


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**
**Рабочая группа по пассивной безопасности**

Пятьдесят вторая сессия  
 Женева, 11–14 декабря 2012 года

**Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности  
о работе ее пятьдесят второй сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–2	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	3	4
III. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) (пункт 2 повестки дня) .....	4	4
IV. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 3 повестки дня) .....	5–6	4
V. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 4 повестки дня) .....	7–8	5
A. Этап 2 разработки глобальных технических правил .....	7	5
B. Предложение по поправке 2 .....	8	6
VI. Боковой удар (пункт 5 повестки дня) .....	9–12	6
A. Проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб .....	9–10	6
B. Согласование манекенов для испытания на боковой удар .....	11–12	7
VII. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 6 повестки дня) .....	13–15	7
VIII. Сопоставимость краш-тестов (пункт 7 повестки дня) .....	16	7

IX.	Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (пункт 8 повестки дня).....	17–19	8
X.	Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 9 повестки дня).....	20	8
XI.	Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 10 повестки дня).....	21	8
XII.	Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 11 повестки дня) .....	22–25	9
XIII.	Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 12 повестки дня).....	26–27	10
XIV.	Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 13 повестки дня).....	28	10
XV.	Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 14 повестки дня) .....	29–30	10
XVI.	Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 15 повестки дня).....	31–33	11
XVII.	Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 16 повестки дня).....	34–39	12
XVIII.	Правила № 95 (боковое столкновение) (пункт 17 повестки дня) .....	40	13
XIX.	Правила № 100 (конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 18 повестки дня) .....	41–42	13
XX.	Городские и междугородные автобусы (пункт 19 повестки дня) .....	43	14
XXI.	Проект правил, касающихся безопасности пешеходов (пункт 20 повестки дня).....	44–45	14
	А. Предложение по дополнению 1 к проекту правил.....	44	14
	В. Предложение по поправкам серии 01 к проекту правил .....	45	14
XXII.	Проект новых правил, касающихся детских удерживающих систем (пункт 21 повестки дня).....	46–49	14
XXIII.	Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня) .....	50–57	15
	А. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности.....	50	15
	В. Соглашение 1997 года (осмотры) – Разработка проекта предписания № 2 .....	51	15
	С. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС).....	52	16
	Д. Бесшумные автотранспортные средства (БАТС) .....	53	16
	Е. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP, на основе инициативы Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды .....	54	16
	Ф. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп .....	55	17
	Г. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29, состоявшихся в июне и ноябре 2012 года .....	56	17
	Н. Общие поправки – правила № 12, 94 и 95 .....	57	17
XXIV.	Выборы должностных лиц (пункт 23 повестки дня) .....	58	17

---

XXV.	Выражение признательности (пункт 24 повестки дня) .....	59	17
XXVI.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 25 повестки дня).....	60	18
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-52-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения .....		20
II.	Пересмотренные положения о круге ведения неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки гтп № 9, касающихся безопасности пешеходов .....		23
III.	Доклад о разработке глобальных технических правил, касающихся транспортных средств, работающих на водороде .....		27
IV.	Проект поправок к Правилам № 16.....		40
V.	Проект поправок к Правилам № 44.....		41
VI.	Проект поправок к Правилам № 95.....		44
VII.	Пересмотренные положения о круге ведения новой неофициальной рабочей группы по перезаряжаемым энергоаккумулирующим системам .....		45
VIII.	Перечень неофициальных рабочих групп GRSP .....		49

## **I. Участники**

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою пятьдесят вторую сессию в Женеве 11–14 декабря 2012 года под председательством г-жи М. Версайл (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 и Amend.1) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Франции, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В работе сессии участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Фонда "Автомобиль и общество" (Фонда ФИА), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ). По специальному приглашению секретариата в сессии также участвовал эксперт из Университета Сан-Паулу.

2. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

## **II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/1 и Add.1  
неофициальный документ GRSP-52-03

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/1 и Add.1), предложенную для пятьдесят второй сессии, включив в нее новые пункты 22 h), 24 и 25, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-52-03). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении VIII к настоящему докладу.

## **III. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) (пункт 2 повестки дня)**

4. По этому пункту повестки дня не было представлено никакой новой информации, и GRSP решила исключить этот пункт из повестки дня своих следующих сессий, если только не поступят новые предложения.

## **IV. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2012/124  
неофициальные документы WP.29-158-19, GRSP-52-18  
и GRSP-52-23

5. Эксперт от Соединенного Королевства, исполняющий функции Председателя неофициальной рабочей группы по этапу 2 ГТП № 7 ООН, проинформи-

ровал GRSP (GRSP-52-18) о ходе работы группы. Он добавил, что последнее совещание группы было проведено в Женеве 10–11 декабря 2012 года, до начала сессии GRSP. Он подтвердил, что решающее значение имеет разработка критериев травмирования и что такие критерии станут предметом обсуждения на следующем совещании неофициальной группы в феврале 2013 года. Оратор добавил, что ведется разработка предложения по процедуре сертификации манекена и что в рамках финансируемого по линии ЕК широкого исследования был выявлен ряд аспектов, касающихся характеристик манекена, особенно в плане воспроизводимости результатов, которые требуют дальнейшего изучения. Эксперт от Японии, исполняющий функции секретаря неофициальной рабочей группы, дополнил информацию, представленную экспертом от Соединенного Королевства, и предложил вниманию последний доклад о ходе работы неофициальной рабочей группы (GRSP-52-23). Он также подтвердил цель группы представить соответствующее предложение для рассмотрения на сессии GRSP в декабре 2013 года.

6. Ссылаясь на обсуждение, проведенное в ходе сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/1099, пункт 76) в ноябре 2012 года, GRSP отметила, что совместная резолюция, касающаяся описания и эксплуатационных качеств испытательных инструментов и устройств, была принята (ECE/TRANS/WP.29/2012/124 и WP.29-158-19) и воспроизводится в документе ECE/TRANS/WP.29/1101. GRSP также отметила, что в рамках предложения по ГТП ООН неофициальной рабочей группой будет подготовлено конкретное добавление с целью включения в эту резолюцию определения манекена с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенного для испытания на удар сзади (BioRID II).

## **V. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 4 повестки дня)**

### **A. Этап 2 разработки глобальных технических правил**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/24  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13  
неофициальные документы GRSP-52-31,  
GRSP-52-32 и GRSP-52-33

7. Эксперт от Германии, исполняющий функции сопредседателя неофициальной рабочей группы по безопасности пешеходов, представил третий доклад о ходе работы неофициальной группы (GRSP-52-31), обновленные положения о круге ведения и принципы работы неофициальной рабочей группы (GRSP-52-32), а также – исключительно в целях информации – первый проект ГТП ООН (GRSP-52-33). GRSP одобрила третий доклад о ходе работы неофициальной рабочей группы (GRSP-52-31), утвердила ее новые положения о круге ведения (GRSP-52-32), которые воспроизводятся в приложении II к настоящему докладу, и решила добиваться одобрения со стороны WP.29 и Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (AC.3) на их сессиях в марте 2013 года.

## **В. Предложение по поправке 2**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14  
неофициальный документ GRSP-52-27

8. Эксперт от Соединенных Штатов внес на рассмотрение документ GRSP-52-27, призванный разъяснить сделанную в подготовленном им исследовании оговорку в отношении предлагаемой поправки к ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14). Он пояснил, что в настоящее время Национальная администрация безопасности дорожного движения (НАБДД) проводит испытания на предмет оценки различий между заданной/прицельной точкой и первой точкой контакта с точки зрения подвергаемой испытанию площади и значения НИС (критерий травмирования головы). В завершение оратор отметил, что до завершения этих испытаний он не может прийти к окончательному решению по данному предложению. GRSP решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в мае 2013 года.

## **VI. Боковой удар (пункт 5 повестки дня)**

### **А. Проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/28  
неофициальный документ GRSP-52-07

9. От имени Председателя неофициальной рабочей группы по гтп, касающимся бокового удара о столб (БУС), эксперт от Австралии внес на рассмотрение документ GRSP-52-07, содержащий последний доклад о ходе работы группы и проект ГТП ООН. Он пояснил, что целью представления этого проекта является получение замечаний от экспертов GRSP, которые надлежит направить в письменном виде Председателю неофициальной рабочей группы к 25 января 2013 года. Оратор подчеркнул, что особо будут приветствоваться замечания по приложению 2 к части II проекта ГТП ООН, где излагается процедура установки испытательного манекена (мужского манекена 50-го процентилля) на сиденье. Что касается области применения, то, по утверждению эксперта от МОПАП, фактические данные свидетельствуют о низком уровне аварийности БУС в случае транспортных средств категорий N<sub>1</sub> и N<sub>2</sub>, и он предложил исключить их из сферы охвата. Эксперт от Австралии пояснил, что Договаривающиеся стороны (ДС) Соглашения 1998 года могут по своему усмотрению исключать конкретные типы транспортных средств, применительно к которым существующие национальные меры обеспечения безопасности являются достаточными для обоснования применения ГТП ООН с определенными ограничениями (см. GRSP-52-07, часть I, пункт 47).

10. GRSP решила вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2013 года и отметила, что AC.3 на своей сессии в ноябре 2012 года решил установить предельный срок для завершения этапа 1, продлив с этой целью мандат неофициальной рабочей группы до марта 2014 года (ECE/TRANS/WP.29/1099, пункт 105). Кроме того, секретариату было поручено распространить документ GRSP-52-07 (только часть, касающуюся проекта ГТП ООН) под официальным условным обозначением.

## **В. Согласование манекенов для испытания на боковой удар**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/28

11. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, исполняющая функции Председателя неофициальной рабочей группы по согласованию манекенов для испытания на боковой удар, сделала устное сообщение о ходе работы этой группы. Она подтвердила, что ее группа завершает аттестацию манекена 50-го перцентиля, предназначенного для испытания на боковой удар (WorldSID). В отношении женского манекена 5-го перцентиля она сообщила, что неофициальная рабочая группа решила повторно приступить к пересмотру конструкции таза с целью уменьшения площади контактной поверхности при проведении испытания на удар тазобедренной частью. Она добавила, что такая работа может занять определенное время и поэтому предложила приостановить – сразу по завершении этапа I – деятельность неофициальной рабочей группы по гтп, касающимся бокового удара о столб, в ожидании итогов работы неофициальной группы по согласованию манекенов для испытания на боковой удар над женским манекеном 5-го перцентиля.

12. GRSP решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в мае 2013 года и запросить согласие AC.3 на продление крайнего срока действия мандата неофициальной рабочей группы до декабря 2015 года.

## **VII. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 6 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/32  
неофициальный документ GRSP-52-15

13. Эксперт от Соединенных Штатов, исполняющий функции Председателя неофициальной рабочей группы по безопасности электромобилей (БЭМ), представил доклад об итогах второго совещания группы, состоявшегося в Бонне, Германия, 23-25 октября 2012 года. Он пояснил, что неофициальная рабочая группа приступила к рассмотрению первого предложения по проекту ГТП ООН, подготовленного экспертом от МОПАП и охватывающего:

- a) предписания в отношении защиты от поражения электрическим током во время эксплуатации и после аварии, а также
- b) предписания в отношении обеспечения эксплуатационной безопасности перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы (ПЭАС).

14. Он пояснил, что предложение основано на предписаниях, разработанных группой ПЭАС и утвержденных недавно для включения в Правила № 100 ООН. В завершение оратор отметил, что, хотя это предложение и нуждается в усовершенствовании, оно служит хорошей основой для дальнейших обсуждений.

15. GRSP приняла к сведению, что следующее совещание неофициальной рабочей группы планируется провести 16-18 апреля 2013 года в Токио, Япония.

