



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят вторая сессия

Женева, 9–12 ноября 2010 года

Пункт 14.2 предварительной повестки дня

**Рассмотрение АС.3 проектов глобальных
технических правил и/или проектов поправок
к введенным глобальным техническим правилам
и голосование по ним**

Предложение по поправке 1 к глобальным техническим правилам № 9 (безопасность пешеходов)

Представлено Рабочей группой по пассивной безопасности*

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по пассивной безопасности (GRSP) на ее сорок седьмой сессии. В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/6 с поправками, указанными в приложении II к добавлению к докладу. Этот текст передается на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительному комитету (АС.3) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/47, пункт 9, и Add.1).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006–2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

Изложение технических принципов и обоснования

Пункт 55 изменить следующим образом:

"55. Этот подход максимально расширяет дискреционные полномочия властей в вопросе исключения транспортных средств из области применения гтп по техническим или практическим соображениям либо в силу того, что соображения безопасности не требуют введения определенных правил в отношении соответствующих транспортных средств. В этой связи группа решила также рекомендовать исключить из области применения правил один конкретный тип транспортных средств. Процедуры испытаний в гтп основываются главным образом на классической форме транспортного средства с длинным капотом. Некоторые же транспортные средства, обычно грузовые автомобили, имеют весьма короткий капот и весьма близкую к вертикальной форму передней части. Поскольку капот является коротким, а его форма – вертикальной, конструкцией обеспечивается лишь весьма незначительная поверхность из мягкого материала с учетом того, что имеются также различные шарниры, задвижки и другие твердые комплектующие образования. Кроме того, выражаются опасения относительно пригодности бамперов этих транспортных средств. Из-за отличия формы передней части этих транспортных средств имеются весьма незначительные возможности для применения контрмер, приемлемых в случае пассажирских транспортных средств, поэтому должны быть определены новые контрмеры. Кинематика движения тела пешехода при столкновении с такими транспортными средствами может иметь существенно иные параметры. Голова пешехода соприкасается с капотом раньше и ножные травмы имеют место реже, чем в случае обычных транспортных средств с длинным капотом. Кроме того, в данном случае возникают затруднения с применением процедуры испытаний к этим транспортным средствам, особенно в плане определения контрольных линий испытательной зоны¹. По этой причине группа рекомендует исключить из области применения предписаний рассматриваемых правил те транспортные средства категории 1–2 и категории 2, у которых расстояние между поперечной и центральной линией перед ней оси и точкой R сиденья водителя, измеренное в продольном направлении и горизонтальной плоскости, составляет менее 1 100 мм. Для предупреждения перекосов на рынке Договаривающиеся стороны могут исключить из этих предписаний транспортные средства категории 1-1, если элементы их передней конструкции являются взаимозаменяемыми с соответствующими элементами транспортных средств категории 1-2 и категории 2, исключенных из этих предписаний. Группа решила рекомендовать Договаривающимся сторонам разрешать использование этого варианта даже несмотря на то, что не во всех Договаривающихся сторонах имеются парки этих транспортных средств и, следовательно, они не в состоянии в полной мере оценить значение данного исключения из правил".

Пункт 74, ссылка на сноску¹⁵ и текст сноски¹⁵, изменить нумерацию на¹⁶.

Пункт 78, ссылка на сноску¹⁶ и текст сноски¹⁶, изменить нумерацию на¹⁷.

Пункт 99, ссылка на сноску¹⁷ и текст сноски¹⁷, изменить нумерацию на¹⁸.

Пункт 100, ссылка на сноску¹⁸ и текст сноски¹⁸, изменить нумерацию на¹⁹.

Пункт 106, ссылка на сноску¹⁹ и текст сноски¹⁹, изменить нумерацию на²⁰.

Пункт 107, ссылка на сноску²⁰ и текст сноски²⁰, изменить нумерацию на²¹.

¹ Неофициальный документ № GRSP-45-25.

Пункт 109, ссылка на сноску ²¹ и текст сноски ²¹, изменить нумерацию на ²².

Пункт 130, ссылка на сноску ²² и текст сноски ²², изменить нумерацию на ²³.

Раздел 10 изменить следующим образом:

"10. Добавление – справочные документы, использовавшиеся рабочей группой

...	...
INF GR/PS/188	Проект отчета о сотом совещании
INF GR/PS/189	Список участников сотого совещания
GRSP-47-18/Rev.2	(США) Предложение о внесении поправок в глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов)

Текст правил

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1. Настоящие глобальные технические правила (гтп) применяются к передним поверхностям механических транспортных средств категории 1-1, имеющих полную массу транспортного средства свыше 500 кг; категории 1-2, имеющих полную массу транспортного средства свыше 500 кг, но не более 4 500 кг; и категории 2, имеющих полную массу транспортного средства свыше 500 кг, но не более 4 500 кг². Вместе с тем механические транспортные средства категории 1-2 и категории 2, у которых расстояние между поперечной и центральной линией передней оси и точкой R сиденья водителя, измеренное в продольном направлении и горизонтальной плоскости, составляет менее 1 100 мм, не подпадают под действие предписаний настоящих правил. Договаривающиеся стороны могут исключать из этих предписаний транспортные средства категории 1-1, у которых расстояние между поперечной и центральной линией передней оси и точкой R сиденья водителя, измеренное в продольном направлении и горизонтальной плоскости, составляет менее 1 100 мм, и элементы передней конструкции которых являются взаимозаменяемыми с соответствующими элементами вышеупомянутых транспортных средств категорий 1-2 и 2.

При необходимости применяются все определения, содержащиеся в Специальной резолюции № 1".

² Договаривающаяся сторона может ограничить применение данных предписаний в своем внутреннем законодательстве, если она решит, что такое ограничение является целесообразным.