



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2003/99
26 August 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области
транспортных средств (WP.29)

(Сто тридцать первая сессия, 11-14 ноября 2003 года,
пункты 5.2 и В.2.1.2.6 повестки дня)

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ДОКЛАД ПО ВОПРОСУ О РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНЫХ
ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ

Представлено Рабочей группой по пассивной безопасности (GRSP)

Примечание: В настоящем документе содержится предварительный доклад по вопросу о разработке глобальных технических правил (гтп), касающихся безопасности пешеходов, подготовленный неофициальной группой GRSP, отвечающей за разработку гтп. В его основу положен текст документа, распространенного без условного обозначения (неофициальный документ № 5) в ходе сто тридцатой сессии (TRANS/WP.29/926, пункт 130).

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется в целях 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>

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ДОКЛАД

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 СОЗДАНИЕ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ GRSP/WP.29

В ходе сто двадцать шестой сессии WP.29 в марте 2002 года AC.3 завершил рассмотрение приоритетов для разработки будущих глобальных технических правил. WP.29 принял программу работы в рамках Глобального соглашения 1998 года, в которую включен вопрос о безопасности пешеходов, и решил приступить к изучению аспектов безопасности пешеходов на тридцать первой сессии GRSP в мае 2002 года посредством создания неофициальной группы для разработки гтп.

1.2 МАНДАТ

В неофициальном документе № 10 тридцать первой сессии GRSP излагаются принятые GRSP положения о круге ведения этой группы. (INF GR/PS/2)

1.3 РАСПИСАНИЕ СОВЕЩАНИЙ

Группа провела 4 совещания:

- 4-5 сентября 2002 года, Париж
- 10 декабря 2002 года, Женева
- 15-16 января 2003 года, Санта-Олива
- 15-16 мая 2003 года, Токио

1.4 УЧАСТНИКИ

В совещаниях участвовали представители:

Германии, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, США, Франции, Японии, ЕС, ЕКЭТС, МОПС, КСАОД и МОПАП.

Функции председателей совещаний исполняли г-н Мицуно (Япония) и г-н Фридель/г-н Сесари (ЕС), а услуги секретариата обеспечивал г-н Ван дер Плас (МОПАП).

1.5 ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ

Настоящий доклад подготовлен в соответствии с пунктом 5 документов TRANS/WP.29/2002/24 и TRANS/WP.29/2002/49, принятых АС.3 и одобренных в ходе сто двадцать седьмой сессии WP.29. Эти документы были обобщены в заключительном документе TRANS/WP.29/882.

1.6 БУДУЩИЕ ШАГИ

С учетом графика работы и характера обсуждений предварительное рассмотрение содержания гтп уже было начато. В соответствии с положениями о круге ведения неофициальной группе гтп по безопасности пешеходов окончательное предложение для GRSP следует подготовить до весны 2005 года. Для этого неофициальная группа должна разработать проект своего предложения для GRSP до осени 2004 года.

2. АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

2.1 ОБЩАЯ СТАТИСТИКА ГИБЕЛИ/ТРАВМИРОВАНИЯ ПЕШЕХОДОВ И ЕЕ ДИНАМИКА

Неофициальная группа гтп по безопасности пешеходов попыталась собрать все имеющиеся статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях с участием пешеходов.

В результате этого были получены статистические данные о происшествиях с участием пассажиров от РГ по безопасности пешеходов МОНИС (всеобъемлющее и глубокое исследование по вопросу о дорожно-транспортных происшествиях - (INF GR/PS/3-31), статистика ДТП в Германии (INF GR/PS/12-13-25), Италии (INF GR/PS/14), статистика ДТП ООН (INF GR/PS/15), Испании (INF GR/PS/16), европейской промышленности (INF GR/PS/17), Канады (INF GR/PS/20), Нидерландов (INF GR/PS/21) и Швеции (INF GR/PS/41).

Наиболее всесторонние данные о дорожно-транспортных происшествиях были получены от РГБП МОНИС, однако все вышеуказанные источники также подтверждают тенденции, выявленные в исследовании РГБП МОНИС.

Статистические данные ООН о дорожно-транспортных происшествиях с участием пешеходов свидетельствуют о снижении числа погибших и раненых за последние 20 лет на 30-40%, однако абсолютные цифры по-прежнему весьма значительны и поэтому требуют принятия надлежащих мер.

2.2 СТРУКТУРА СТАТИСТИКИ ТРАВМИРОВАНИЯ

Возрастная структура статистики показывает, что чаще всего в дорожно-транспортные происшествия попадают дети в возрасте 5-9 лет и взрослые старше 60 лет.