## **VIII. Сопоставимость краш-тестов (пункт 7 повестки дня)**

16. По этому пункту повестки дня не было представлено никакой новой информации.

## **IX. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (пункт 8 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/17  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/12  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/23  
неофициальный документ GRSP-52-08

17. Эксперт от Японии, исполняющий функции Председателя неофициальной рабочей подгруппы по безопасности (ПГБ), и эксперт от Соединенных Штатов представили самый последний проект ГТП ООН по транспортным средствам, работающим на водороде и топливных элементах (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/23, заменяющий ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/12), а также окончательный доклад о ходе работы (GRSP-52-08) SGS. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что нынешнее предложение по ГТП ООН распространяется на пассажирские транспортные средства и охватывает три основных компонента: i) целостность топливной системы, ii) электрическая безопасность и iii) системы хранения водорода. Эксперт от Соединенных Штатов пояснил, что на этапе 2 разработки ГТП ООН будут охвачены требования к эффективности резервуаров любого рода (для сжиженного водорода, низкотемпературного компримированного водорода (НТКН<sub>2</sub>) и т.д.) и согласованные типы испытаний на столкновение (заднее, лобовое и боковое). Он далее пояснил, что на этом первом этапе введения ГТП ООН Договаривающиеся стороны могут – для целей проверки целостности трех вышеупомянутых компонентов транспортного средства – применять предусмотренные их действующим национальным законодательством стандарты для краш-тестов.

18. GRSP утвердила окончательный доклад о ходе работы SGS (GRSP-52-08), который приводится в приложении III к настоящему докладу. GRSP решила снять квадратные скобки, в которые заключены пункты 5.3.1.2.4.3 и 5.3.2.2.3, и рекомендовать документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/23 без поправок и окончательный доклад о ходе работы вниманию AC.3 для рассмотрения и голосования на его сессии в июне 2013 года.

19. Наконец, GRSP выразила признательность сотруднику лингвистической службы Отделения Организация Объединенных Наций в Женеве г-ну В. Блинову за точность в переводе проекта ГТП ООН на русский язык.

## **X. Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 9 повестки дня)**

20. По этому пункту повестки дня не было представлено никакой новой информации.

## **XI. Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 10 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-52-19

21. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-52-19, в котором предусматривается изъятие из сферы охвата предписаний в отношении ISOFIX транспортных средств с одним сиденьем на ряд и введение исключений для транспортных средств, не предназначенных в условиях обычного использо-



вания для перевозки детей. В отношении этого предложения экспертами GRSP был высказан ряд замечаний; секретариату было поручено разделить это предложение на две части и оформить их к майской сессии GRSP 2013 года в виде отдельных официальных документов.

## **ХII. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 11 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/20  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25  
неофициальные документы GRSP-52-06,  
GRSP-52-14 и GRSP-52-26

22. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение пересмотренное предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/20), в котором предусматривается увеличить ускорение лямки до 3 g для предупреждения блокировки во время пристегивания ремнями безопасности. В итоге GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/20, включая исправление к приложению 13 к Правилам ООН, который воспроизводится в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/20 с поправками WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2013 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 ООН.

23. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-52-06, в котором предлагается обновить содержащиеся в Правилах № 16 ООН положения о маркировке подушек безопасности. В отношении этого предложения был высказан ряд замечаний, в частности экспертом от Швеции (GRSP-52-14), который предложил полностью согласовать текст Правил № 16 ООН с соответствующими положениями, которые недавно были включены в Правила № 94 ООН (лобовое столкновение). Другие эксперты предложили вернуться к предыдущему предложению (GRSP-51-14), согласно которому целесообразнее вместо этого делать ссылку на номера пунктов Правил № 94 ООН. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в мае 2013 года.

24. Эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ GRSP-52-26, имеющий целью обеспечить согласование текста пункта 7.6.2.2 на французском языке с английским текстом. GRSP приняла документ GRSP-52-26, который воспроизводится в приложении IV к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2013 года в качестве проекта исправления 1 к пересмотру 7 к Правилам ООН.

25. GRSP приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25, направленный на упрощение переходных положений Правил ООН. Однако GRSP предпочла отложить обсуждение этого вопроса до своей будущей сессии в ожидании дальнейших замечаний и итогов деятельности неофициальной рабочей группы WP.29 по международной системе официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).

### **XIII. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15  
неофициальный документ GRSP-52-30-Rev.1  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10

26. Ссылаясь на решение, принятое на ее предшествующей сессии, GRSP решила сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15 в повестке дня своих будущих сессий в ожидании итогов деятельности неофициальной рабочей группы по этапу 2 ГТП ООН.

27. GRSP приняла к сведению документ GRSP-52-30-Rev.1, представленный экспертом от Германии и заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10, касающийся новых предписаний в отношении откидных сидений. GRSP решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в мае 2013 года, с тем чтобы ее эксперты могли изучить его на предмет возможного включения переходных положений и/или оформления в качестве новой серии поправок к Правилам ООН. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-52-30-Rev.1 на следующей сессии GRSP под официальным условным обозначением.

### **XIV. Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 13 повестки дня)**

28. По этому пункту повестки дня не было представлено никакой новой информации.

### **XV. Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 14 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/19  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/24  
неофициальные документы GRSP-52-21 и GRSP-52-28

29. Эксперт от Швеции внес на рассмотрение документ GRSP-52-28, в котором предлагается область применения Правил ООН, альтернативная той, которая была предложена экспертом от Российской Федерации (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/19). Он пояснил, что мандатом неофициальной рабочей группы предусматривалась разработка новых процедур проведения испытаний для грузовых автомобилей категории N<sub>2</sub>, имеющих полную массу транспортного средства свыше 7,5 т, и категории N<sub>3</sub>. Он добавил, что процедуры проведения испытаний для грузовых автомобилей категорий N<sub>1</sub> и N<sub>2</sub>, имеющих полную массу транспортного средства не более 7,5 т, остаются без изменений. GRSP решила сохранить документ GRSP-52-28 в повестке дня в качестве справочного и вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в мае 2013 года на основе предложений, которые будут подготовлены экспертами от Швеции и МОПАП.

30. Эксперт от Германии выступил с сообщением (GRSP-52-21) и внес на рассмотрение предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/24), предусматривающее возможность установки испытательного манекена таким образом, чтобы бедра могли вращаться вокруг вертикальной и поперечной оси. Он добавил, что такие изменения позволят проводить более реалистичную оценку недефор-

мируемого пространства в кабине. Эксперт от Российской Федерации не высказал в отношении этого предложения никаких возражений, однако заявил, что он отдает предпочтение линейным и геометрическим критериям оценки недеформируемого пространства (как они в настоящее время изложены в Правилах № 33 ООН), а не использованию манекена. В итоге GRSP решила снять квадратные скобки, имеющиеся в тексте документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/24, и приняла его без поправок. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/24 WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2013 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 02, а также проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 29 ООН.

## **XVI. Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 15 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/15  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/21  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/22  
неофициальные документы GRSP-52-04, GRSP-52-11-Rev.1  
и GRSP-52-12

31. Эксперт от Франции выступил с сообщением (GRSP-52-12), призванным продемонстрировать факторы риска, связанные с выбрасыванием детей из транспортного средства в случае аварий с опрокидыванием. В этой связи он внес на рассмотрение документ GRSP-52-11-Rev.1 (вносящий поправки в документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/21). Он пояснил, что предлагаемые изменения не препятствуют установке противоударных экранов с отказом от них в пользу системы привязных ремней для удерживания ребенка на сиденье, а скорее предусматривают введение более совершенных процедур испытания на опрокидывание с целью уменьшения риска выбрасывания детей. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/21 с поправками, указанными в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2013 года в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН.

32. Эксперты от Франции, Нидерландов и Российской Федерации сняли с рассмотрения документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/22, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/15 и GRSP-52-04, соответственно.

33. Ссылаясь на решение Административного комитета по координации работы (AC.2), принятое на ноябрьской сессии 2012 года (ECE/TRANS/WP.29/1099, пункт 12), эксперт от Германии проинформировал GRSP о предпринятых компетентным органом его страны, занимающимся официальным утверждением типа, шагах, касающихся направляющего устройства для ремня. Он пояснил, что его национальная администрация подготовила и направила компетентному органу Венгрии, занимающемуся официальным утверждением типа, письмо с просьбой отменить официальное утверждение типа направляющего устройства для ремня в качестве детской удерживающей системы, предоставленное в соответствии с Правилами № 44 ООН. Оратор проинформировал GRSP, что тем временем его национальная администрация также уведомила Систему оперативного оповещения Европейского союза о недовольственных потребительских товарах (РАПЕКС) о наличии опасной продукции. Эксперт от Венгрии согласился держать GRSP в курсе того, каким будет решение

компетентного органа его страны, занимающегося официальным утверждением типа, по данному вопросу.

## **XVII. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 16 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/7  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/16  
неофициальные документы GRSP-52-13, GRSP-52-24,  
GRSP-52-25 и GRSP-52-29

34. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/16, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/7, в котором предлагаются требования в отношении транспортных средств, оборудованных автоматически срабатывающими системами запираания дверей. GRSP решила снять квадратные скобки, в которые заключен пункт 5.2.4.1, и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/16 без поправок. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2013 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 02 к Правилам № 94 ООН.

35. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRSP-52-24, призванный продемонстрировать итоги исследования по проблематике лобового удара и совместимости оценок (FIMCAR), проведенного в рамках седьмой программы исследований Европейского союза. Он указал, что среди потенциальных барьеров, рассматриваемых для целей оценки совместимости, наиболее оптимальные результаты на сегодняшний день показывает деформируемый барьер полного профиля (ДБПП).

36. Эксперт от Франции, исполняющий функции Председателя неофициальной рабочей группы по лобовому столкновению, представил последний доклад о ходе работы этой группы (GRSP-52-25). Он вновь указал, что неофициальная рабочая группа рассматривает и учитывает имеющиеся результаты текущих исследовательских программ в этой области, проводимых на международном уровне (например, FIMCAR), и что в развитие этих результатов группа предложит поправку к Правилам № 94 ООН на сессии GRSP, которая состоится в мае 2014 года. Соответственно, он наметил три возможных сценария внесения поправок в Правила ООН:

а) никаких изменений к нынешним требованиям (2,0% или менее всех погибших или серьезно раненых лиц, находящихся в транспортном средстве (ПСРЛ));

б) проведение в добавление к испытанию с использованием деформируемого барьера со смещенным ударом (ДБСУ) испытания с использованием барьера полного профиля (ПП) (5–12% всех ПСРЛ); и

с) проведение испытания с использованием барьера ПП и замена испытания с использованием ДБСУ испытанием с использованием прогрессивно деформируемого барьера (ПДБ) (7–14% всех ПСРЛ).

37. Кроме того, применительно к сценариям б) и с) он добавил, что включение ДБПП приведет лишь к незначительному увеличению показателей (0,3–0,8%, как указано в заключительном докладе FIMCAR) и более точному учету реального времени срабатывания подушки безопасности. Вместе с тем оратор сделал вывод, что вариант использования жесткого барьера полного

профиля (ЖБПП), пусть даже он связан с получением несколько менее высоких показателей, все же открывает более широкие потенциальные возможности для согласования (Австралия, Соединенные Штаты и Япония). Наконец, он просил экспертов GRSP четко указать свои предпочтения относительно барьера, с тем чтобы неофициальная рабочая группа могла яснее расставить акцент в своих усилиях. Эксперт от Германии заявил, что ввиду ограниченности времени, отведенного на первый этап усовершенствования Правил № 94 ООН, ЖБПП представляется приемлемым решением для этапа 1, а ДБПП оставался бы потенциальным кандидатом для этапа 2.

