкции фиксирующихся приспособлений, указанных ниже, должна составлять 5-15 кг и должна быть достаточно прочной и жесткой, чтобы соответствовать техническим требованиям".

15. GRSP решила рассмотреть на своей сессии в декабре 2005 года предложение, переданное экспертом от Франции (GRSP-37-13), в качестве документа под официальным условным обозначением. Этот эксперт вызвался передать обновленное предложение с учетом замечаний, поступивших до 9 сентября 2005 года.

В.1.3 Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств)

16. Эксперт от Российской Федерации, являющийся председателем неофициальной группы, сообщил GRSP, что в его стране все еще проводится подготовительная работа. Он предложил включить различные испытания по различным категориям транспортных средств. Он отметил, что для подготовки полностью пересмотренного варианта Правил по-прежнему требуются экспериментальные испытания и что он намерен созвать первое совещание неофициальной группы либо в Москве, либо в Женеве перед следующей сессией GRSP.

17. GRSP отметила, что МОПАП проводит всемирное исследование по вопросу о дорожно-транспортных происшествиях с участием грузовых автомобилей с целью определения риска дорожно-транспортных происшествий и нахождения возможных нормативных решений с учетом, в частности, Правил № 29.

В.1.4 Правила № 44 (детские удерживающие системы)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2004/20; TRANS/WP.29/GRSP/2005/8; неофициальный документ № GRSP-37-2, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

18. КСАОД сняла с обсуждения документ TRANS/WP.29/GRSP/2004/20.

19. GRSP приняла документ TRANS/WP.29/GRSP/2005/8 с воспроизведенными ниже поправками. Секретариату было поручено передать WP.29 и AC.1 принятое предложение для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2005 года в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 03 к Правилам № 44.

Пункт 8.5, изменить слова "последнее издание ISO 6487." на "ISO 6487: 2002".

Приложение 7, пункт 3, заменить слова "ISO 6487, последнее издание" на "ISO 6487: 2002".

20. GRSP согласилась с необходимостью уточнить в Правилах то обстоятельство, что направляющая ляжка не является детской удерживающей системой (ДОС). С этой целью эксперт от Нидерландов вызвался обновить свое предложение (GRSP-37-2) и своевременно передать его в секретариат для распространения в качестве официального документа на следующей сессии GRSP.

В.1.5 Правила № 94 (защита в случае лобового столкновения)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2004/8

21. Поскольку указания WP.29 пока не поступили (TRANS/WP.29/1039, пункты 14 и 38), данное предложение будет пересмотрено на следующей сессии GRSP. Эксперт от ЕК проинформировал GRSP о том, что процесс, который должен быть осуществлен для обеспечения применения Правил № 94 и 95 Европейской комиссией, продолжается.

В.1.6 Правила No. 95 (защита в случае бокового столкновения)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2005/2

22. GRSP приняла предложение TRANS/WP.29/GRSP/2005/2 и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2005 года в качестве проекта исправления 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 95 (только на французском языке).

23. Председатель GRSP запросил информацию о ходе работы по принятию пересмотренного манекена "ES-2" ("ES-2re") в рамках Правил № 95 для согласования испытательного устройства, предусмотренного в Правилах № 95, с устройством, предписанным в предлагаемых правилах Соединенных Штатов Америки о боковом ударе. Эксперт от Нидерландов сообщил GRSP, что информация Соединенных Штатов Америки

относительно "ES-2ге" была передана Рабочей группе 12 ЕКПБТ, которая и рассматривает данный вопрос.