Согласно глубокому исследованию РГБП МОНИС причиной гибели и тяжелого ранения пешеходов (AIS 2-6) чаще всего являются повреждения следующих частей тела: головы у взрослых и детей и ног у взрослых.

На каждую из этих частей тела приходится свыше 30% от общего количества дорожно-транспортных происшествий, поэтому, по мнению неофициальной группы, основное внимание следует сосредоточить на защите именно этих частей тела.

Далее по частоте повреждений после головы и ног следуют повреждения грудной клетки, доля которых составляет около 10%. Процентная доля повреждений других частей тела значительно ниже и равна лишь нескольким процентам.

Что касается зон ударов на транспортном средстве, то основными причинами травмирования головы взрослых пешеходов является верхняя поверхность капота/крыла, а также зона ветрового стекла и стойки А. Дети же получают травмы головы в основном при ударе о верхнюю поверхность капота/крыла. Основной причиной травмирования ног взрослых пешеходов является удар о передний бампер транспортных средств (INF GR/PS/3-31).

Данные о дорожно-транспортных происшествиях в Испании (INF GR/PS/16), основанные на статистике ДТП с серьезными последствиями, показывают, что

если учитывать степень тяжести и частоту повреждений, то в первую очередь нужно выделить голову, ноги и грудную клетку пешеходов.

2.3 СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПРИ СТОЛКНОВЕНИЯХ

Данные о дорожно-транспортных происшествиях с участием пешеходов классифицируются по скорости движения в момент столкновения транспортных средств с пешеходами, и общая статистика с учетом наиболее частых скоростей движения при столкновении показывает, что более 75% всех дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов происходит при скоростях движения транспортных средств до 40 км/ч (INF GR/PS/3-31). См. также главу 4.1.

ВЫВОД: ОСНОВАНИЯ/ОТСУТСТВИЕ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ

Неофициальная группа гтп по безопасности пешеходов собрала все имеющиеся статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях с участием пешеходов из всех существующих источников. На основе этих данных о ДПТ неофициальная группа гтп по безопасности пешеходов сделала следующие выводы, признав, что:

- i. большинство случаев гибели (в количественном отношении) и серьезных повреждений происходит в следующих обстоятельствах:
 - при ударе ребенка головой о верхнюю поверхность капота/крыла,
 - при ударе взрослого пешехода головой о верхнюю поверхность капота/крыла, а также о зону ветрового стекла и стойки А,
 - при ударе взрослого пешехода ногой о передний бампер транспортных средств,
- ii. более 75% от общего числа случаев травмирования, включая травмы со смертельным исходом, происходит при скорости (в момент столкновения легкового автомобиля с пешеходом) 40 км/час. Снижение степени тяжести травм также положительно отразится на статистике травмирования в результате столкновений при более высокой скорости движения.

3. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ИЛИ БУДУЩИЕ НАЦИОНАЛЬНЫЕ/РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ В ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ СФЕРЕ

В ходе обсуждения в рамках неофициальной группы GRSP ЕЭК по безопасности пешеходов правительство Японии и Комиссия европейских сообществ опубликовали проекты правил, касающихся защиты переходов при столкновении с механическими транспортными средствами.

3.1 ПОЛОЖЕНИЕ В ЯПОНИИ

Около 30% всех случаев гибели в дорожно-транспортных происшествиях в Японии приходится на пешеходов. Новые нормативные положения призваны повысить уровень защиты головы пешеходов следующим образом:

- i. Область применения (транспортные средства)
 - пассажирские автомобили, имеющие не более 10 мест для сидения,
 - грузовые автомобили полным весом до 2 500 кг, передние контуры которых напоминают передние контуры вышеупомянутых пассажирских автомобилей.
- ii. Дата вступления в силу
 - транспортные средства, за исключением транспортных средств, определенных в следующем абзаце
 - транспортные средства новых типов: сентябрь 2005 года
 - серийные транспортные средства: сентябрь 2010 года
 - транспортные средства малой высоты, транспортные средства с высокой износостойкостью, например специальные многофункциональные автомобили и грузовые автомобили, транспортные средства с кабиной над двигателем, транспортные средства с гибридным двигателем
 - транспортные средства новых типов: сентябрь 2007 года
 - серийные транспортные средства: сентябрь 2012 года

iii. Общее описание правил

Процедура испытания

a) Зона испытаний

На предмет включения в правила будет рассмотрено испытание головы манекена ребенка и взрослого при ударе об ударный элемент.

