



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования Правил
в области транспортных средств****Сто восемьдесят третья сессия**

Женева, 9–11 марта 2021 года

Пункт 14.2.1 предварительной повестки дня

Соглашение 1998 года:**Рассмотрение АС.3 проектов ГТП ООН****и/или проектов поправок к введенным ГТП ООН,****если таковые представлены, и голосование по ним****Окончательный доклад о ходе разработки поправки 3
к Глобальным техническим правилам № 9 ООН
(безопасность пешеходов)****Представлен Рабочей группой по пассивной безопасности* ****

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по пассивной безопасности (GRSP) на ее шестьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/67, пункт 5). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2 с поправками, содержащимися в приложении II к докладу. Этот текст представлен Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительному комитету (АС.3) Соглашения 1998 года для рассмотрения на их сессиях в марте 2021 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, разд. 20), п. 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях повышения эффективности транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

** Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



Окончательный доклад о ходе разработки поправки 3 к Глобальным техническим правилам № 9 ООН (безопасность пешеходов)

I. Введение

1. Цель Глобальных технических правил № 9 ООН состоит в усовершенствовании конструкции элементов передней части транспортных средств, которые, как было установлено, являются причиной травматизма в случае наезда на пешехода или иного уязвимого участника дорожного движения.

2. Цель настоящего предложения состоит во внесении изменений в Глобальные технические правила (ГТП) № 9 ООН, касающиеся безопасности автотранспортных средств для пешеходов, с тем чтобы повысить их безопасность и безопасность других уязвимых участников дорожного движения. Оно предусматривает уточнение нынешнего текста ГТП ООН № 9 по безопасности пешеходов, с тем чтобы исключить возможность его неверного толкования и внести некоторые редакционные исправления.

II. Обоснование изменений

3. С учетом замечаний эксперта от МОПАП, изложенных в неофициальном документе GRSP-48-27, GRSP признала, что нынешние формулировки в ГТП № 9 ООН, а также на тот момент в проекте Правил № 127 ООН (Соглашение 1958 года) по безопасности пешеходов могут создать трудности с толкованием в части использования первой точки контакта в качестве основной контрольной точки в случае процедуры испытания с использованием модели головы. В исправлении 2 к ГТП № 9 ООН на этот момент было обращено еще более пристальное внимание в связи с будущим применением ГТП № 9 ООН Договаривающимися сторонами Соглашения 1998 года, а также Правил ООН Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года.

4. Опыт, накопленный в Японии и Европе, показывает, что первую точку контакта, возможно, не следует использовать в качестве основной контрольной точки для целей испытания. То, что первый контакт обеспечивается во всех случаях, не вызывает сомнений, однако на поверхности капота есть точки, которые могут представлять определенный интерес (с учетом конструктивных элементов, жесткости, твердых зон и т. д.), но в которых непосредственный контакт невозможен из-за конструкции капота. Если предположить, что основная энергия удара передается на центральную плоскость ударного элемента, в которой расположен центр тяжести этого элемента, то в любом случае, с учетом предложенных изменений, такие точки можно будет, тем не менее, проверить на предмет обеспечения первого контакта в прилегающей зоне и определить результаты испытаний применительно к таким точкам. GRSP полагает, что эта предлагаемая процедура является более четкой, поскольку ее можно применить к каждой точке в пределах данной зоны испытания на поверхности капота независимо от того, возможен контакт модели головы с этой точкой в ходе испытания или нет. Кроме того, предлагаемая процедура предусматривает четкое положение ударного элемента с учетом того, что первый контакт может быть обеспечен в различных точках на поверхности этого элемента. И наконец, предлагаемая процедура гарантирует одинаковую ширину испытательной зоны на транспортных средствах с одинаковыми габаритами ширины.

5. Данное предложение предусматривает необходимые изменения к тексту ГТП № 9 ООН по испытанию с помощью модели головы в качестве трехмерной системы, включающей точку измерения (которая также называется испытательной точкой, находящейся ближе всего к конструктивным элементам жесткости, твердым зонам и т. д.), заданную точку (или прицельную точку, на которую направлено воздействие толкателя) и первую точку контакта, которая также рассматривается как ударная

точка, т. е. точка, в которой происходит первый контакт ударного элемента с поверхностью капота.