#### В.1.7 УСТРОЙСТВА ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ИСПЫТАНИЙ НА УСКОРЕНИЕ

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2001/2; TRANS/WP.29/GRSP/2002/15; TRANS/WP.29/GRSP/2003/16; TRANS/WP.29/GRSP/2004/24; TRANS/WP.29/GRSP/2004/25; TRANS/WP.29/GRSP/2005/5; TRANS/WP.29/GRSP/2005/6; неофициальные документы № GRSP-35-8, GRSP-37-10, GRSP-37-11, GRSP-37-12 и GRSP-37-23, указанные в приложении 1 к докладу о работе сессии, состоявшейся в мае 2004 года, и к настоящему докладу

24. GRSP отметила, что общие предложения (TRANS/WP.29/GRSP/2005/5 и TRANS/WP.29/GRSP/2005/6), переданные экспертом от Франции, заменяют собой документы TRANS/WP.29/GRSP/2001/2, TRANS/WP.29/GRSP/2003/16, TRANS/WP.29/GRSP/2004/24, TRANS/WP.29/GRSP/2004/25 и GRSP-35-8.

25. Эксперт от Франции представил предложение о включении устройств для проведения испытаний на ускорение в Правила № 16 (TRANS/WP.29/GRSP/2005/5); некоторые предписания по-прежнему заключены в квадратные скобки до вынесения решения GRSP. Эксперт от Японии представил неофициальный документ GRSP-37-11, содержащий поправки к предложению. GRSP решила добавить в конце пункта 7.7.4.2 следующее предложение, предложенное экспертом от Нидерландов:

Пункт 7.7.4.2, добавить в конце следующее:

" .....

Однако если указанные выше испытания были проведены на более высокой скорости и/или кривая ускорения превысила верхний уровень заштрихованной зоны и ремни безопасности соответствуют установленным требованиям, то данное испытание считается удовлетворительным."

26. Эксперт от Японии сообщил, что до определения его позиции по данному предложению его страна проведет дополнительные испытания без расчета тормозного пути (см. GRSP-37-10), и предложил продолжить рассмотрение этого предложения на следующей сессии GRSP.

27. Председатель GRSP предложил сузить первую часть коридора. В связи с предписаниями о соответствии производства (СП) эксперт от Италии внес предложение о том, чтобы испытания на СП проводились с использованием устройства такого же типа, как и в случае испытаний на официальное утверждение типа. GRSP решила продолжить рассмотрение данного предложения на своей следующей сессии.

28. После рассмотрения предложений о поправках к Правилам № 44 (TRANS/WP.29/GRSP/2005/6, GRSP-37-10, GRSP-37-12) эксперт от Нидерландов представил сводное предложение, включающее все согласованные поправки (GRSP-37-23). GRSP приняла документ TRANS/WP.29/GRSP/2005/6 с поправками, воспроизведенными в приложении 3 к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать принятое предложение WP.29 и AC.3 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2005 года в качестве части проекта дополнения 8 к поправкам серии 03 к Правилам № 44 (см. пункт 19). Предписания о СП будут рассмотрены на сессии в декабре 2005 года (см. пункт 27).

29. В связи с поправками к Правилам № 17 (TRANS/WP.29/GRSP/2002/15) GRSP решила рассмотреть обновленное предложение, которое будет представлено экспертом от Японии.

#### В.1.8 ПРАВИЛА № 11 (защелки и петли боковых дверей)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2005/9; неофициальные документы № GRSP-37-3 и GRSP-37-7, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

30. Эксперт от ЕК представил предложения, содержащиеся в документе TRANS/WP.29/GRSP/2005/9 и GRSP-37-3 и указывающие на возможность включения принятых гтп в Правила. Он добавил, что необходимы указания со стороны WP.29 и AC.3. Эксперты от Канады и Японии поддержали данный подход. Эксперт от МОПАП (GRSP-37-7) напомнил GRSP, что данный вопрос включен в повестку для WP.29 на июнь 2005 года, и рекомендовал дождаться решения WP.29 и AC.3. GRSP согласилась отложить рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии.

## В.2 ПРОЕКТ НОВЫХ ПРАВИЛ

### В.2.1 Проект новых правил о системах перегородок

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2004/19 и Amend.1

31. GRSP приняла предложения с поправками, содержащимися в приложении 4 к настоящему докладу. GRSP поручила секретариату передать проект правил WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2005 года.