Зона испытания с использованием ударного элемента для головы ребенка:
 $1\ 000 \leq WAD \leq 1\ 700$ мм

Зона испытания для ударного элемента головы взрослого человека:
 $1\ 700 \leq WAD \leq 2\ 100$ мм

Примечание: WAD (дуга охвата) означает расстояние от поверхности земли до точки на капоте, измеренное вдоль конструкции передней части транспортного средства.

b) Ударный элемент (см. добавление 3)

Ударный элемент для головы ребенка: диаметр 165 мм, вес 3,5 кг

Ударный элемент для головы взрослого человека: диаметр 165 мм, вес 4,5 кг.

c) Скорость и угол удара

	Ударный элемент для головы ребенка		Ударный элемент для головы взрослого человека	
	Скорость (км/ч)	Угол (градусов)	Скорость (км/ч)	Угол (градусов)
Категория 1	32	65	32	65
Категория 2	32	60	32	90
Категория 3	32	25	32	50

(Указанные выше условия удара головы были рассчитаны на основе результатов проведенного МОНИС компьютерного моделирования удара при столкновении пешехода с легковым автомобилем на скорости 40 км/ч.)

	Определение	Примечание
Категория 1	Транспортное средство высотой BLE менее 835 мм	Типа седан
Категория 2	Транспортное средство высотой BLE не менее 835 мм	Типа СМА
Категория 3	Транспортное средство с капотом под углом не менее 30°	Типа фургон 1

Примечание: Высота BLE: высота переднего края капота.

Критерии

НІС (критерий травмирования головы), определенный по указанной ниже формуле, не должен превышать 1 000 при охвате зоны испытаний на две трети или более. На остальной площади зоны критерий травмирования головы не должен превышать 2 000.

В добавлении 1 к правилам приводится описание проекта процедуры испытания, в приложении 2 - технические требования к зоне испытания, а также местоположение исходной линии переднего края капота, в приложении 3 - технические условия и описание сертификационных испытаний ударных элементов для муляжа головы.

Япония уже сообщала о том, что следующий этап будет включать разработку требований для нижней части ноги. Для этого Япония будет использовать гтп в качестве следующего этапа законодательного процесса. Более подробную информацию см. в INF GR/PS/337.

3.2 ПОЛОЖЕНИЕ В ЕС

Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях в Европейском сообществе погибает около 8 000 пешеходов и велосипедистов и получают травмы еще 300 000 человек. 19 февраля 2003 года Европейская комиссия проголосовала за принятие проекта предложения по директиве о защите пешеходов, которое будет представлено Совету и Европейскому парламенту. Содержание этого предложения основано на взятых на себя промышленностью обязательств, результатах научной работы, проведенной Рабочей группой 17 Европейского

комитета по разработке экспериментальных транспортных средств (ЕКЭТС) и Совместного исследовательского центра (СИЦ) Европейской комиссии. В этом предложении излагаются технические требования к официальному утверждению типа механических транспортных средств в отношении защиты пешеходов. Предлагаемые меры применяются к пассажирским автомобилям и легковым автофургонам (категории M1 общей разрешенной массой не более 2,5 т и категории N1, созданной на основе транспортных средств категории M1, общей разрешенной массой не более 2,5 т). Поскольку вопросы, касающиеся конструкции пассажирских автомобилей, охвачены законодательством Сообщества в рамках действующей в ЕС системы официального утверждения типа транспортных средств, определенной директивой 70/156/ЕЕС с внесенными поправками, предлагаемые требования будут также включены в эту систему. Описание технических положений приводится в добавлении 1 к этому предложению. Испытание на предмет соответствия предлагаемым основным требованиям будет проводиться в соответствии с подробными предписаниями, которые будут изложены в постановлении Комиссии.

На первом этапе, начинающемся в 2005 году, транспортные средства новых типов должны соответствовать двум испытаниям, касающимся защиты от травмирования головы и ног:

- удар муляжа ноги о бампер: должно быть проведено одно из следующих двух испытаний на удар муляжа ноги:
- удар муляжа нижней части ноги о бампер: испытание проводится при скорости удара 40 км/ч. Максимальный динамический угол изгиба колена не должен превышать 21,0°, максимальное динамическое смещение колена не должно превышать 6,0 мм, а ускорение, измеренное на верхней оконечности большеберцовой кости, не должно превышать 200 д;
- удар муляжа верхней части ноги о бампер: испытание проводится при скорости удара 40 км/ч. Мгновенное суммарное значение сил удара во времени не должно превышать 7,5 кН и момент изгиба на ударном элементе в верхней части ноги не должен превышать 510 Нм;
- удар муляжа головы ребенка/взрослого человека небольшого роста о верхнюю часть капота: испытание проводится при скорости удара 35 км/ч с использованием ударного элемента для головы весом 3,5 кг и

диаметром 165 мм. Показатель травмирования головы (НРС) не должен превышать 1 000 при охвате двух третей площади испытательной зоны на капоте и 2 000 для остальной трети площади испытательной зоны на капоте.

