|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2024/14 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  18 March 2024  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил   
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по пассивной безопасности**

**Семьдесят пятая сессия**

Женева, 27–31 мая 2024 года

Пункт 15 предварительной повестки дня

**Правила № 137 ООН (лобовое столкновение с** **уделением особого внимания  
удерживающим системам)**

Предложение по поправкам серии 04 к Правилам № 137 ООН (лобовое столкновение с уделением особого внимания удерживающим системам)

Представлено экспертом от Японии[[1]](#footnote-1)\* [[2]](#footnote-2)\*\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Японии с целью изменение требования, касающегося величины критерия сжатия грудной клетки (ThCC) женского манекена 5-го процентиля в случае транспортных средств категории N1. В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/34, распространенный на семьдесят четвертой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP). Изменения к нынешнему тексту Правил ООН (включая проект поправок серии 03 (ECE/TRANS/WP.29/2023/111)) выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

**I. Предложение**

*Пункт 5.2.1.2.3* изменить следующим образом:

«**5.2.1.2.3** критерий сжатия грудной клетки (ThCC) не должен превышать**:**

**a)** 34 мм в случае транспортных средств категории M1**;**

**b) 34 мм в случае транспортных средств категории N1, максимальная допустимая масса которых не превышает 2 800 кг, максимальная ширина не превышает 1 480 мм, а длина не превышает 3 400 мм;** и

**c)** 42 мм в случае транспортных средств категории N1**, максимальная допустимая масса которых превышает 2 800 кг, максимальная ширина превышает 1 480 мм, либо длина превышает 3 400 мм**».

*Включить новые пункты 12.7–12.12* следующего содержания:

«**12.7 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 04 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 04.**

**12.8** **Начиная с 1 сентября 2027 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа транспортных средств на основании предыдущих серий поправок, впервые предоставленные после 1 сентября 2027 года.**

**12.9 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа транспортных средств на основании поправок предыдущих серий, впервые предоставленные до 1 сентября 2027 года, при условии, что такая возможность предусмотрена переходными положениями в этих соответствующих предыдущих сериях поправок.**

**12.10 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут предоставлять официальные утверждения типа на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.**

**12.11 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять распространения существующих официальных утверждений на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.**

**12.12 Независимо от изложенных выше переходных положений Договаривающиеся стороны, которые начинают применять настоящие Правила после даты вступления в силу поправок самой последней серии, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании любой из предыдущих серий поправок к настоящим Правилам**».

*Приложение 2* изменить следующим образом:

«**Приложение 2**

**Схемы знаков официального утверждения**

Образец A

(см. пункт 4.4 настоящих Правил)

a

##### 137 R – 041424

a

2

a

3

a

3

a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден во Франции (Е 2) в отношении защиты водителя и пассажиров в случае лобового столкновения на основании Правил № 137 под номером официального утверждения 0~~3~~**4**1424. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 137 с поправками серии 0~~3~~**4**.

Образец B

(см. пункт 4.5 настоящих Правил)



|  |  |
| --- | --- |
| 137 | 0**4** 1424 |
| 11 | 02 2439 |



a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (Е 4) на основании Правил № 137 и № 11[[3]](#footnote-3). Первые две цифры номеров официального утверждения указывают, что на момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 137 включали поправки серии 0~~3~~**4**, а Правила № 11 — поправки серии 02».

II. Обоснование

1. Для защиты водителя и пассажиров транспортного средства в возрасте 65 лет и старше величина критерии сжатия грудной клетки (ThCC) для женского манекена Hybrid III 5-го процентиля (AF05) составляет 34 мм в случае транспортных средств категории M1. Япония считает целесообразным применять ту же самую ThCC манекена AF05, составляющую 34 мм, к определенному диапазону транспортных средств категории N1, которые, возможно, зачастую используются частными потребителями для поездок на работу, когда этот критерий будет достижим.
2. Транспортные средства категории N1 были включены в область применения Правил № 137 ООН на основании дополнения 3 к поправкам серии 01. В соответствии с национальными правилами Японии для автомобилей категории N1 с максимальной разрешенной массой не более 2 800 кг в преддверии расширения области применения Правил № 137 ООН уже предусмотрено требование о проведении фронтального краш-теста с полным перекрытием. Кроме того, в Японии принято решение о внесении поправок в национальные правила, с тем чтобы с 1 сентября 2027 года ThCC для манекенов AF05 на транспортных средствах категории N1 с максимальной разрешенной массой не более 2 800 кг была такой же, как и в случае транспортных средств M1, т. е. 34 мм. По этой причине мы считаем необходимым внести аналогичные изменения и в Правила № 137 ООН.
3. На шестьдесят шестой сессии GRSP эксперт от Японии представил документ GRSP-66-29 по этому вопросу. Поскольку эксперт от Европейской комиссии поддержал данную инициативу Японии и на той сессии не было высказано никаких возражений, Япония внесла предложение по этой поправке для рассмотрения на семьдесят второй сессии GRSP.

4. На семьдесят третьей сессии GRSP (документ GRSP-73-27) эксперт от Японии представил данные об авариях с участием транспортных средств категории N1, указав на необходимость защиты в Японии пожилых пассажирок, сидящих на переднем сиденье. Практически все автомобили, в которых пожилые женщины, сидящие на переднем сиденье, получили смертельные или серьезные травмы, относились к распространенным в стране автомобилям категории N1 класса «Kei». Так, ширина автомобиля была ограничена 1 480 мм, а длина — 3 400 мм, что соответствует предельным значениям ширины и длины автомобилей класса «Kei».

1. \* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-2)
3. Последний номер приведен только в качестве примера. [↑](#footnote-ref-3)