## **С. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ**

### **С.1 Лобовое столкновение с участием городских и междугородных автобусов**

32. Эксперт от Италии проинформировал GRSP о том, что в неофициальном документе GRSG-88-10 содержится самая свежая информация о ходе работы группы экспертов GRSG. Председатель предложил сохранить этот вопрос в повестке дня с целью обмена информацией.

### **С.2 Удерживающие средства для детей, перевозимых в городских и междугородных автобусах**

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2004/5; неофициальный документ № GRSP-37-20, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

33. GRSP приняла к сведению краткое исследование Соединенного Королевства, проведенное по вопросу об использовании ремней безопасности, предназначенных для взрослых, в миниавтобусах и междугородных автобусах детьми в возрасте до трех лет (GRSP-37-20). Эксперт от Италии напомнил, что цель документа TRANS/WP.29/GRSP/2004/5 состоит в получении технических указаний от GRSP с целью обеспечения адекватной безопасности детей, пользующихся ремнями безопасности, предназначенными для взрослых. Эксперт от Франции сообщил GRSP, что его страна и Рабочая группа 18 ЕКПБТ работают над данным вопросом и представят предварительный набор рекомендаций к следующей сессии GRSP.

### **С.3 Безопасность пользователей инвалидных колясок в городских и междугородных автобусах**

34. Никакой дополнительной информации представлено не было.

## **D. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

### **D.1 Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности**

35. Эксперт от Соединенных Штатов Америки вызвался представить информацию по пересмотренному манекену "ES-2" и о ходе разработки манекена десятилетнего ребенка.

### **D.2 Уточнение сферы применения правил, прилагаемых к Соглашению 1958 года и относящихся к компетенции GRSP**

Документация: неофициальные документы № GRSP-36-8 и GRSP-37-5, указанные в приложении 1 к предыдущему и нынешнему докладам

36. Напомнив о заявлении Европейской комиссии, сделанном на сессии WP.29 в ноябре 2004 года (TRANS/WP.29/1037, пункт 11) относительно намерения ЕК ускорить процесс включения нормативной системы Европейского союза в правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года, и в гтп в рамках Соглашения 1998 года, эксперт от ЕК представил неофициальный документ GRSP-37-5, в котором подробно указано, каким образом следует устранять неточности и ошибки в положениях, касающихся области применения правил. GRSP произвела общий обзор данного документа. С учетом поступивших замечаний эксперту от ЕК было поручено представить конкретные предложения относительно области применения правил для рассмотрения на следующей сессии.

### **D.3 ПРОЕКТ ПРАВИЛ О СМЕННЫХ СИДЕНЬЯХ И ЧЕХЛАХ СИДЕНИЙ**

Документация: неофициальный документ GRSP-37-8, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

37. Эксперт от Германии представил неофициальный документ GRSP-37-8, в котором отмечена возможность возникновения проблем в случае использования сменных сидений и чехлов сидений, оснащенных подушками безопасности. Экспертам GRSP было поручено рассмотреть этот вопрос и быть готовыми изложить на следующей сессии свои мнения относительно необходимости разработки новых правил, прилагаемых к Соглашению 1958 года. Эксперт от Польши высказался за разработку таких правил.

#### D.4 ВСЕМИРНОЕ СОГЛАСОВАНИЕ БОРТОВЫХ ДИАГНОСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ БОЛЬШОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ (ВС-БДС)

Документация: неофициальный документ № GRSP-37-1, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

38. GRSP заслушала выступление секретаря неофициальной группы GRSP, посвященное данному вопросу (GRSP-37-1). Заинтересованным экспертам GRSP было предложено присутствовать на неофициальном совещании GRPE, которое планируется провести 30 мая 2005 года в Женеве с целью завершения разработки общей части проекта гтп по БДС, предусматривающей возможность будущего охвата системой БДС других функций.

#### D.5 ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ Г-НУ С. ЯМАГИСИ

39. Узнав о том, что г-н С. Ямагиси больше не будет присутствовать на сессиях GRSP, поскольку на него были возложены новые обязанности, GRSP выразила ему признательность за его полезный вклад в развитие деятельности GRSP и приветствовала его продолжительными аплодисментами.

#### ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

40. GRSP решила, что Председатель в сотрудничестве с секретариатом подготовит предварительную повестку дня тридцать восьмой сессии, которая состоится в Женеве 6 (14 час. 30 мин.) - 9 (12 час. 30 мин.) декабря 2005 года 1/.

---

1/ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов никакие неофициальные документы, разосланные до начала сессии по почте или занесенные на вебсайт WP.29, в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов просят приносить на заседания имеющиеся у них экземпляры документов. Что касается перевода официальных документов, то эксперты в настоящее время имеют доступ к новой системе официальной документации (СОД) на вебсайте по следующему адресу: <http://documents.un.org>.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ  
В ХОДЕ СЕССИИ (GRSP-37-...)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1.	Рабочей группой по ВС-ОБС	D.4	A	БДС, предназначенные для выбросов загрязняющих веществ из дизельных двигателей транспортных средств большой грузоподъемности: модуль с более общими гтп	(a)
2.	Нидерландами	B.1.4	A	Предложения по проекту поправок к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)	(b)
3.	Европейской комиссией	B.1.8	A	Предложения по проекту поправок к Правилам № 11 (элементы дверных защелок и устройств крепления двери): исправление к документу TRANS/WP.29/GRSP/2005/9	(b)
4.	ИСО	A.5	A	Манекен мужчины "WorldSID" 50-й процентиля, предназначенный для испытания на боковой удар	(a)
5.	Европейской комиссией	D.2	A	Предложение относительно разъяснения области применения правил в рамках Соглашения 1958 года, относящихся к компетенции GRSP	(a)
6.	МОПАМ	B.1.1	A	Правила № 14: крепления ремней безопасности на транспортных средствах N2 и N3	(a)
7.	МОПАП	B.1.8	A	Поправки к Правилам № 11 ЕЭК ООН: замечания к TRANS/WP.29/GRSP/2005/9 и GRSP-37-3	(a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
8.	Германией	D.3	A	Новые правила ЕЭК ООН, касающиеся вспомогательного и сменного оборудования	(c)
9.	Японией	B.1.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)	(b)
10.	Японией	B.1.7	A	Замечания Японии по документу TRANS/WP.29/GRSP/2005/6 (Правила № 44 ЕЭК ООН), TRANS/WP.29/GRSP/2005/5 (Правила № 16 ЕЭК ООН)	(a)
11.	Японией	B.1.7	A	Проект поправок к TRANS/WP.29/GRSP/2005/5 (проект поправок к Правилам № 16)	(b)
12.	Японией	B.1.7	A	Проект поправок к TRANS/WP.29/GRSP/2005/6 (проект поправок к Правилам № 44)	(a)
13.	Францией	B.1.2	A/Ф	Предложения по проекту поправок к Правилам № 16 (ремни безопасности)	(b)
14.	КСАОД	B.1.1	A	Проект исправления к Правилам № 14 ЕЭК ООН (крепления ремней безопасности)	(a)
15.	Японией	A.1	A	Замечания Японии к TRANS/WP.29/GRSP/2005/3	(a)
16.	Японией	A.1	A	Деятельность группы по технической оценке Flex-PLI (ГТО Flex-PLI)	(a)
17.	Соединенными Штатами Америки	A.3	A	Предложения по проекту поправок к гтп № 1 (элементы дверных защелок и устройств крепления двери)	(b)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
18.	Соединенными Штатами Америки	A.1	A	Замечания Соединенных Штатов Америки по проекту глобальных технических правил, касающихся защиты головы и ног пешеходов (TRANS/WP.29/GRSP/2005/3)	(a)
19.	Соединенными Штатами Америки	A.2	A	Неофициальная группа по подголовникам GRSP WP.29 ЕЭК ООН: первый доклад о ходе работы	(a)
20.	Соединенным Королевством	C.2	A	Удерживающие устройства для детей, перевозимых в городских и междугородных автобусах: резюме исследования Соединенного Королевства по вопросу об использовании ремней безопасности, предназначенных для взрослых, в миниавтобусах и междугородных автобусах детьми в возрасте до трех лет	(a)
21.	Целевой группой по WorldSID	A.5	A	Обновление информации по WorldSID	(a)
22.	Германией	B.1.2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 16 (проект поправок к TRANS/WP.28/GRSP/2005/7/Corr.1)	(d)
23.	Нидерландами	B.1.7	A	Предложения по проекту поправок к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)	(d)