38. Большинство экспертов GRSP оказались не в состоянии сформулировать подобное указание и решили вернуться к обсуждению этого вопроса на сессии в мае 2013 года в ожидании результатов анализа затрат-выгод как ДБПП, так и ЖБПП, который будет подготовлен неофициальной рабочей группой.

39. Эксперт от Фонда ФИА проинформировал GRSP об итогах недавно осуществленной третьей Латиноамериканской программы оценки новых автомобилей (ЛАПОНА) (GRSP-52-13). Он выступил с сообщением (GRSP-52-29), указав, что на завершающей стадии реализации третьего этапа этой программы ЛАПОНА рекомендует правительствам всех стран Латинской Америки обеспечить обязательное применение предписаний Правил № 94 ООН в отношении всех автомобилей, продаваемых на их рынках.

## **XVIII. Правила № 95 (боковое столкновение) (пункт 17 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/17

40. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/17, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9, по идентичным требованиям к транспортным средствам, оборудованным автоматически срабатывающими системами запираения дверей, для Правил № 95 ООН (см. пункт 34 выше). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/17 с поправками, содержащимися в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2013 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 95 ООН.

## **XIX. Правила № 100 (конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 18 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRSP-52-05 и GRSP-52-09

41. От имени Председателя группы заинтересованных экспертов по ПЭАС эксперт от Германии представил самый последний доклад о ходе работы этой группы, пересмотренные положения о круге ведения и ее предлагаемый новый мандат в качестве неофициальной рабочей группы (GRSP-52-05). Он пояснил, что эти меры необходимы для обеспечения охвата Правилами № 100 ООН электромобилей категории L и для замены истекшего мандата неофициальной рабочей группы по электрической безопасности (ЭЛБЕ). Эксперт от Японии выступил с сообщением (GRSP-52-09), в котором предлагается ввести для электро-

мобилей категории L новые правила ООН, а не вносить поправки в Правила № 100 ООН, поскольку по своей конструкции и концепции безопасности они отличаются от электромобилей категорий M/N.

42. В итоге GRSP решила учредить новую неофициальную рабочую группу и добиваться одобрения со стороны WP.29 на его сессии в марте 2013 года. Соответственно, GRSP – в поддержку этой просьбы – утвердила положения о круге ведения группы, содержащиеся в документе GRSP-52-05 и приведенные в приложении VII к настоящему докладу.

## **XX. Городские и междугородные автобусы (пункт 19 повестки дня)**

43. По этому пункту повестки дня не было представлено никакой новой информации.

## **XXI. Проект правил, касающихся безопасности пешеходов (пункт 20 повестки дня)**

### **A. Предложение по дополнению 1 к проекту правил**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/18  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/19

44. Ссылаясь на обсуждение по пункту 4 b) повестки дня (см. пункты 8 и 9), GRSP решила отложить рассмотрение этого пункта повестки дня до своей майской сессии 2013 года.

### **B. Предложение по поправкам серии 01 к проекту правил**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/20

45. GRSP решила отложить обсуждение этого пункта повестки дня в ожидании итогов деятельности неофициальной рабочей группы.

## **XXII. Проект новых правил, касающихся детских удерживающих систем (пункт 21 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/18  
неофициальные документы WP.29-158-22, WP.29-158-27,  
WP.29-158-31, GRSP-52-16, GRSP-52-17 и GRSP-52-20

46. GRSP отметила, что на своей ноябрьской сессии 2012 года WP.29 передал GRSP документ WP.29-158-22, касающийся внесения дальнейших поправок и исправлений в проект правил по усовершенствованным детским удерживающим системам (УДУС), принятый в ходе этой сессии (ECE/TRANS/WP.29/2012/53 и Corr.1). GRSP отметила необходимость дополнительных изменений (GRSP-52-16 и GRSP-52-20, заменяющие WP.29-158-22). GRSP решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в мае 2013 года в ожидании

нии сводного предложения по поправкам и сохранить документы GRSP-52-16 и GRSP-52-20 в повестке дня в качестве справочных.

47. GRSP также приняла к сведению исправление к одной из сносок (WP.29-158-27) в новых правилах ООН, отсылающих к веб-сайту неофициальной рабочей группы как к временному архиву чертежей и спецификаций манекенов серии Q (ECE/TRANS/WP.29/1099, см пункт 58). GRSP не предложила никаких изменений к документу WP.29-158-27 и одобрила использование таких спецификаций для целей применения правил ООН. GRSP одобрила окончательное утверждение документа WP.29-158-27 на сессии WP.29 в марте 2013 года.

48. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/18, в котором предлагается применительно к испытаниям на боковой удар установить одинаковый уровень жесткости требований при испытаниях на ускорение и замедление с использованием салазок. GRSP решила снять квадратные скобки, в которые заключен пункт 7.1.3.1.3.4, и приняла его без поправок. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/18 WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2013 года в качестве проекта дополнения 1 к новым правилам ООН.

49. Эксперт от Франции, исполняющий функции Председателя неофициальной рабочей группы по детским удерживающим системам, представил самый последний доклад о ходе работы этой группы (GRSP-52-17). Он пояснил, что группа ведет работу в рамках этапа 2 и занимается разработкой предписаний, касающихся невстроенных ДУС ISOFIX (с использованием для удержания детей ремней безопасности, предназначенных для взрослых). Эксперт от ЕК высказался за то, чтобы новые правила ООН были посвящены только ДУС ISOFIX, а Правила № 44 ООН – другим видам ДУС. Эксперт от Германии также высказал аналогичные замечания и предложил исключить предписания в отношении ISOFIX из Правил № 44 ООН, которые должны быть посвящены только ДУС без ISOFIX.

### **XXIII. Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)**

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-52-22

50. Эксперт от Японии внес на рассмотрение документ GRSP-52-22, проинформировав GRSP о предпринятых его страной инициативах в связи с новыми концептуальными подходами к перевозке и поддержке мобильности родителей с детьми и престарелых.

#### **B. Соглашение 1997 года (осмотры) – Разработка предписания № 2**

*Документация:* неофициальный документ WP.29-158-21 (ECE/TRANS/WP.29/2013/32)

51. GRSP приняла к сведению решение WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1099, пункт 69) передать своим вспомогательным органам (в том числе GRSP) предложение по поправкам к Предписанию № 2 ООН, которое позволит уменьшить

различия между этим Предписанием и соответствующими директивами ЕС (в настоящее время документ WP.29-158-21 издан в качестве официального документа ECE/TRANS/WP.29/2013/32). GRSP просила своих экспертов представить замечания по этому предложению к ее майской сессии 2013 года.

### **С. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)**

*Документация:* неофициальные документы WP.29-157-06, GRSP-52-02

52. GRSP приняла к сведению просьбу WP.29 к своим вспомогательным органам представить к июню 2013 года замечания по предложению относительно принципов проектирования/контроля автоматических систем помощи при вождении (WP.29-157-06). Также было отмечено, что эксперт от МОПАП уже представил первый проект замечаний (GRSP-52-02) по данному предложению. GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в мае 2013 года на основе сводного предложения по поправкам, которое будет представлено экспертом от МОПАП. GRSP просила своих экспертов до 25 января 2013 года направить эксперту от МОПАП замечания в отношении документа GRSP-52-02.

### **Д. Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/33

53. Эксперт от Соединенных Штатов проинформировал GRSP об итогах второго совещания неофициальной рабочей группы по БАТС, проведенного 5–7 декабря 2012 года в Берлине. Он пояснил, что группа – опираясь на рекомендацию, сформулированную в руководящих положениях ООН, касающихся звукового предупреждения, содержащихся в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), а также следуя рекомендации предыдущего совещания неофициальной рабочей группы – приступила к разработке ГТП ООН. Он проинформировал GRSP о намерении НАБДД опубликовать в январе 2013 года уведомление относительно предлагаемой разработки нормативных положений (УПНП), которое подлежит рассмотрению на следующем совещании неофициальной рабочей группы.

### **Е. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP, на основе инициативы Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды**

54. GRSP рекомендовала председателям своих неофициальных рабочих групп направить эксперту от ЕК замечания относительно подготовленного им предварительного перечня сокращений (GRSP-51-03) и дополнить его теми сокращениями, которые упущены. GRSP решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в мае 2013 года.



**Е. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп**

*Документация:* неофициальные документы WP.29-156-21-Rev.1, GRSP-52-10

55. Эксперт от Японии, выступающий в роли полномочного представителя GRSP по МОУТКТС, внес на рассмотрение документ GRSP-52-10, в котором содержится перечень потенциальных правил ООН, подлежащих охвату в рамках МОУТКТС, с указанием приоритетности их обсуждения. GRSP просила своих экспертов представить к ее майской сессии 2013 года подробные замечания.

**Г. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29, состоявшихся в июне и ноябре 2012 года**

56. Секретарь представил сообщение относительно основных вопросов, рассмотренных на 157-й и 158-й сессиях WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1097 и ECE/TRANS/WP.29/1099).

**Н. Общие поправки – правила № 12, 94 и 95**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-52-01

57. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-52-01, в котором содержатся предлагаемые предписания в отношении устройств связи для зарядки ПЭАС. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-52-01 на сессии GRSP в мае 2013 года под официальным условным обозначением.

**XXIV. Выборы должностных лиц (пункт 23 повестки дня)**

58. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 и ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1) GRSP предложила избрать должностных лиц. Представители Договаривающихся сторон, присутствовавшие на совещании и принявшие участие в голосовании, единодушно избрали г-жу Мэри Версэйл (Соединенные Штаты Америки) Председателем, а г-на Чже Ван Ли (Республика Корея) – заместителем Председателя сессий GRSP, запланированных на 2013 год.

**XXV. Выражение признательности (пункт 24 повестки дня)**

59. Узнав о том, что г-н И. Суше больше не будет участвовать в сессиях GRSP, группа высоко оценила его ценный вклад в работу GRSP и пожелала ему всего наилучшего в его будущей деятельности.

## **XXVI. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 25 повестки дня)**

60. В связи со своей пятьдесят третьей сессией, которую намечено провести в Женеве 13 (14 ч. 30 м.) – 17 (12 ч. 30 м.) мая 2013 года, GRSP отметила, что крайний срок для представления официальной документации в секретариат – 15 февраля 2013 года, т.е. за 12 недель до начала сессии. Кроме того, была утверждена следующая предварительная повестка дня:

1. Утверждение повестки дня.
2. Глобальные технические правила № 7 (подголовники).
3. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов):
  - а) этап 2 разработки глобальных технических правил;
  - б) предложение по поправке 2.
4. Боковой удар:
  - а) проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб;
  - б) согласование манекенов для испытания на боковой удар.
5. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей.
6. Сопоставимость краш-тестов.
7. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах.
8. Правила № 14 (крепления ремней безопасности).
9. Правила № 16 (ремни безопасности).
10. Правила № 17 (прочность сидений).
11. Правила № 22 (защитные шлемы).
12. Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств).
13. Правила № 44 (детские удерживающие системы).
14. Правила № 94 (лобовое столкновение).
15. Правила № 95 (боковое столкновение).
16. Правила № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей).
17. Городские и междугородные автобусы.
18. Правила № 127 (безопасность пешеходов):
  - а) предложение по дополнению 1 к Правилам № 127;
  - б) предложение по поправкам серии 01 к Правилам № 127.
19. Проект новых правил, касающихся детских удерживающих систем.
20. Общие поправки – правила № 12, 94 и 95.
21. Прочие вопросы:
  - а) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности;

- b) Соглашение 1997 года (осмотры) – разработка предписания № 2;
- c) интеллектуальные транспортные системы (ИТС);
- d) бесшумные автотранспортные средства (БАТС);
- e) определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP, на основе инициативы Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды;
- f) разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп;
- g) основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29, состоявшейся в марте 2013 года.