На этапе 1 перечисленные ниже испытания должны проводиться только для целей контроля:

- удар муляжа верхней части ноги о передний край капота: испытание проводится при скорости удара до 40 км/ч. Мгновенная суммарная сила удара во времени не должна превышать возможной величины 5,0 кН, и момент сгиба на верхней части ударного элемента для ноги регистрируется и сравнивается с возможным целевым показателем в 300 Нм;
- удар муляжа головы взрослого человека о ветровое стекло: испытание проводится при скорости удара до 35 км/ч с использованием ударного элемента для головы весом 4,8 кг. Показатель травмирования головы (НРС) регистрируется и сравнивается с возможным целевым показателем, составляющим 1 000.

На втором этапе, начинающемся в 2010 году, для транспортных средств новых типов потребуется проводить четыре испытания с постепенно увеличивающимся уровнем жесткости условий в соответствии с рекомендациями ЕКЭТС: два испытания для выявления травм головы и два испытания - травм ноги. В течение пяти лет этим требованиям испытаний должны удовлетворять все новые транспортные средства.

- удар муляжа ноги о бампер:
- должно проводиться одно из двух перечисленных ниже испытаний на удар муляжа ноги:
- удар нижней части ноги о бампер: испытание проводится при скорости удара 40 км/ч. Максимальный динамический угол изгиба колена не должен превышать 15,0°, максимальное динамическое смещение колена не должно превышать 6,0 мм, а ускорение, измеренное на верхней конечности большеберцовой кости, не должно превышать 150 д;

- удар верхней части муляжа ноги о бампер: испытание проводится при скорости удара 40 км/ч. Мгновенное суммарное значение сил удара во времени не должно превышать 5,0 кН, и момент изгиба на ударном элементе для верхней части ноги - 300 Нм;
- удар муляжа головы ребенка о верхнюю часть капота: испытание проводится при скорости удара 40 км/ч с использованием ударного элемента для муляжа головы весом 2,5 кг и диаметром 130 мм. Показатель травмирования головы (НРС) не должен превышать 1 000 для всей площади испытательной зоны на капоте.
- удар муляжа головы взрослого человека о верхнюю часть капота: испытание проводится при скорости удара 40 км/ч с использованием ударного элемента для муляжа головы весом 4,8 кг и диаметром 165 мм. Показатель травмирования головы (НРС) не должен превышать 1 000 для всей площади испытательной зоны на капоте;
- удар верхней части муляжа ноги о передний край капота: испытание проводится при скорости удара до 40 км/ч. Мгновенное суммарное значение сил удара во времени не должно превышать 5,0 кН, а момент изгиба на верхней части ударного элемента муляжа ноги - 300 Нм.

Цели защиты пешеходов могут быть достигнуты посредством принятия активных или пассивных мер безопасности. С учетом темпов технологического развития в этой сфере в данном предложении предусматривается возможность разработки альтернативных мер. Поэтому до 1 июля 2004 года будет проведена оценка технической осуществимости предложенных технических условий испытания, и в частности других мер, которые потенциально могут дать по крайней мере такой же эффект защиты, какой может быть обеспечен в случае принятия данного предложения. Если оценка технической осуществимости покажет, что упомянутые альтернативные меры обеспечивают по крайней мере эквивалентный защитный эффект, Комиссия рассмотрит соответствующие предложения по изменению этой директивы.

Что касается запрещения использования жестких навесных бамперов, то в соответствии с мнениями, выраженными Советом и Европейским парламентом, относительно того, что законодательные положения будут применяться не только в отношении изготовителей оригинального

оборудования, но также независимых изготовителей, специализирующихся на установке дополнительного оборудования в послепродажный период, Комиссия намерена предложить директиву, предусматривающую процедуру испытания для всех жестких навесных бамперов и аналогичных устройств, поступающих на рынок. Дополнительную информацию см. в INF GR/PS/34.

3.3 ПОЛОЖЕНИЕ В ДРУГИХ СТРАНАХ

В настоящее время Канада пересматривает свои нормативные положения, касающиеся бамперов. Канадские нормативные положения, касающиеся бамперов, считаются одними из наиболее жестких в мире (все элементы безопасности транспортного средства должны быть в функциональном состоянии после удара на скорости 8 км/ч). Канада должна провести исследование по вопросу о последствиях применения разных конструкций бамперов для безопасности пешеходов.

В начале 90-х годов США закончили разработку требований, касающихся травмирования головы пешеходов. С того времени усилия США сосредоточены на исследовательской работе в поддержку деятельности Рабочей группы МОНИС по безопасности пешеходов.

Если другие страны приступят к работе над проблемой безопасности пешеходов и смогут поделиться результатами своей работы с неофициальной группой гтп по безопасности пешеходов, результаты такой работы будут приняты во внимание в ходе будущих обсуждений.