Примечания:

- (a) (a) Рассмотрение завершено или документ заменен другим документом
- (b) (b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии на основе документа под официальным условным обозначением
- (c) (c) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии на основе неофициального документа
- (d) (d) Документ принят



- ПРИМЕЧАНИЕ 4 Точка W: Исходная точка W, находящаяся на 50 мм ниже точки R в вертикальной плоскости и на расстоянии 50 мм позади точки R в горизонтальной плоскости.
- ПРИМЕЧАНИЕ 5 Плоскость M: Исходная плоскость M, проходящая на расстоянии 1 000 мм позади точки R.
- ПРИМЕЧАНИЕ 6 Наиболее выдвинутые вперед поверхности зоны образуются посредством разворачивания обеих линий натяжения по всей их длине в передней части зоны. Длина линий натяжения является минимальной скорректированной длиной обычных лямок верхнего страховочного троса, вытягиваемого либо из верхней части ДЧС (точки W), либо из нижней части спинки ДЧС (точка V).

Чертеж 7: Местонахождение крепления верхнего страховочного троса ISOFIX, зона ISOFIX - Увеличенное боковое изображение зоны вытянутой лямки"

Приложение 3

ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ TRANS/WP.29/GRSP/2005/6,  
ПРИНЯТЫЕ GRSP НА ЕЕ ТРИДЦАТЬ СЕДЬМОЙ СЕССИИ  
(см. пункт 28 настоящего доклада)

По всему тексту снять квадратные скобки.

Пункт 8.1.3.1.1.3.1 изменить следующим образом:

" ... в пункт 8.1.3.4. и далее указано:

Калибровочная процедура:

Кривая замедления ...

Если необходимо ... 200 кг посредством дополнительной инертной массы  
28 кг ...

Тележка ... "

Пункт 8.1.3.1.1.3.2 изменить следующим образом:

"8.1.3.1.1.3.2 Устройство для испытания на ускорение

Условия динамического испытания:

Для лобового столкновения тележка направляется таким образом, чтобы в процессе испытания общее изменение ее скорости  $\Delta V$  составляло  $52 \begin{smallmatrix} +0 \\ -2 \end{smallmatrix}$  км/ч и ее кривая ускорения находилась в заштрихованной зоне на графике, приведенном в дополнении 1 к приложению 7, и оставалась над сегментом, определенным координатами (5 g, 10 мс) и (9 g, 20 мс). Начало столкновения (T0) определяется в соответствии с ISO DIS 17 373 для уровня ускорения 0,5 g.

Для наезда сзади тележка направляется таким образом, чтобы в процессе испытания общее изменение ее скорости  $\Delta V$  составляло  $32 \begin{smallmatrix} +2 \\ -0 \end{smallmatrix}$  км/ч и ее кривая ускорения находилась в заштрихованной зоне на графике, приведенном в дополнении 2 к приложению 7, и оставалась над

сегментом, определенным координатами (5 g, 5 мс) и (10 g, 10 мс). Начало наезда (T<sub>0</sub>) определяется в соответствии с ISO DIS 17 373 для уровня ускорения 0,5 g.

Несмотря на выполнение вышеуказанных требований, техническая служба должна использовать массу тележки (оснащенную сиденьем), как указано в пункте 1 приложения 6, более 380 кг.