## Приложение I

[Только на английском языке]

### Перечень неофициальных документов (GRSP-52-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01	OICA	22(g)	E	Proposal for amendments to Regulations No. 12 (Protection of drivers against the steering mechanism in the event of impact), No. 94 (Protection of occupants against frontal collision) and No. 95 (Protection of occupants against lateral collision)	(b)
02	OICA	22(c)	E	OICA comments to the draft Design Principles for Control Systems of ADAS (Informal document WP.29-157-06)	(c)
03	(Chair of GRSP)	1	E	Running order of the provisional agenda	(a)
04	Russian Federation	15	E	Proposal for draft Corrigendum 5 to Revision 2 to UN Regulation No. 44 (Child Restraint Systems)	(a)
05	Chair of REES group	18	E	Status and progress report of ELSA and the group of interested experts on REESS (Rechargeable Energy Storage Systems) and updated ToR	(a)
06	OICA	11	E	Proposal for Supplement 4 to the 06 series of amendments to UN Regulation 16 (safety belts)	(c)
07	(Chair of the informal working group on Pole Side Impact UN GTR)	5(a)	E	Third Progress Report of the Informal Group on a Pole Side Impact (PSI) GTR	(a)
08	OICA	8	E	Report on the development of a global technical regulation for hydrogen vehicles	(d)
09	Japan	18	E	Proposal related to the establishment of a New Regulation for Category L Report on the development of a global technical regulation for hydrogen vehicles	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
10	(IWVTA ambassador of GRSP)	22(f)	E	Priority of Discussion on Technical Requirements for IWVTA and Draft Report to IWVTA Informal Meeting	(c)
11-Rev.1	France	15	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/21	(d)
12	France	15	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/21	(a)
13	FIA Foundation	16	E	Safety levels of cars in Latin America still too low but some brands are making progress	(a)
14	Sweden	11	E	Proposal for Supplement 4 to the 06 series of amendments to Regulation 16 (safety belts)	(c)
15	USA	6	E	Report of the 2nd Meeting of the informal working group on Electrical Vehicle Safety - Global Technical Regulation	(a)
16	Germany	21	E	Proposal for amendment to document ECE/TRANS/WP.29/2012/53	(c)
17	Chair of informal working group on CRS	21	E	Status report of the informal working group	(a)
18	Chair of GTR7 Phase II informal working group	3	E	Status report of the informal working group	(a)
19	OICA	10	E	Proposal of amendments to UN Regulation No. 14	(b)
20	Chair of the informal working group on CRS	21	E	Proposal for correction to the new UN Regulation on CRS (ECE/TRANS/WP.29/2012/53)	(c)
21	Germany	14	E	Regulation No. 29/02 manikin update ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/24	(a)
22	Japan	22(a)	E	Approval system for new mobility	(a)
23	Japan	3	E	Draft 4th progress report of the informal group on Phase 2 of gtr No. 7 (Head restraints gtr Phase2)	(a)
24	Germany	7	E	FIMCAR Frontal Impact Assessment Approach	(a)
25	Chair of the Frontal Impact IWG	16	E	Status report of the Informal Working Group on Frontal Impact	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
26	EC	11	E	Regulation No 16 – Corrigendum	(d)
27	USA	4(b)	E	Comments on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14	(c)
28	Sweden	14	E	Regulation No. 29 – 03 series of amendments	(c)
29	FIA Foundation	16	E	Latin NCAP	(a)
30- Rev.1	Germany	12	E	Proposal for Supplement 1 to the 08 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Seat strength)	(b)
31	Chair of the IWG GTR9 Phase 2	4(a)	E	Draft Third progress report of the informal group on Phase 2 of gtr No. 9 (IG GTR9 - PH2)	(a)
32	Chair of the IWG GTR9 Phase 2	4(a)	E	GRSP Informal Group UN Global Technical Regulation No. 9 – Phase 2 WP.29 and GRSP Decisions Draft Operating Principles Draft Terms of Reference	(a)
33	Chair of the IWG GTR9 Phase 2	4(a)	E	GTR No. 9 – Draft proposal for Amendment 2	(a)

*Примечания:*

- a) Рассмотрение завершено или документ заменен другим документом.
- b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве документа с официальным условным обозначением.
- c) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа.
- d) Принят и будет представлен WP.29.

## Приложение II

### **Пересмотренные положения о круге ведения неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки гтп № 9, касающихся безопасности пешеходов**

#### **Принятый текст, основанный на документе GRSP-52-32 (см. пункт 7 настоящего доклада)**

Изменения к предыдущим положениям о круге ведения, утвержденным WP.29 вместе с докладом о работе пятидесятой сессии GRSP (см. ECE/TRANS/WP.29/1097, пункт 16), выделены жирным шрифтом – новые и вычеркиванием – исключенные положения.

#### **A. Введение**

1. GRSP решила создать неофициальную рабочую группу по этапу 2 безопасности пешеходов в целях дальнейшей разработки предложений по изменению гтп № 9 ООН, касающихся введения ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода (Flex-PLI) (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/24, ECE/TRANS/WP.29/1079, пункт 101).
2. Группа технической оценки Flex-PLI (Flex-TEG) занимается технической оценкой Flex-PLI с сентября 2005 года. В результате деятельности Flex-TEG Япония представила предложения о внесении поправок в гтп № 9 ООН на этапе 2 и в проект правил ООН по безопасности пешеходов (этап 2). На сорок девятой сессии GRSP некоторые делегации выразили оговорки в отношении введения Flex-PLI и просили создать неофициальную группу для обсуждения смежных вопросов и разработки предложений по изменению гтп № 9 ООН.
3. GRSP решила запросить согласие WP.29 и AC.3 на то, чтобы поручить новой неофициальной группе урегулировать нерешенные вопросы для включения положений, касающихся Flex-PLI, в контекст этапа 2 разработки гтп № 9 ООН и одновременно с этим в проект правил ООН, касающихся безопасности пешеходов. Всемирный форум согласился создать такую неофициальную группу при условии представления WP.29 соответствующих положений о круге ведения (ECE/TRANS/WP.29/1091, пункты 36 и 100).

#### **B. Цель неофициальной рабочей группы**

4. Основная цель неофициальной группы по этапу 2 гтп № 9 ООН (GTR9-PH2) заключается в разработке проекта предложения о внесении поправок в глобальные технические правила № 9 ООН по безопасности пешеходов на этапе 2 путем введения в практику Flex-PLI как единого согласованного инструмента испытаний в целях повышения уровня безопасности и защиты голени пешеходов.
5. Работа неофициальной группы не будет ограничиваться разработкой предложений о внесении поправок в гтп № 9 – она будет охватывать разработку

дополнительного проекта предложения о внесении поправок в проект правил ООН, касающихся безопасности пешеходов.

6. Неофициальная группа может также рассматривать дополнительные проекты предложений для совершенствования различных аспектов процедуры испытаний с использованием модели ноги и/или внесения в них ясности.

7. Неофициальная рабочая группа GTR9-PH2 будет работать над решением вопросов, перечисленных в добавлении 1 к настоящему документу.

### **С. План работы и график работы**

Май 2011 года	Представление GRSP предложения по проекту круга ведения (неофициальный документ)
Июнь 2011 года	Запрос GRSP на согласие WP.29 и AC.3 предоставить новой неофициальной группе по защите пешеходов соответствующий мандат
3 ноября 2011 года	Учредительное совещание неофициальной группы GTR9-PH2 (Бонн, Германия)
Ноябрь 2011 года	Представление WP.29 доклада о деятельности неофициальной группы
1–2 декабря 2011 года	Первое совещание неофициальной группы GTR9-PH2 (Женева, Швейцария)
Декабрь 2011 года	Представление GRSP доклада о ходе работы и представление на рассмотрение WP.29 проекта круга ведения
Март 2012 года	Представление WP.29 доклада о ходе работы и принятие WP.29/AC.3 круга ведения
Март 2012 года	Второе совещание неофициальной группы GTR9-PH2
Май 2012 года	Третье совещание неофициальной группы GTR9-PH2
Май 2012 года	Представление GRSP доклада о ходе работы
Сентябрь 2012 года	Четвертое совещание неофициальной группы GTR9-PH2
Ноябрь 2012 года	Представление WP.29 <b>проекта</b> доклада о ходе работы
Декабрь 2012 года	Пятое совещание неофициальной группы GTR9-PH2
Декабрь 2012 года	Доклад о ходе работы и представление GRSP неофициальных <del>проектов</del> документов
<b>Март 2013 года</b>	<b>Представление WP.29 доклада о ходе работы</b>
Март 2013 года	Шестое совещание неофициальной группы GTR9-PH2
Май 2013 года	<b>Доклад о ходе работы и представление GRSP неофициального предложения для обсуждения</b>
<b>Июнь 2013 года</b>	<b>Представление WP.29 доклада о ходе работы</b>



Сентябрь 2013 года	Седьмое совещание неофициальной группы GTR9-PH2
Ноябрь 2013 года	Представление WP.29 проекта доклада о ходе работы
Декабрь 2013 года	Доклад о ходе работы и представление GRSP официального предложения, получение согласия GRSP
Июнь 2014 года	Утверждение WP.29

□ Могут быть проведены дополнительные совещания (в том числе виртуальные) в зависимости от хода обсуждения и решений неофициальной группы.

### Общее расписание совещаний

ДХР: Доклад о ходе работы

Год	2011			2012												2013						2014															
Месяц	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6				
WP29		○		○	→											○	→																				
GRSP				○	→											○	→																				
НГ-GTR9-PH2	учредит.	○	○			○										○																					

### Добавление 1

#### Перечень видов деятельности

К числу основных задач, которые должны быть выполнены неофициальной группой GTR9-PH2, относятся:

1. Обзор и рассмотрение остающихся вопросов:
  - a) обзор деятельности Flex-TEG → достичь общего понимания;
  - b) оценка биодостоверности (сравнение FlexPLI и ударного элемента в виде модели нижней части ноги ЕКПБТ);
  - c) оценка выгод и затрат (снижение травматизма, дополнительное преимущество по сравнению с ударным элементом в виде модели нижней части ноги ЕКПБТ);
  - d) технические характеристики (рисунки) и ПАДИ (руководство пользователя);
  - e) оценка прочности;
  - f) процедура испытания (фаза отскока, оптимальный метод, измерение скорости и т.д.);
  - g) сертификационные испытания;
  - h) обзор результатов испытаний и обмен информацией;

- i) оценка воспроизводимости и повторяемости;
  - j) оценка эффективности/критериев травмирования и пороговых значений и принятие соответствующего решения;
  - k) оценка конструкционных мер противодействия со стороны транспортного средства (оценка технической осуществимости).
2. Разработка проекта предложения о внесении поправок в гтп № 9 ООН на этапе 2.
3. Разработка дополнительного проекта предложения по поправкам к проекту правил ООН, касающихся безопасности пешеходов (включая рекомендацию по переходным положениям на основе пункта 1).