3.4 ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ СОГЛАСОВАНИЯ

Статистика дорожно-транспортных происшествий показывает, что, помимо ЕС и Японии, другие страны (например, Австралия и Южная Корея) также сталкиваются с проблемой большого числа случаев гибели пешеходов в результате дорожно-транспортных происшествий. Введение гтп (с гармонизированными механизмами, методами и уровнем защиты) позволяет не только согласовать существующие требования (в ЕС и Японии), но также в потенциале снизить уровень травмирования пешеходов в ДТП во всем мире.

Япония намерена использовать эти дтп для следующего этапа своего национального законодательного процесса. Положения ЕС, которые

планируется принять на втором этапе, также позволяют согласовать требования с гтп.

4. ПАРАМЕТРЫ, КОТОРЫЕ НЕОБХОДИМО УЧИТЫВАТЬ

4.1.1 АКСИДЕНТОЛОГИЯ

На основе результатов исследований МОНИС в области дорожно-транспортных происшествий ((INF GR/PS/3-31) группа пришла к выводу, что:

- из всех частей тела чаще всего травмируются голова и ноги;
- дети получают травмы головы главным образом при ударе о верхнюю поверхность капота;
- травмирование головы взрослых происходит главным образом в результате удара о ветровое стекло, а также о стойки А и верхнюю поверхность капота/крыла;
- травмы ног взрослых происходят в основном в результате удара о бампер.

Это было подтверждено полученными недавно дополнительными данными (INF GR/PS/25, INF GR/PS/30), исходя из которых группа пришла к выводу о необходимости включения положений об испытаниях на удар головы о капот и испытаниях на удар нижней части ноги. На настоящий момент испытание на удар о передний край капота, по всей видимости, не относится к числу приоритетных. Статистика дорожно-транспортных происшествий в Испании (INF GR/PS/16) показала, что с точки зрения степени тяжести травм наибольшие опасения вызывают голова и грудная клетка, а по частоте повреждений первое место занимают травмы конечностей.

Результаты проведенного в Японии исследования ИТАРДА по вопросу о травмировании ног (INF GR/PS/26) продемонстрировали необходимость обеспечения защиты большеберцовой кости и коленного сустава. Поэтому было сочтено необходимым изучить возможность использования нового муляжа нижней части ноги, разработанного НИИАТЯ. Этот новый муляж ноги позволит оценивать риск травмирования большеберцовой кости и коленного сустава.

Исходя из статистики дорожно-транспортных происшествий, группа пришла к выводу, что оптимальная скорость при столкновении легкового автомобиля с пешеходом должна составлять 40 км/час. Это позволит охватить свыше 75% всех дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов (INF GR/PS/3-31).

4.2 ВЫБОР ВАРИАНТОВ (ПОЛНОМАСШТАБНЫЕ ИСПЫТАНИЯ/ ИСПЫТАНИЯ ПОДСИСТЕМЫ)

Группа согласилась с тем, что для законодательных целей эффективнее использовать простое и надежное испытание, которое можно было бы неоднократно повторить. При моделировании исследований для оценки допусков травмирования и кинематических условий весьма полезным может оказаться использование результатов аутоксии и манекенов пешехода. Вместе с тем моделирование может оказаться полезным и при выборе точки наиболее тяжелого удара.

Таким образом, согласно общему выводу, оптимальным направлением дальнейшей работы являются испытания подсистемы.

4.3 ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ (КАТЕГОРИИ/ФОРМЫ)

Важное значение имеет форма транспортного средства; этот вопрос изучается РГБП МОНИС применительно к пассажирским автомобилям. Группа решила использовать результаты этих исследований в качестве основы для дальнейшей работы. Форма автомобиля влияет на выбор скорости и угла при испытании муляжа головы на удар. Необходимо выяснить возможность охвата этим испытанием легких грузовых автомобилей/автофургонов/автомобилей необычной формы (если таковые еще не включены). В случае использования дополнительных форм, в отношении которых испытания подсистемы не были подтверждены, данный факт необходимо учесть. Вопрос о значимости форм автомобиля можно дополнительно изучить при разработке технических требований к процедуре испытаний.

Группа также рассмотрела результаты разработки нормативных положений о пешеходах. В этой связи возникли трудности, вызванные различием подходов, используемых для определения области применения. Были затронуты проблемы законодательного характера, касающиеся различия парков транспортных средств в договаривающихся сторонах; например, речь идет о

разных определениях пассажирских автомобилей в зависимости от веса или числа сидячих мест или рыночной значимости соответствующей категории транспортных средств, поскольку в одной стране она может быть широко распространено, тогда как в других странах аналогичной категории транспортных средств фактически не существует.