6. С учетом таких пространственных характеристик точка измерения и заданная точка во всех случаях находятся на центральной плоскости ударного элемента, выровненной по вертикальной продольной плоскости транспортного средства. Полученный в ходе испытания результат (т. е. значение критерия травмирования головы (НІС) всегда будет увязываться с точкой измерения, независимо от места первого контакта).

7. Помимо трехмерного определения точки, в которой должно проводиться испытание, GRSP также обратила внимание на несоответствие в определении зоны испытания с использованием модели головы. В соответствии с нынешней процедурой испытания, изложенной в ГТП № 9 ООН и в проекте правил, удар с использованием модели головы ребенка и/или взрослого может быть произведен только в испытательной зоне за вычетом смещения, составляющего половину диаметра модели головы. Тем не менее расчет зон НІС 1000 или НІС 1700 производится соответственно по всей площади между боковыми контрольными линиями. На практике это может привести к ошибочному толкованию текста при соотнесении зон НІС с поверхностью капота, так как в случае зон, которые нельзя испытать, можно задать менее жесткие критерии. Предлагаемая в настоящем документе формулировка предусматривает четкую процедуру, т. е. расчет значения НІС только по площади, подвергаемой испытанию. Как следствие, это означает меньшую площадь НІС 1700 в целом, что содействует повышению безопасности пешеходов.

8. И наконец, предложены некоторые второстепенные редакционные исправления, уточняющие порядок сертификации ударных элементов.

9. Изложенные выше изменения процедуры основаны на опыте, накопленном за время обсуждения ГТП ООН № 9 в ходе совещаний прежней неофициальной группы по безопасности пешеходов (INF GR PS). В то же время можно было бы собрать экспериментальные данные, полученные в ходе испытаний транспортных средств на соответствие законодательству Японии и Европы, а также принять во внимание потребности потребителей во всем мире. Эти процедуры отражают широко распространенную практику нормативного регулирования. Предлагаемые изменения позволят уточнить будущие всемирные правила по безопасности пешеходов в целях сведения к минимуму возможностей неоднозначного толкования и создания общей сферы интересов в контексте национального законодательства на основе ГТП № 9 ООН.

10. Предлагаемые изменения уже нашли отражение в поправках серии 01 к Правилам № 127 ООН, опубликованных в январе 2015 года. В период с 2012 года до декабря 2019 года данный вопрос сохранялся в повестке дня GRSP с учетом оговорок относительно необходимости его изучения, и для его решения требуются результаты проводящихся исследований и анализа затрат и выгод.

III. Опыт разработки ГТП

11. Проект Глобальных технических правил по безопасности пешеходов был занесен в Глобальный регистр 12 ноября 2008 года по общему согласию Договаривающихся сторон и издан под обозначением ECE/TRANS/180/Add.9.

12. Предложение разработать эту поправку к ГТП ООН № 9 было впервые представлено Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3) для рассмотрения в ходе сто пятидесятой сессии WP.29 (15–18 ноября 2011 года) в качестве документа ECE/TRANS/WP.29/2011/148, подготовленного Нидерландами.

13. В ходе своей пятьдесят первой сессии, состоявшейся 21–25 мая 2012 года, GRSP просила обновить окончательный доклад о поправках к ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2).

14. В ходе пятьдесят второй сессии, состоявшейся 11–14 декабря 2012 года, Европейская комиссия представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14.

15. В ходе пятьдесят пятой сессии, состоявшейся 19–23 мая 2014 года, Европейская комиссия представила документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5 с целью уточнения этапа I и (на момент составления проекта) этапа II разработки ГТП ООН.

16. В ходе шестьдесят шестой сессии, состоявшейся 10–13 декабря 2019 года, было принято решение завершить работу по этому вопросу, и окончательное предложение было представлено GRSP в качестве неофициального документа GRSP-67-13.