## Приложение III

### **Доклад о разработке глобальных технических правил, касающихся транспортных средств, работающих на водороде**

**Принятый текст, основанный на документе GRSP-52-08 (см. пункт 18 настоящего доклада)**

#### **A. Введение**

1. В ходе 126-й сессии WP.29 в марте 2002 года Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) утвердил программу работы Всемирного форума, в рамках которой WP.29 решил приступить к обмену информацией относительно транспортных средств на топливных элементах/водороде. В 2002 году Всемирному форуму WP.29 были представлены два предложения по проекту правил, касающихся транспортных средств, работающих на жидком и сжатом газообразном водороде, разработанные в рамках Комплексного европейского проекта по использованию водорода (КЕПВ). Для обсуждения и оценки этих проектов предложений Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды сформировала неофициальную рабочую группу по транспортным средствам, работающим на водороде/топливных элементах (GRPE/НГВ).

2. НГВ, действующая под председательством Германии, провела в период с 2002 по 2007 год несколько совещаний для обсуждения этих двух предложений. К числу Договаривающихся сторон, представленных в НГВ, помимо Германии, относятся Европейский союз, Нидерланды, Соединенные Штаты Америки, Франция и Япония. В ее работе также участвуют Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международная организация по стандартизации (ИСО) и Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), равно как отдельные изготовители транспортных средств.

#### **B. Просьба о разработке плана действий**

3. На своей сорок шестой сессии в мае 2003 года GRPE рассмотрела два проекта правил в рамках Соглашения 1958 года: предложения (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2003/14) по жидкому водороду и неофициальный документ GRPE-46-12 (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2004/3), касающийся сжатого газообразного водорода. После состоявшихся обсуждений GRPE пришла к выводу, что проекты правил еще не готовы для утверждения, и отложила принятие мер по внесенным предложениям. Некоторые делегации особо подчеркнули свою обеспокоенность по поводу того, что предложения не являются достаточно всесторонними, поскольку в них рассматриваются только отдельные компоненты, а не вопрос безопасности транспортного средства в целом. Также было указано на необходимость комплексной оценки всей системы на водородном топливе, включая проведение краш-теста топливной системы, который не предусмотрен нынешними проектами правил. Кроме того, по мнению ряда Сторон,

в проектах правил весьма сильный акцент делается на требованиях, предъявляемых к конструкции, что может ограничить внедрение будущих технических новшеств. Эксперт от Соединенных Штатов Америки пожелал внести проект соответствующих правил в рамках Глобального соглашения 1998 года, а не Соглашения 1958 года.

4. Учитывая глобальный характер автомобилестроительной отрасли, GRPE рекомендовала группе взять на вооружение при рассмотрении правил, касающихся водородных транспортных средств, более глобальный подход и просила делегации Европейского союза, Соединенных Штатов и Японии уточнить их технические и стратегические подходы к разработке правил, касающихся водородных транспортных средств. GRPE также поручила НГВ работать совместно с Японией, Соединенными Штатами и Европейским союзом, равно как и другими заинтересованными делегациями с целью формулирования плана действий по оценке водородных технологий для использования в автотранспортных средствах, включая указание любых требуемых научных изысканий и испытаний, необходимых для разработки гтп. В 2006 году Германия, Соединенные Штаты и Япония подтвердили свою готовность и решимость выступать спонсорами разработки гтп. Соединенные Штаты и Япония сопредседательствовали при реорганизации группы в Подгруппу по безопасности транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ-ПГБ), и приступили к реализации планов выработки "плана действий" по разработке гтп. Предложение по новому плану действий и реструктуризации рабочей группы было утверждено Всемирным форумом WP.29 в июне 2007 года. Предлагалось ввести к 2010 году на этапе 1 гтп для водородных транспортных средств в отношении компонентов, подсистем и полного испытания транспортного средства на столкновение.

#### 5. История разработки гтп:

<i>Задачи разработки гтп</i>	<i>Сроки</i>
Утверждение плана действий/создание ПГБ	июнь 2007 года
Первое совещание ТСВТЭ-ПГБ	сентябрь 2007 года
Второе совещание ТСВТЭ-ПГБ	январь 2008 года
Третье совещание ТСВТЭ-ПГБ	май 2008 года
Четвертое совещание ТСВТЭ-ПГБ	сентябрь 2008 года
Пятое совещание ТСВТЭ-ПГБ	январь 2009 года
Совещание Редакционной целевой группы, посвященное топливной системе	апрель 2009 года
Шестое совещание ТСВТЭ-ПГБ	май 2009 года
Седьмое совещание ТСВТЭ-ПГБ	сентябрь 2009 года
Восьмое совещание ТСВТЭ-ПГБ	январь 2010 года

<i>Задачи разработки гтп</i>	<i>Сроки</i>
Девятое совещание ТСВТЭ-ПГБ	июнь 2010 года
Десятое совещание ТСВТЭ-ПГБ	сентябрь 2010 года
Совещание Целевой группы	ноябрь 2010 года
Одиннадцатое совещание ТСВТЭ-ПГБ	февраль 2011 года
Двенадцатое совещание ТСВТЭ-ПГБ	июнь 2011 года
Рабочий документ для пятидесятой сессии GRSP (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/33)	сентябрь 2011 года
Совещание Редакционной целевой группы	ноябрь 2011 года
Пятидесятая сессия GRSP	декабрь 2011 года
Рабочий документ для пятьдесят первой сессии GRSP (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/12)	март 2012 года
Пятьдесят первая сессия GRSP	май 2012 года
Рабочий документ для пятьдесят второй сессии GRSP (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/23)	сентябрь 2012 года
Пятьдесят вторая сессия GRSP	декабрь 2012 года
Утверждение WP.29/AC.3 заключительного документа	март или июнь 2013 года

### **С. Оценка проблемы обеспечения безопасности**

6. За истекшие годы безопасность водородных транспортных средств превратилась в важный вопрос, связанный с безопасностью автотранспорта. Задача обеспечения высокого уровня безопасности транспортных средств с водородными топливными элементами и двигателями внутреннего сгорания (ДВС) для потребителей требует проведения обстоятельных научных изысканий и исследований. Хотя в ряде стран, включая Германию, Соединенные Штаты и Японию, водородные транспортные средства используются в качестве демонстрационных автопарков, данных относительно характеристик безопасности таких транспортных средств накоплено весьма мало.

7. Производители вкладывают значительные средства в производство и сбыт этих транспортных средств, и важно, чтобы данные, являющиеся предметом обмена, включали и данные краш-тестов, которые служили бы для правительств подспорьем в их нормативной деятельности. В отсутствие положитель-

ных результатов фундаментальных и всеобъемлющих исследований и испытаний, которые продемонстрировали бы безопасность водородных автомобилей, правительства будут не в состоянии разработать соответствующие правила или внушить потенциальным потребителям уверенность в безопасности водородных транспортных средств.

8. Что касается области применения потенциальных глобальных технических правил, касающихся водородных транспортных средств, то основной акцент в рамках гтп может быть сделан на транспортных средствах, работающих исключительно на водороде. Кроме того, предписаниями охватываются отдельные компоненты и показатели эксплуатационной безопасности и целостности всей системы на водородном топливе. Эти предписания были, по мере возможности, сформулированы с учетом функциональной эффективности, поскольку упор на требованиях, предъявляемых к конструкции, способен ограничить внедрение будущих технических новшеств и методик, связанных с водородным топливом.

## **D. Обзор действующих международных правил**

9. В настоящее время национальные или международные правила или директивы, регулирующие отечественное производство водородных транспортных средств, действуют в Японии и ЕС, однако имеется также ряд добровольных кодексов и стандартов, разработанных международными организациями по стандартизации, в том числе Обществом инженеров автомобильной промышленности и транспорта (SAE), Международной организацией по стандартизации (ИСО) и т.д. Этими стандартами, как правило, охватываются конкретные компоненты водородных транспортных средств, например бортовые емкости для хранения или устройства сброса давления, однако в них не учитываются показатели эксплуатационной безопасности и целостности всей водородной топливной системы или комплектных транспортных средств.

10. Действующие правила, директивы и международные стандарты:

- a) Целостность топливной системы транспортного средства
  - i) Национальные правила и директивы:
    - a. Европейский союз: Регламент 79/2009 – Официальное утверждение типа механических транспортных средств, работающих на водороде;
    - b. Европейский союз: Регламент 406/2010 – Об осуществлении Регламента ЕС 79/2009;
    - c. Япония: статья 17 и Приложение 17 правил безопасности – Технический стандарт на утечку топлива при столкновении;
    - d. Япония: Приложение 100 – Технический стандарт на топливные системы механических транспортных средств, работающих на сжатом газе;
    - e. Канада: Стандарт безопасности автотранспорта (CMVSS) 301.1 – Целостность топливной системы;

- f. Канада: Стандарт безопасности автотранспорта (CMVSS) 301.2 – Транспортные средства, работающие на КПП;
  - g. Корея: Стандарт на безопасность автотранспортных средств, статья 91 – целостность топливной системы;
  - h. Соединенные Штаты: Федеральный стандарт безопасности автотранспорта (FMVSS) № 301 – Целостность топливной системы;
  - i. Соединенные Штаты: FMVSS № 303 – Транспортные средства, работающие на КПП;
  - j. Китай: GB/T 24548-2009 – Электромобили, работающие на топливных элементах: терминология;
  - k. Китай: GB/T 24549-2009 – Электромобили, работающие на топливных элементах: требования безопасности;
  - l. Китай: GB/T 24554-2009 – Двигатели, работающие на топливных элементах: характеристики, методы испытаний.
- ii) Национальные и международные стандарты:
- a. ISO 17268: Соединительные устройства для заправки наземных транспортных средств сжатым водородом;
  - b. ISO 23273-1: Дорожные транспортные средства на топливных элементах – требования безопасности – Часть 1: функциональная безопасность транспортного средства;
  - c. ISO 23273-2: Дорожные транспортные средства на топливных элементах – требования безопасности – Часть 2: защита от опасностей, связанных с водородом, в транспортных средствах, работающих на сжатом водороде;
  - d. ISO 14687-2: Водородное топливо – спецификация продукции – Часть 2: топливные элементы с протонообменной мембраной (ПОМ) для дорожных транспортных средств;
  - e. SAE J2578: Общая безопасность транспортных средств, работающих на топливных элементах;
  - f. SAE J2600: Соединительные устройства для заправки наземных транспортных средств сжатым водородом;
  - g. SAE J2601: Регламент по заправке наземных транспортных средств малой грузоподъемности, работающих на газообразном водороде;
  - h. SAE J2799: Руководящие принципы по качеству водорода для транспортных средств на топливных элементах.