Для решения всех этих проблем была предложена матричная таблица. Названия разделов будут охватывать все категории, которые группа сочла необходимыми. Было признано, что ввиду подобных различий парков могут потребоваться подклассификации предусмотренных определений GRSG в данном предложении по гтп. Группа хотела бы подчеркнуть, что непосредственное внимание будет уделено требованию о соответствии категориям, предложенным Группой GRSG по общим задачам, после их одобрения Всемирным форумом WP.29.

Один из возможных подходов при применении этой матричной таблицы мог бы заключаться в составлении перечня всех испытаний, которые будут согласованы группой. Признавалось, что при принятии решения о практическом применении этих испытаний крайне важное значение будет иметь их техническая осуществимость. Поэтому в предлагаемых испытаниях гтп может быть предусмотрен поэтапный подход с учетом возможности принятия разных сроков введения положений в действие.

В таком случае каждая договаривающаяся сторона, подписывающая гтп, будет включена в эту матричную таблицу, в которой будет указано требуемое в данной договаривающейся стороне испытание для каждой категории. Можно считать, что такой подход предусматривает разные уровни применения. Подобное решение позволило бы охватить все варианты в рамках гтп, вместо того чтобы давать странам возможность расширять область применения требований по сравнению с гтп.

Пример матричной таблицы:

	Категория X	Категория Y	Категория Z	...
Испытание А гтп	ДС α , ДС β , ДС ω	ДС δ		
Испытание В гтп	ДС α , ДС β	ДС δ		
Испытание С гтп		ДС δ	ДС ω	
...				

Пример: категория X = категория 1-1 < полная масса транспортного средства 2,5 т, см. TRANS/WP.29/GRS/2003/10
категория Y = категория 1-1, см. TRANS/WP.29/GRS/2003/10
категория Z = определение для охвата автомобилей-пикапов, используемых в США

Группа также согласилась с тем, что на данный момент область применения следует ограничить новыми типами транспортных средств, поскольку необходимые технические изменения в конструкции транспортного средства, требуемые для достижения высокого уровня защиты, целесообразно предусмотреть в конструкции транспортного средства только при разработке конструкций нового типа.

Группа просит GRSP рассмотреть этот предложенный подход и дать соответствующие указания.

4.4 ВЫГОДЫ (ФИНАНСОВЫЕ, СОЦИАЛЬНЫЕ)

Было сочтено, что анализ затрат можно произвести только на основе прагматического подхода. Такая попытка была предпринята в рамках ЕКЭТС и даже ЕС, однако анализ затрат оказался невозможным в силу, в частности, различий в системах здравоохранения. Его можно произвести только в качестве примеров для отдельных стран. Другой подход мог бы заключаться в использовании идеализированного стандарта. Члены группы также упомянули о трех документах, подготовленных на основе докладов ЕКЭТС. Речь идет об исследованиях по вопросу об эффективности затрат, проводившихся БАСт, Нидерландами и МИРА, результаты которых могут быть предоставлены этой группе.

Вместе с тем группа хотела бы запросить мнение WP.29 относительно стоимостной оценки, поскольку в разных регионах используются разные показатели, а также указания о методах и процедурах анализа затрат-выгод.

4.5 ОСУЩЕСТВИМОСТЬ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЗАТРАТ (ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ, ПРОЧИЕ ОСНОВАНИЯ)

Группа уже приняла к сведению проведенный в рамках МОНИС анализ практической осуществимости (INF GR/PS/5), касающийся предложенных испытаний муляжа головы на удар. Основные выводы этого анализа:

- ни одно из транспортных средств не соответствует требованиям РГ.17 ЕКЭТС в полной мере;
- в настоящее время не существует никакого общепринятого решения, позволяющего удовлетворять требованиям РГ.17 ЕКЭТС (только с использованием набивочного материала этого достичь невозможно);
- еще не существует никаких сенсорных технологий, позволяющих предложить другие решения.

Группа также выяснит, можно ли на основе результатов испытаний, проведенных в рамках различных программ НКАП по всему миру, определить практическую возможность осуществления некоторых испытаний, касающихся защиты пешеходов. Поскольку в рамках программ НКАП проводятся дополнительные испытания, их результаты можно будет использовать для обсуждения данного вопроса неофициальной группой гтп по безопасности пешеходов.

По мере выработки решений относительно различных стадий испытаний, предлагаемых для проекта гтп, членам группы необходимо будет произвести дополнительные технико-экономические обоснования/оценки с учетом последних технологических достижений.

4.6 ПРОТИВОРЕЧИЯ С СУЩЕСТВУЮЩИМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ/ ТРЕБОВАНИЯМИ

На предварительном этапе работы неофициальной группы было выражено общее согласие с тем, что любые будущие предлагаемые законодательные требования, касающиеся защиты пешеходов, следует оценивать на основе сопоставления с другими предписаниями в отношении транспортных средств.