Однако если указанные выше испытания были проведены на более высокой скорости и/или кривая ускорения превысила верхний уровень заштрихованной зоны и детская удерживающая система соответствует установленным требованиям, то данное испытание считается удовлетворительным".

Пункт 8.1.3.1.1.4.2 изменить следующим образом:

"8.1.3.1.1.4.2 тормозной путь (только для замедляющихся салазок), который может быть рассчитан посредством объединения зарегистрированных значений замедления салазок",

Пункт 8.1.3.2.1.6.2 изменить следующим образом:

"8.1.3.2.1.6.2 тормозной путь (только для замедляющихся салазок), который может быть рассчитан посредством объединения зарегистрированных значений замедления салазок".

Приложение 1, пункт 9, включить в конце ссылку на сноску 2/.

Приложение 7 изменить следующим образом:

#### "Приложение 7

### КРИВЫЕ ЗАМЕДЛЕНИЯ ИЛИ УСКОРЕНИЯ ТЕЛЕЖКИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВРЕМЕНИ

Во всех случаях калибровочные и измерительные процедуры должны соответствовать процедурам, определенным в международном стандарте ISO 6487: 2002; измерительное оборудование должно соответствовать спецификации канала данных при классе частотных характеристик (КЧХ) 60."

Приложение 7, добавления 1 и 2, рисунки, заштрихованная зона относится только к зоне, находящейся между двумя линиями. В четырехугольнике, определяющем эти линии, нижняя линия обозначается следующим образом: "— · · · —". После цифр добавить следующее предложение:

"Дополнительный сегмент (см. пункт 8.1.3.1.1.3.2) применяется только к ускоряющимся салазкам".

Приложение 4

ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТАМ TRANS/WP.29/GRSP/2004/19 и Amend.1,  
ПРИНЯТЫМ GRSP НА ЕЕ ТРИДЦАТЬ СЕДЬМОЙ СЕССИИ  
(см. пункт 31 настоящего доклада)

Пункт 1 изменить следующим образом:

" ..... категории M<sub>1</sub> 1/, передаваемые ..... "

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 "Система перегородок " означает элементы или устройства, которые, помимо того, что они являются спинками сидений, предназначены для защиты находящихся на данных сиденьях лиц от смещения багажа".

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

" ..... конструкций и характеристик систем перегородок".

Пункт 2.4.3,

Вместо "завода-изготовителя" читать "податель заявки на официальное утверждение".

Пункт 2.5 изменить следующим образом:

"2.5 "Сиденье": см. пункты 2.3 и 2.4 Правил № 17".

Пункт 2.7 изменить следующим образом:

"2.7 "Система регулировки" означает устройство, при помощи которого система перегородок или ее элементы могут регулироваться по положению, подходящему для установки и рекомендованному подателем заявки на официальное утверждение для предписанного (предписанных) транспортного средства (транспортных средств) и положения (положений) в этом (этих) транспортном средстве (транспортных средствах)".

Пункт 5.4.1, сноски 1, изменить следующим образом:

"1/ 1 - Германия, ....., 50 - Мальта и 51 - Республика Корея. Последующие .... "

Пункт 5.4.2 изменить следующим образом:

"5.4.2 Знак официального утверждения, справа от окружности, предписанной в пункте 5.4.1".

Пункт 5.6 изменить следующим образом:

"5.6 Знак официального утверждения наносится на систему перегородок заводом-изготовителем".

Пункт 5.7

Вместо "приложение 1" читать "приложение 2".

Пункт 6.1 изменить следующим образом:

"...

Системы перегородок, которые в соответствии с пунктом 3.2.1 могут использоваться более чем на одном транспортном средстве либо могут использоваться более чем в одном из предписанных положений на конкретном транспортном средстве, должны соответствовать требованиям испытаний, предусмотренных в приложении 3, на всех предписанных транспортных средствах и во всех предписанных положениях".

Пункт 6.2.2

Вместо "лобового столкновения" читать "столкновения".