- b) Система хранения
- i) Национальные правила и директивы:
- a. Китай: Правила по контролю безопасностью специального оборудования;
  - b. Китай: Правила по контролю безопасностью газовых баллонов;
  - c. Япония: JARI S001(2004) – Технический стандарт на резервуары топливной системы транспортных средств, работающих на сжатом водороде;
  - d. Япония: JARI S002(2004) – Технический стандарт на компоненты топливной системы транспортных средств, работающих на сжатом водороде;
  - e. Япония: КНК 0128(2010) – Технический стандарт на топливные резервуары транспортных средств, работающих на сжатом водороде, с максимальным давлением заправки до 70 МПа;
  - f. Корея: Закон о контроле за безопасностью газа высокого давления;
  - g. Соединенные Штаты: FMVSS 304 – Целостность топливного резервуара для сжатого природного газа;
  - h. Европейский союз: Регламент 406/2010 об осуществлении Регламента ЕС 79/2009;
  - i. Китай: QC/T 816-2209 – Транспортные средства, работающие на водороде и заправляемые водородом – технические требования.
- ii) Национальные и международные стандарты:
- a. CSA B51, часть 2: Баллоны высокого давления для хранения природного газа и водорода в качестве топлива на автотранспортных средствах;
  - b. CSA NGV2-2000: Основные требования к топливным резервуарам транспортных средств, работающих на сжатом природном газе (ТС КПГ);
  - c. CSA TPRD-1-2009: Устройства сброса давления для топливных резервуаров транспортных средств, работающих на сжатом водороде;
  - d. CSA NGV 3.1-2011: Компоненты топливной системы транспортных средств, работающих на газообразном водороде (проект);
  - e. ISO 13985:2006: Сжиженный водород – топливные баки наземных транспортных средств;
  - f. ISO 15869:2009: Газообразный водород и водородные смеси – топливные баки наземных транспортных средств (технические характеристики);



- g. SAE J2579: Топливные системы транспортных средств на топливных элементах и других водородных транспортных средств.
- с) Электрическая безопасность
  - i) Национальные правила и директивы:
    - a. Канада: CMVSS 305 – Транспортные средства, работающие на электрическом приводе: защита от разлива электролита и от электрического удара;
    - b. ЕЭК: Правила № 100 – Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения аккумуляторных электромобилей в отношении особых требований к конструкции и функциональной безопасности;
    - c. Япония: Приложение № 101 – Технический стандарт на защиту пассажиров от поражения током высокого напряжения в транспортных средствах, работающих на топливных элементах;
    - d. Япония: Приложение № 110 – Технический стандарт на защиту пассажиров от поражения током высокого напряжения в электромобилях и гибридных транспортных средствах;
    - e. Япония: Приложение № 111 – Технический стандарт для защиты пассажиров от поражения током высокого напряжения при столкновении в электромобилях и гибридных транспортных средствах;
    - f. Корея: Стандарт на безопасность автотранспортных средств, статья 18-2 – высоковольтная система;
    - g. Корея: Стандарт на безопасность автотранспортных средств, статья 91-4 – защита от разлива электролита и от электрического удара;
    - h. Соединенные Штаты: FMVSS 305 – Электромобили: защита от разлива электролита и от электрического удара.
  - ii) Национальные и международные промышленные стандарты:
    - a. ISO 23273-3: Дорожные транспортные средства на топливных элементах – требования безопасности – Часть 3: защита людей от поражения электротоком;
    - b. SAE J1766: Испытание на целостность при ударе систем батарей электромобилей и гибридных транспортных средств;
    - c. SAE J2578: Общая безопасность транспортных средств, работающих на топливных элементах.

## **Е. Подлежащие рассмотрению конкретные вопросы безопасности**

11. В ныне действующих правилах, касающихся топливной системы, не учитываются уникальные свойства водорода, особенности хранения водорода на

борту транспортных средств, а также топливные элементы в качестве компонента высоковольтного электрооборудования. Например, водород лишен цвета и запаха, имеет большую воспламеняемость и характеризуется высокой предрасположенностью к утечке.

## 1. Специфические проблемы безопасности в связи с использованием водорода и транспортными средствами, работающими на водороде

12. Хотя действующими правилами и охватываются, например, особенности хранения КППГ, необходимо изучить конкретные особенности хранения на борту транспортных средств водорода, поскольку в данном случае речь идет о высоких значениях давления. Кроме того, водород может храниться в виде криогенной жидкости, в связи с чем требуется решение комплексных вопросов стравливания и охлаждения, либо в виде водородистых соединений металлов или химических веществ, причем оба указанных способа хранения диктуют необходимость учета специфических аспектов обеспечения безопасности и экологических соображений. Имеются также правила, касающиеся электромобилей, однако они не позволяют в полной мере учесть уникальные свойства топливного элемента как компонента высоковольтного электрооборудования, поскольку, среди всего прочего, разрядка топливного элемента происходит иначе, нежели обычной аккумуляторной батареей. Таким образом, гтп были призваны обеспечить проработку и учет следующих аспектов:

- a) характеристики водорода как топлива, отличающегося от обычных видов автомобильного топлива;
- b) особенности хранения водорода в отличие от хранения других видов топлива:
  - i) под высоким давлением (до 70 МПа),
  - ii) в виде криогенной жидкости (сложности в связи с охлаждением и стравливанием),
  - iii) в виде водородистых соединений металлов и химических веществ (регулирование температурного режима при заправке водородом и стравливании водорода, отходы с высоким показателем pH),
  - iv) стойкость к воздействию;
- c) характеристики топливных элементов как высоковольтных электрических устройств, отличающихся от обычных аккумуляторных батарей транспортного средства:
  - i) работают под высоким напряжением (до 400 В),
  - ii) требования в отношении электрической изоляции.

## 2. Научные изыскания и испытания

13. Целью научных изысканий является обеспечение технической основы для разработки гтп, касающихся транспортных средств, работающих на водороде. На уровне компонентов заинтересованными сторонами были проведены – с последующей оценкой – испытания на огнестойкость, на разрыв и на циклическое изменение давления с целью установления степени адекватности предлагаемых требований, предъявляемых к резервуарам для хранения водорода на борту транспортных средств. Наряду с этими испытаниями были также проведены дополнительные испытания на предмет оценки уровня эксплуатационной

безопасности устройств сброса давления, срабатывающих под воздействием тепла и перепадов давления, равно как систем регулирования температуры и подачи электроэнергии для топливных баков, топливных элементов и аккумуляторных батарей, продувки топливопроводов и т.д. И все же для более четкого уяснения возгораемости и воспламеняемости при контролируемом стравливании водорода и возникновении дугового разряда на некоторых замкнутых участках в зоне патрубков между бортовыми емкостями для хранения и батареей топливных элементов требуется проведение новых испытаний. Целесообразно также провести обстоятельные испытания для выяснения того, способны ли внешние обломки или предметы привести к воспламенению стравливаемого водорода. Кроме того, требуется дополнительная работа по оценке эксплуатационной эффективности бортовых систем заправки и объема потенциальной утечки в месте состыковки заправочной колонки/транспортное средство.

14. Применительно к транспортному средству в целом были проведены испытания на предмет определения общей ударпрочности и целостности. Надлежит провести измерения уровня утечки и концентраций водорода внутри и снаружи транспортного средства во время движения и стоянки, а также испытания систем пассивной и активной вентиляции с особым акцентом на эффективности систем регенерации или преобразования в плане удаления водорода. Были проведены научные изыскания и испытания для оценки электрической изоляции топливных элементов, системы охлаждения и вспомогательных батарей с целью определения требований к электрической изоляции всей высоковольтной системы в эксплуатационных и послеаварийных условиях. В порядке установления любых особых требований, касающихся действий в послеаварийной ситуации применительно к водителю и пассажирам, аварийно-спасательному персоналу, буксировке или утилизации, рекомендуется проведение дополнительной оценки послеаварийных последствий, особенно с точки зрения аварийных медицинских служб.

### 3. Краткий обзор разработки гтп

15. По итогам углубленных обсуждений был сделан вывод о том, что на этапе 1 разработки гтп ими были охвачены топливные элементы (ТЭ) и двигатели внутреннего сгорания (ДВС), двигатели, работающие на сжатом газообразном водороде (КГН<sub>2</sub>) и жидком водороде (ЖН<sub>2</sub>). Предписания гтп применяются к пассажирским транспортным средствам, и тремя основными аспектами, обозначенными в Плане действий, которые были обсуждены и отражены в тексте гтп, являются целостность топливной системы, электрическая безопасность и система хранения водорода.

16. Обсуждения в рамках совещаний ТСВТЭ-ПГБ и Целевой группы:

- a) Первое совещание состоялось в сентябре 2007 года в Бонне.

На этом первом совещании группа разработала и согласовала круг ведения для разработки гтп.

- b) Второе совещание состоялось в январе 2008 года в Женеве.

ПГБ приступила к обсуждению общих аспектов гтп и области их применения. ПГБ также обсудила вопросы, касающиеся резервуаров высокого давления, водородного резервуара для хранения в сборе, утечки водорода и методов ее обнаружения.

- c) Третье совещание состоялось в мае 2008 года в Вашингтоне, округ Колумбия.
- ПГБ обсудила в общем плане структуру, сферу охвата и порядок применения гтп. Некоторые делегаты предложили включить двух- и трехколесные транспортные средства, предписания в отношении которых были бы разработаны на этапе 2. Предметом обсуждения также были вопросы, касающиеся целостности топливной системы транспортного средства и целостности водородных резервуаров, причем главным образом для компримированного газообразного водорода. Компания "БМВ" представила предложение по требованиям в отношении транспортных средств, работающих на сжиженном водороде.
- d) Четвертое совещание состоялось в сентябре 2008 года в Токио.
- Состоялись обсуждения и были представлены материалы по испытанию резервуара на огнестойкость, по автобусам и пассажирским транспортным средствам на ТЭ, по разработке конструкции резервуара, по системе хранения в целом, по обеспечению целостности топливной системы транспортного средства и электробезопасности.
- e) Пятое совещание состоялось в январе 2009 года в Будапеште.
- Состоялись обсуждения, посвященные определениям, целостности топливной системы транспортного средства, устройствам сброса давления и направлению стравливания водорода из системы, предельному уровню утечки для закрытых кожухом пространств внутри транспортного средства и предельным уровням утечки для выпускной трубы. ПГБ обстоятельно обсудила вопрос о необходимости контрольного сигнала предупреждения и предъявляемые к такому сигналу требования. Также обсуждались послеаварийные аспекты и вопрос обеспечения электробезопасности.
- f) Совещание Редакционной целевой группы состоялось в апреле 2009 года во Франкфурте.
- Целевая группа добилась ощутимого прогресса в деле выявления важнейших аспектов, которые необходимо охватить в рамках гтп, и предложила проект формулировок, который впоследствии был утвержден ПГБ.
- g) Шестое совещание состоялось в мае 2009 года в Пекине.
- ПГБ обсудила вопросы, касающиеся просачивания водорода, сопоставления параметров целостности различных водородных резервуаров для компримированного газообразного водорода и протоколов испытаний на подтверждение целостности резервуара.
- h) Седьмое совещание состоялось в сентябре 2009 года в Оттаве.
- ПГБ обсудила изменения, рассмотренные и предложенные Целевой группой. ПГБ также акцентировала внимание на решении нескольких ключевых вопросов, связанных с числом циклов изменения давления, показателем давления разрыва для новых резервуаров и системой хранения. Кроме того, предметом обсуждения группы были различия между гидравлическими и пневматическими испытаниями, равно как проблемы утечки/просачивания.