МОПАП указала, что как на международном, так и на национальном уровне следует учитывать существующие и будущие требования к транспортным средствам, с тем чтобы в максимально возможной степени свести к минимуму потенциальные противоречия. МОПАП также подчеркнула, что в дополнение к законодательным требованиям необходимо также уточнить другие требования к транспортным средствам, касающиеся степени

удовлетворенности потребителей, ремонтпригодности, классификации в целях страхования, комфортабельности, управляемости и т.д.

Группа просила МОПАП подготовить перечень всех необходимых параметров для оценки и последующего включения в данный доклад. Впоследствии МОПАП представила соответствующие материалы, которые содержатся в INF GR/PS/35.

5. ЗАПРОС НА ПРОВЕДЕНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ И ИСПЫТАНИЙ

Группа была проинформирована о ведущихся в настоящее время в Японии исследованиях по разработке нового муляжа голени, в большей степени отвечающего биологическим характеристикам (включая такие особенности, как изгибаемый скелет). По мнению группы, результаты этих исследований позволяют обеспечить более надежную защиту ног, поэтому она учтет их в ходе обсуждения.

Группа также признает важность работы, проводимой в рамках МОНИС, и будет использовать ее результаты в качестве основы для обсуждения. Предложения МОНИС базируются на материалах, полученных от соответствующих рабочих групп ИСО и ЕКЭТС.

6. СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ

Ссылаясь на пункт 4.4 выше, группа просит WP.29 дать ей указания относительно стоимости оценки, поскольку в разных регионах используются разные показатели. Кроме того, необходимы указания относительно процедур/методов анализа затрат-выгод, описание которых приводится в пункте 7 документа TRANS/WP.29/882: "В случае новых гтп Рабочая группа должна рассмотреть вопрос о технико-экономическом обосновании предложения, его преимуществах и потенциальной рентабельности, в том числе применительно к любым альтернативным нормативным требованиям и подходам".

По всей видимости, полезно было бы также получить указания относительно предложенного подхода, касающегося области применения (см. пункт 4.3).

7. ДРУГИЕ МЕРЫ, СПОСОБНЫЕ СНИЗИТЬ СТЕПЕНЬ ТЯЖЕСТИ ТРАВМ ПЕШЕХОДОВ

Принимая во внимание положения о круге ведения, группа также рассмотрела вопрос о других мерах безопасности, помимо мер пассивной безопасности на самом транспортном средстве.

Группа признала, что активные меры безопасности не относятся к ее сфере компетенции, но в то же время согласилась с тем, что такие вопросы следует довести до сведения WP.29 и АС. 3.

Как указывалось несколькими экспертами, в том числе МОПАП, проблему защиты пешеходов можно рассматривать как единое целое, включая активные и пассивные меры. По мнению ряда экспертов, рассмотрение других мер безопасности может способствовать обеспечению соблюдения требований в области пассивной безопасности транспортного средства на реалистичном и практически достижимом уровне.

В частности, МОПАП упомянула о вспомогательных системах торможения, которые в аварийных ситуациях могут существенно улучшить тормозные характеристики и, следовательно, снизить скорость в момент удара, когда столкновение неизбежно. МОПАП также отметила важность инфраструктуры и представила результаты исследования, проведенного в 1998 году по поручению ЕАПАП консультантами компаний "Орьянтасьон" (Франция) и "ТМС консалтанси" (Соединенное Королевство) - INF GR/PS/29. В этом исследовании, в котором была произведена оценка воздействия инфраструктурных мер на основе фактических данных, был сделан вывод о том, что такие меры могут резко снизить число пострадавших пешеходов (погибших/раненых), причем с незначительными затратами.

Хотя указывалось, что подобные меры в области инфраструктуры не входят в сферу компетенции группы, отмечалось, что было бы полезно и целесообразно проинформировать WP.29 и другие компетентные органы о необходимости учета этих вопросов в практической работе по повышению безопасности пешеходов во всем мире. Группа также подчеркнула значимость воспитательных мер и необходимость укрепления существующего законодательства в области безопасности дорожного движения.

8. ЗАПРОС НА ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ ГРУППЕ РАЗРЕШЕНИЯ ПРИСТУПИТЬ К РАБОТЕ НАД ПРОЕКТОМ ПРАВИЛ НА ОСНОВЕ ПОДГОТОВЛЕННОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ И ПРОВЕДЕННОГО ОБЗОРА

Согласно принятым положениям о круге ведения, неофициальной группе гтп по безопасности пешеходов следует представить GRSP окончательное предложение до весны 2005 года. Для этого она должна подготовить проект предложения для GRSP до осени 2004 года. С учетом такого графика время для подготовки проекта предложения ограничено, т.е. речь идет только об одном годе после представления окончательного предварительного доклада GRSP. Если неофициальная группа не начнет разработку гтп до получения окончательного одобрения со стороны WP.29, времени для изучения этого вопроса будет значительно меньше, чем один год. За такой короткий период подготовить предложение невозможно.