Пункт 7.2 изменить следующим образом:

"7.2 Компетентный орган, предоставивший официальное утверждение типа, может в любое время проверить методы контроля за соответствием, применяемые каждой производственной единицей. Обычная периодичность этих проверок - один раз в год. Данный орган может также проводить произвольные проверки

серийно изготавливаемых систем перегородок на предмет их соответствия требованиям, изложенным в пункте 6 выше".

Пункт 8.1

Вместо "8.1 и 8" читать "6".

Пункт 9.1.2

Вместо "6.1" читать "6".

Пункт 10.1, исключить номер пункта (текст остается составной частью пункта 10).

Пункт 11.1, исключить номер пункта (текст сохраняется).

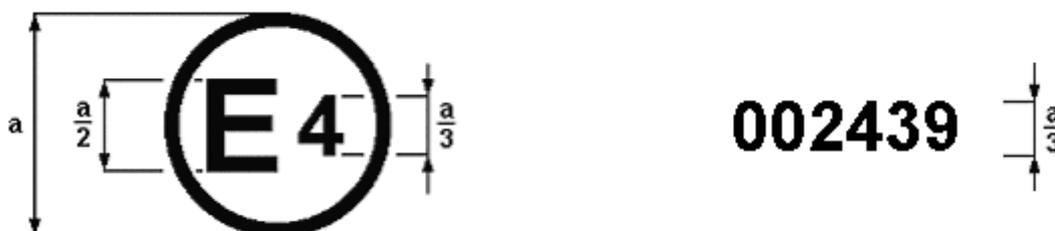
Пункт 11.2 (прежний), нумерацию изменить на 11.1, а текст - следующим образом:

"11.1 Установочные инструкции, указывающие для какого (каких) типа (типов) транспортного средства...".

Пункт 11.3 (прежний), изменить нумерацию на 11.2.

Приложение 2, маркировка, изменить следующим образом:

"



a = 8 мм мин."

Приложение 3,

По всему тексту приложения исключить слово "в основном".

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 Система перегородок должна крепиться к жесткой раме при помощи устройств крепления, поставляемых заводом-изготовителем. Жесткая рама должна включать жесткую горизонтальную плоскость "Е" (см. приложение 4), которая имитирует общий уровень пола багажного отделения транспортного средства. Точки крепления А, В, С и D должны имитировать геометрическое положение предполагаемых точек крепления транспортного средства, указанное в пункте 3.2.2 настоящих Правил и измеряемое от базовой плоскости "Е".

При наличии различных мест установки на транспортном средстве данного типа, рекомендованных подателям заявки на официальное утверждение, по согласованию с технической службой выбирается наименее благоприятное положение.

Все крепежные ляжки, промежуточные конструкции, оборудование и т.д. следует устанавливать в соответствии с инструкциями завода-изготовителя".

Пункт 2.2 изменить следующим образом:

"... в пункте 3.2.2 настоящих Правил".

Пункт 2.3.1 изменить следующим образом:

"... горизонтальное расстояние 200 мм. В этом положении они должны быть закреплены во избежание любого смещения назад. Если при предписанной установке на транспортном средстве, обозначенной в пункте 3.2.2 настоящих Правил, невозможно переместить оба блока типа 1 ..."

Пункты 2.3.2, 2.3.3 и 2.6

Вместо "пункта 3.2.2" в заявке на официальное утверждение читать "пункт 3.2.2 настоящих Правил".

Пункт 3 изменить следующим образом:

"3. Испытательная рама и ее крепления, предписанные в пунктах 2.1, 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4, 2.6 и 2.7, должны надежно крепиться к испытательным салазкам, движение которых должно замедляться от первоначальной скорости до полной

остановки таким образом, чтобы эти салазки и прикрепленная к ним рама замедлялись в пределах коридора, обозначенного на графике в добавлении 1 к приложению 3".

Приложение 3, добавление 1, изменить заголовок следующим образом:

"КОРИДОР ЗАМЕДЛЕНИЯ САЛАЗОК В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВРЕМЕНИ  
(лобовое столкновение)"

-----