- i) Восьмое совещание состоялось в январе 2010 года в Женеве.
- Одной из двух основных тем, обсуждавшихся в Женеве, являлась проблема избыточного давления на выходе, которая, по твердому убеждению ряда делегаций, имеет решающее значение для обеспечения целостности системы. ПГБ решила ее за счет разработки требований на базе эксплуатационных характеристик. Второй темой обсуждения являлось испытание трубопроводов на герметичность. Решением данного вопроса, по которому ПГБ не смогла прийти к консенсусу, стало достижение принципиального согласия относительно требования, указывающего на необходимость проведения объективного и обоснованного испытания. Также были согласованы четыре типа резервуаров, которые могут использоваться для хранения водорода на транспортных средствах.
- j) Девятое совещание состоялось в июне 2010 года в Сеуле.
- ПГБ обсудила вопрос испытания водородных резервуаров на целостность, а конкретно – число циклов, характеризующих срок службы резервуаров, используемых на различных транспортных средствах, и с учетом различий в их назначении. ПГБ также обсудила вопрос о включении в гтп требований в отношении отдельных компонентов, которые, как считается, имеют решающее значение для обеспечения безопасности (например, УСД), в том числе вопрос о максимальном давлении заправки и об испытаниях, необходимых для обоснования некоторых из этих требований.
- k) Десятое совещание состоялось в сентябре 2010 года в Сан-Франциско.
- ПГБ обсудила вопрос о необходимости аттестационных испытаний на предмет совместимости материалов резервуаров и требования в отношении отдельных компонентов. Группа продолжила обсуждение требований, предъявляемых к жидкому водороду, в частности что касается хранения и заправки. Как указало большинство Договаривающихся сторон, они пока не готовы к принятию той части гтп, которая касается жидкого водорода, однако наметилось общее согласие относительно того, что данный вопрос станет предметом дальнейшего обсуждения, возможно также на этапе 2.
- l) Совещание Редакционной целевой группы состоялось в ноябре 2010 года в Берлине.
- ПГБ обсудила предложение компании "БМВ", касающееся транспортных средств, работающих на жидком водороде, электробезопасности, композиционных материалов резервуара и эффективности УСДТ.
- m) Одиннадцатое совещание состоялось в феврале 2011 года в Брюсселе.
- Основным обсуждавшимся вопросом являлась продолжительность испытания на огнестойкость под воздействием охватывающего пламени. Соединенные Штаты пожелали увеличить это время до 10 минут, учитывая данные, представленные ранее Японией и SAE; однако группа не согласилась с этим. Германия предложила установить пока более короткое время и обсудить данный вопрос на этапе 2. МОПАП внесла предложение относительно испытания

компонентов на воздействие факторов окружающей среды. Предметом обсуждения также стали испытания на сбрасывание и вибрацию. Кроме того, ПГБ обсудила вопрос о разработке требований к заправочному блоку. Другой темой обсуждения являлось уменьшение допустимой концентрации с 4% до 2%. Как утверждали Соединенные Штаты, для учета вероятности того, что разовая концентрация водорода может превысить 4%, требуется дополнительный допуск безопасности. Следующей темой обсуждения являлись требования к резервуару для жидкого водорода и послеаварийные требования.

Многие из Договаривающихся сторон не были готовы к принятию раздела, касающегося  $\text{ЖН}_2$ , однако не возражали против его включения на этапе 1. Предметом обсуждения также стал вопрос о совместимости материалов резервуара, однако в отсутствие консенсуса он был отложен до этапа 2. ПГБ обсудила проблемы обеспечения электробезопасности, в частности вопрос защиты от электрического удара.

- п) Двенадцатое совещание состоялось в июне 2011 года в Париже.

Основными обсуждавшимися вопросами были: совместимость материалов, система хранения сжиженного водорода, электробезопасность, а также испытания на огнестойкость под воздействием охватывающего пламени и при локальном возгорании. Еще одним важным вопросом являлись сроки завершения разработки гтп. Учитывая материалы, подлежащие получению от ряда Договаривающихся сторон, которые находятся в процессе утверждения дополнительных процедур испытаний, представление Рабочей группе GRSP проекта гтп в виде неофициального документа может быть отсрочено до июньской сессии WP.29 2012 года. Соспонсоры (Германия, Соединенные Штаты и Япония) должны будут продолжать обсуждения с другими Договаривающимися сторонами и участниками в целях ускорения работы и ее своевременного завершения, однако в рамках ПГБ было достигнуто согласие в отношении того, что не нужно проявлять излишнюю поспешность, которая может негативно сказаться на разработке и представлении продуманных гтп.

- о) Совещание Целевой группы состоялось в ноябре 2011 года в Майнце.

ПГБ завершила этап 1 разработки и решила представить GRSP проект гтп на предмет обсуждения.

Все документы, касающиеся неофициальных совещаний ТСВТЭ-ПГБ, размещены на следующем веб-сайте ООН: <https://www2.unecce.org/wiki/pages/viewpage.action?pageId=3178603>.

## **Ф. Выгоды и затраты**

17. Применительно к данному первому этапу разработки гтп не делается попытки оценить соответствующие затраты и выгоды в количественном выражении. Хотя целью разработки данных гтп является обеспечение условий для стимулирования более активного проникновения ТСВТЭ на рынок, итоговые темпы и масштабы такого проникновения в настоящее время точно не известны

или не поддаются оценке. Поэтому проведение количественного анализа затрат-выгод не представлялось возможным.

18. Как ожидается, более широкое проникновение ТСВТЭ на рынок будет сопряжено с определенными расходами. Например, строительство инфраструктуры, необходимой для превращения ТСВТЭ в жизнеспособную альтернативу обычным транспортным средствам, повлечет за собой значительные инвестиционные затраты, которые – в зависимости от страны – падут на частный или государственный сектор. Особенно в первые годы продаж индивидуальным покупателям ТСВТЭ скорее всего также придется столкнуться с более высокими затратами по сравнению с покупателями обычных бензиновых или дизельных автомобилей; то же самое касается изготовителей новых ТСВТЭ (вместе с тем расходы, которые понесут покупатели и изготовители ТСВТЭ, по сути носят добровольный характер, поскольку они не будут связаны с ограничением свободы выбора на рынке).

19. Несмотря на ожидаемые определенные затраты, по мнению Договаривающихся сторон, выгоды от разработки гтп скорее всего значительно перевешивают издержки. Как предполагается, широкое применение ТСВТЭ, подкрепленное созданием необходимой инфраструктуры для заправки топливом, приведет к сокращению на дорогах числа бензиновых и дизельных транспортных средств, что должно способствовать уменьшению глобального потребления ископаемых видов топлива. Наиболее примечательным является, возможно, то, что связанное с широким использованием ТСВТЭ сокращение выбросов парниковых газов и основных загрязняющих веществ (например,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{SO}_2$  и твердых частиц), как ожидается, приведет со временем к существенным выгодам для общества в виде смягчения последствий изменения климата и уменьшения расходов, обусловленных воздействием транспорта на здоровье человека. Следствием разработки гтп может также стать снижение расходов по заправке для операторов ТСВТЭ, поскольку водород в принципе может производиться практически в неограниченных количествах, причем его производство, как ожидается, станет более рентабельным, нежели добыча нефти и ее переработка в топливо для обычных транспортных средств. Кроме того, снижение спроса на нефтепродукты, по всей вероятности, повлечет за собой выгоды в плане энергетической и национальной безопасности для тех стран, которые перейдут на широкосмасштабное использование ТСВТЭ, вследствие снижения зависимости от иностранных поставок нефти. Следует добавить, хотя это и не входит в задачу настоящих гтп, что их разработка может дать выгоды в плане содействия обеспечению со стороны ИОО соответствия применимым стандартам по экономии топлива и стандартам, касающимся выбросов парниковых газов, за счет поощрения более широкого производства и использования ТСВТЭ.

20. Договаривающимся сторонам также не удалось оценить непосредственное воздействие гтп на занятость. Формирование нового рынка новаторских конструкторских решений и инновационных технологий, связанных с ТСВТЭ, может сузить существенные выгоды с точки зрения занятости для тех стран, которые тяготеют к производству ТСВТЭ. С другой стороны, сокращение рабочих мест, обусловленное снижением объемов производства обычных транспортных средств, способно свести эти выгоды на нет. Решение задачи расширения производства и хранения водорода, подкрепляемого строительством и модернизацией необходимой инфраструктуры, по всей вероятности, приведет в обозримом будущем к чистому приросту на рынке труда.

## Приложение IV

### Проект поправок к Правилам № 16

#### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/20 (см. пункт 22 настоящего доклада)

Пункт 6.2.5.3.2 изменить следующим образом:

"6.2.5.3.2 При испытании в соответствии с положениями пункта 7.6.2 аварийное запирающееся вытягивающее устройство ... при ускорении не менее **3,0** g, измеренном в направлении вытягивания ляжки".

Приложение 13 изменить следующим образом:

"

6.2.5.2.2/6.2.5.3.4/ 7.6.4	Сила вытягивания	X	X															
-------------------------------	---------------------	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

"

#### Принятый текст, основанный на документе GRSP-52-26 (см. пункт 24 настоящего доклада)

Пункт 7.6.2.2 исправить следующим образом (касается только текста на французском языке):

"7.6.2.2 On trouve à l'annexe 4 du présent Règlement la description d'un appareillage convenant aux essais indiqués au paragraphe 7.6.2.1. Cet appareillage d'essai doit être conçu de telle sorte que l'accélération prescrite soit atteinte **avant que la sangle ne se soit déroulée du rétracteur de plus de 5 mm et** avec un taux moyen d'accroissement initial d'au moins 55 g/s<sup>8</sup> et d'au plus 150 g/s<sup>8</sup> pour l'essai de sensibilité au déroulement de la sangle et d'au moins 25 g/s<sup>8</sup> et d'au plus 150 g/s<sup>8</sup> pour l'essai de sensibilité à la décélération du véhicule<sup>8</sup>".



## Приложение V

### Проект поправок к Правилам № 44

#### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/21 (см. пункт 31 настоящего доклада)

...

*Включить новые пункты 6.2.2.1 и 6.2.2.2 следующего содержания:*

- "6.2.2.1 При застегнутой лямке ... охватываемых официальным утверждением.
- 6.2.2.2 В ходе динамического испытания, предписанного в пункте 8.1.3, поясная лямка не должна **полностью сползть с** тазового элемента манекена в период, предшествующий максимальным амплитудам движения головы. Оценка проводят с использованием высокоскоростного **видеорегистратора**".

...

*Пункт 7.1.3.1 изменить следующим образом:*

- "7.1.3.1 Детское удерживающее устройство подвергают испытаниям, предписанным в пункте 8.1.2; **должна исключаться всякая возможность выбрасывания манекена** из устройства на протяжении всего испытания, **и кроме того**, когда испытательное сиденье находится в перевернутом положении, голова манекена не должна перемещаться на расстояние более 300 мм от своего первоначального положения в вертикальном направлении по отношению к испытательному сиденью".

*Пункт 8.1.2.1 изменить следующим образом:*

- "8.1.2.1 Манекен оснащают устройством приложения нагрузки, описанным в приложении 23, и устанавливают ... как это предписано в пункте 8.1.3.6 ниже, причем идентично применительно ко всем системам".

...

*Включить новые пункты 8.1.2.3–8.1.2.5 следующего содержания:*

- "8.1.2.3 В этом статическом перевернутом положении вертикально вниз в плоскости, перпендикулярной оси вращения манекена, с использованием устройства приложения нагрузки, описанного в приложении 23, прилагают **нагрузку**, в 4 раза превышающую массу манекена. Нагрузку прилагают **постепенно в контролируемом режиме со скоростью, не превышающей ускорение свободного падения, или не более 400 мм/мин**. Предписанную максимальную нагрузку сохраняют в течение **30 -0/+5** секунд.
- 8.1.2.4 Снимают нагрузку со скоростью не более **400 мм/мин** и измеряют смещение.

8.1.2.5 Поворачивают все сиденье на 180° и возвращают его в исходное положение".

...