По этим причинам неофициальная группа просит GRSP подтвердить свое решение начать разработку предложения гтп по безопасности пешеходов сразу после представления доклада в рамках этапа 1. Безусловно, если от GRSP и/или WP.29 будут получены какие-либо рекомендации, предложения и замечания, результаты исследований будут соответствующим образом изменены. Исходя из этого, согласно предложенному графику работы, неофициальная группа подготовит проект гтп по безопасности пешеходов.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Документы, использованные неофициальной группой и имеющиеся на вебсайте ЕЭК ООН:

Номер	Название
INF GR/PS/1	Повестка дня первого совещания
INF GR/PS/2	Положение о круге ведения
INF GR/PS/3	Представление результатов исследования МОНИС о дорожно-транспортных происшествиях
INF GR/PS/4	Предлагаемые нормативные положения министерства земель, инфраструктуры и транспорта Японии
INF GR/PS/5	Технико-экономическое обоснование МОНИС

Номер	Название
INF GR/PS/6	Предложение Японии, касающееся возможной области применения
INF GR/PS/7	Список участников первого совещания
INF GR/PS/8	Проект отчета о первом совещании
INF GR/PS/9	Доклад для тридцать второй сессии GRSP, неофициальный документ
INF GR/PS/10	Проект плана действий
INF GR/PS/11	Повестка дня второго совещания
INF GR/PS/12	Данные о дорожно-транспортных происшествиях ГИДАС
INF GR/PS/13	Схемы, подтверждающие данные о дорожно-транспортных происшествиях ГИДАС
INF GR/PS/14	Статистика дорожно-транспортных происшествий в Италии
INF GR/PS/15	Статистика дорожно-транспортных происшествий ООН
INF GR/PS/16	Статистика дорожно-транспортных происшествий в Испании
INF GR/PS/17	Статистика дорожно-транспортных происшествий АСЕА
INF GR/PS/18	Проект отчета о втором совещании
INF GR/PS/19	Повестка дня третьего совещания
INF GR/PS/20	Статистика дорожно-транспортных происшествий в Канаде
INF GR/PS/21	Статистика дорожно-транспортных происшествий в Нидерландах
INF GR/PS/22	Обзор области применения
INF GR/PS/23	Проект содержания предварительного доклада
INF GR/PS/24	Список участников третьего совещания
INF GR/PS/25	Материалы ГИДАС
INF GR/PS/26	Травмы ног - сообщение ИТАРДА
INF GR/PS/27	Проект отчета о третьем совещании
INF GR/PS/28	Общее технико-экономическое обоснование
INF GR/PS/29	Эффективность инфраструктуры
INF GR/PS/30	Переломы таза/бедр
INF GR/PS/31	Статистика дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов - информация РГБП МОНИС

Номер	Название
INF GR/PS/32	Резюме ЕСВ по докладу РГБП МОНИС
INF GR/PS/33	НИШИМОТО Тошиоки: Введение в правила, касающиеся защиты головы пешеходов в Японии
INF GR/PS/34	Комиссия европейских сообществ: предложение по директиве Европейского парламента и Совета по вопросу о защите пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения в случае столкновения с механическим транспортным средством, изменяющей директиву 70/156/ЕЕС, Брюссель, февраль 2003 года
INF GR/PS/35	Перечень противоречий с существующим законодательством/требованиями
INF GR/PS/36	Проект предварительного доклада
INF GR/PS/37	Повестка дня четвертого совещания
INF GR/PS/38	Технические предписания, касающиеся положений об испытаниях для обеспечения безопасности пешеходов
INF GR/PS/39	Стандарты в области безопасности транспортных средств - доклад № 1
INF GR/PS/40	Парк транспортных средств США в 2002 году с указанием совокупной полной массы
INF GR/PS/41	Статистика дорожно-транспортных происшествий в Швеции
INF GR/PS/42	TRANS/WP.29/GRSG/2003/10 - предложение по общим определениям
INF GR/PS/43	Категория 1-1 ПМТС
INF GR/PS/44	Легкие грузовые автомобили
INF GR/PS/45	Результаты ЕВРО-НКАП и их значение для этапа 1 ЕС
INF GR/PS/46	Ударные элементы для муляжа головы ребенка и взрослого пешехода - АЯПАП/ЯИАИ