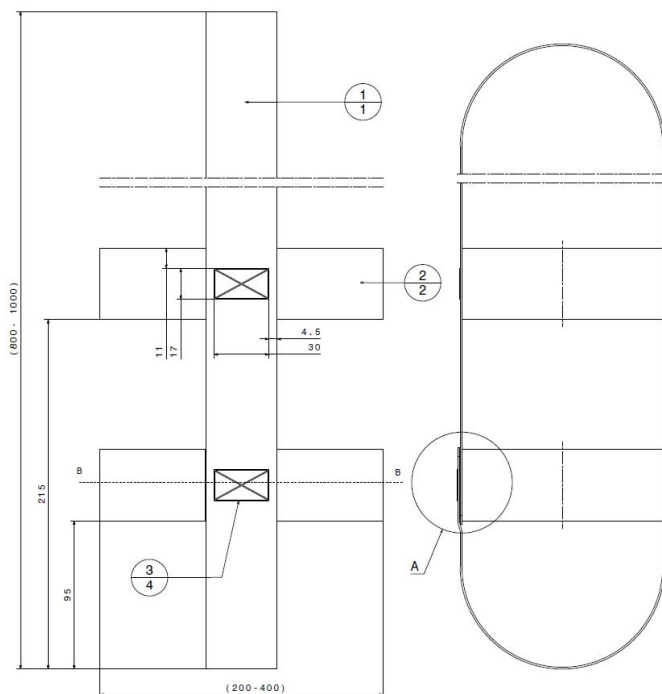
Включить новое приложение 23 следующего содержания:

### "Приложение 23

Устройство приложения нагрузки **I** (для использования с изделиями группы 0/0+)

...

Устройство приложения нагрузки **II** (в целях использования для группы 1)

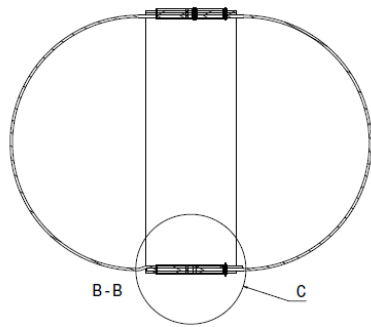
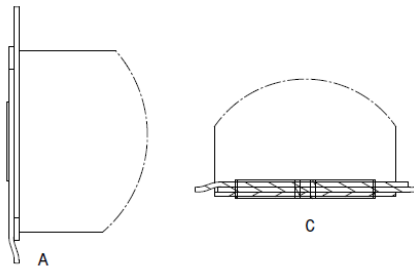


№	Наименование	Данные	Количество
1	основной ремень – 39 мм	-	1
2	бедренный ремень (верхний/нижний) – 39 мм	-	2
3	форма шва (30x17)	шов: 77, нить: 30	4

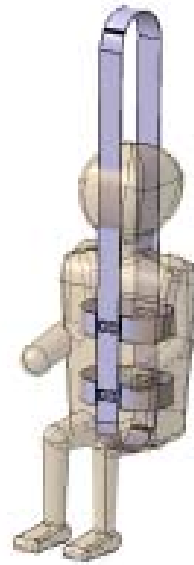
длина натяжения	+/-5 мм					
	манекен P/Q 0	манекен P/3/4	P/Q 1,5	P/Q 3	P/Q 6	P/Q 10
основной ремень	1 600 мм	1 600 мм	1 600 мм	2 000 мм	2 000 мм	2 000 мм
бедренный ремень	440 мм	540 мм	640 мм	740 мм	740 мм	840 мм

форма шва	мин. требуемое усилие
12x12 мм	3,5 кН
30x12 мм	5,3 кН
30x17 мм	5,3 кН
30x30 мм	7,0 кН

закругление по всему ремню = 5 мм



Вид сверху  
Масштаб: 1:2



Вид в изометрии  
Масштаб: 1:10

"

## Приложение VI

### Проект поправок к Правилам № 95

**Принятые поправки к документу  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/17  
(см. пункт 40 настоящего доклада)**

*Включить новые пункты 5.3.2–5.3.2.2.2 следующего содержания:*

...

"5.3.2 После ... не должны быть заблокированными.

{5.3.2.1 В случае ... двери {блокируются до момента столкновения и} **раз-  
блокируются** после столкновения, по крайней мере, с неударной  
стороны.}

..."

...

## Приложение VII

### Пересмотренные положения о круге ведения новой неофициальной рабочей группы по перезаряжаемым энергоаккумулирующим системам

#### Принятый текст, основанный на документе GRSP-52-05 (см. пункт 42 настоящего доклада)

Изменения к предыдущим положениям о круге ведения, утвержденным WP.29 вместе с докладом о работе сорок девятой сессии GRSP (см. ECE/TRANS/WP.29/1093, пункт 35), выделены жирным шрифтом – новые и вычеркиванием – исключенные положения.

#### A. Введение

##### 1. Требования к ПЭАС для транспортных средств категорий М и N

1. GRSP решила создать группу заинтересованных экспертов для разработки правовых требований, касающихся перезаряжаемых энергоаккумулирующих систем (ПЭАС).

2. В связи с этим Всемирный форум решил продлить мандат неофициальной группы по электрической безопасности (ЭЛБЕ) для работы над такими новыми направлениями деятельности в рамках группы заинтересованных экспертов, а не создавать новую неофициальную группу под эгидой GRSG (см. доклад о работе 151-й сессии WP.29, состоявшейся в июне 2010 года, ECE/TRANS/WP.29/1085).

3. Неофициальная группа по электрической безопасности (ЭЛБЕ) занимается рассмотрением требований безопасности в рамках Соглашения 1998 года. Хотя, по общему мнению, требования к компонентам и системе ПЭАС являются частью процесса официального утверждения типа на основании Соглашения 1958 года, на своем восьмом совещании ЭЛБЕ решила приступить к работе, создав отдельную подгруппу.

4. На первом этапе эта группа рассмотрела требования к ПЭАС в транспортных средствах категорий М и N. На втором этапе группа может рассмотреть также требования к ПЭАС в транспортных средствах категории L и вопрос о разработке новых глобальных технических правил (гтп) в рамках Соглашения 1998 года. **В промежутке между этими этапами WP.29 решил учредить новую неофициальную группу по БЭМ. Задачей этой группы является разработка требований в отношении безопасности электромобилей в рамках Соглашения 1998 года. Поэтому разработка ГТП больше не входит в задачу группы ПЭАС.**

##### 2. "Требования, предъявляемые в условиях эксплуатации" и требования к ПЭАС для транспортных средств категории L

5. На сессии в мае 2012 года GRSP решила определить "требования, предъявляемые в условиях эксплуатации" и требования к ПЭАС для

транспортных средств категории L. Эта работа подлежит выполнению группой ПЭАС под эгидой GRSG.

6. В связи с этим группе надлежит рассмотреть вопрос о согласовании предписаний Правил № 100 ООН применительно к транспортным средствам категории L.

## **В. Цель предложения**

### **1. Цели применительно к транспортным средствам категорий М и N**

7. Обеспечить безопасность перезаряжаемых энергоаккумулирующих систем (ПЭАС), которые снабжают электроэнергией для создания электрической тяги в транспортных средствах категорий М и N в ходе нормального функционирования, при необычных условиях и после аварии.

8. Для этой цели существующие правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года, если это возможно и практически осуществимо, следует изменить с учетом требований к ПЭАС применительно к их функциональной, механической, химической и электрической безопасности. Подробная информация об этих вопросах, которую надлежит изучить группе, изложена в **добавлении 1**.

9. Следует выработать подход для официального утверждения компонентов и систем (см., например, Правила № 28). Будут рассмотрены и учтены существующие правила и стандарты (например, МЭК, ИСО).

### **2. Цели применительно к транспортным средствам категории L**

10. Определить обоснованные рамки расширения требований, упомянутых в пункте 1.2 выше, применительно к транспортным средствам категории L, а также – если группа сочтет это необходимым – любые новые требования к безопасности.

11. Работа будет проводиться в два этапа:

а) на первом этапе подлежат определению "требования, предъявляемые в условиях эксплуатации", применительно к транспортным средствам категории L, исходя из существующих требований, касающихся транспортных средств категорий М и N;

б) на втором этапе то же самое должно быть сделано в отношении требований к ПЭАС.

## **С. Принципы работы**

12. В работе участвуют Договаривающиеся стороны, изготовители и поставщики автомобилей, технические службы, эксперты по вопросам электрической безопасности и т. д.

13. Группу будет возглавлять Германия, услуги секретариата будет предоставлять МОПАП.

14. Официальным языком группы будет английский язык.

15. Все документы будут размещаться на веб-сайте <https://www2.unepce.org/wiki/pages/viewpage.action?pageId=3178625> до начала совещаний. Группа может отложить обсуждение любого вопроса или предложения, которые не были распространены за 10 рабочих дней до начала запланированного совещания.

16. Предложения будут разрабатываться на основе консенсуса. Когда консенсуса достичь невозможно, Председатель представит различные точки зрения Рабочей группе GRSP. При необходимости Председатель может запросить указания со стороны GRSP.

17. Сессии будут проводиться по договоренности с большинством участников после создания группы на учредительном совещании.

18. Предварительная повестка дня составляется секретариатом после согласования с участниками неофициальной группы. Первым пунктом предварительной повестки дня каждой сессии является утверждение повестки дня.

19. Вторым пунктом предварительной повестки дня будут обсуждение вопросов, вытекающих из итогов предыдущей сессии, и утверждение отчета о работе предыдущей сессии.

#### **D. План и график работы**

Ноябрь 2010 года	Учредительное совещание, круг ведения для представления GRSP (неофициальный документ)
Декабрь 2010 года	Утверждение круга ведения Рабочей группой GRSP
Январь 2011 года	Второе совещание группы ПЭАС
Март/апрель 2011 года	Третье совещание группы ПЭАС
Май 2011 года	Доклад о ходе работы для представления GRSP
Июнь 2011 года	Четвертое совещание группы ПЭАС
Октябрь 2011 года	Пятое совещание группы ПЭАС
Январь 2012 года	Шестое совещание группы ПЭАС
Февраль 2012 года	Рабочий документ для представления GRSP
Май 2012 года	Утверждение Рабочей группой GRSP
Октябрь 2012 года	Седьмое совещание группы ПЭАС
Ноябрь 2012 года	Утверждение Всемирным форумом WP.29
<b>Декабрь 2012 года</b>	<b>Утверждение обновленного круга ведения Рабочей группой GRSP (неофициальный документ)</b>
<b>Январь 2013 года</b>	<b>Восьмое совещание группы ПЭАС</b>
<b>Март 2013 года</b>	<b>Утверждение Всемирным форумом WP.29 обновленного круга ведения</b>
<b>Май 2013 года</b>	<b>Девятое совещание группы ПЭАС</b>
<b>Май 2013 года</b>	<b>Доклад о ходе работы для представления GRSP</b>
<b>Сентябрь 2013 года</b>	<b>Десятое совещание группы ПЭАС</b>
<b>Декабрь 2013 года</b>	<b>Рассмотрение Рабочей группой GRSP неофициального документа группы ПЭАС</b>
<b>Январь 2014 года</b>	<b>Одиннадцатое совещание группы ПЭАС</b>

Май 2014 года	Утверждение Рабочей группой GRSP рабочего документа группы ПЭАС
Ноябрь 2014 года	Утверждение Всемирным форумом WP.29

**Добавление 1**

**Потенциальные требования**

- 1. Вибрация**
- 2. Термоудар**
- 3. Воздействие влажности/влаги**
- 4. Механический удар**
- 5. Огнестойкость**
- 6. Защита от внешнего короткого замыкания**
- 7. Защита от перегрузки (ПЭАС или через систему транспортного средства)**
- 8. Защита от чрезмерной разрядки**
- 9. Защита от перегрева**
- 10. Защита от прямого контакта**
- 11. Выброс газов**



## Приложение VIII

[Только на английском языке]

### Перечень неофициальных рабочих групп GRSP

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Frontal Impact (FI)	Mr. Pierre Castaing Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 Email : pierre.castaing@utac.com	December 2014	
Harmonized side impact dummies	Ms. Mary Versailles Phone : +1 202 366 20 57 Fax : +1 202 493 29 90 Email : mary.versailles@dot.gov	[December 2015]	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 Email : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	December 2013	OICA
Hydrogen and fuel cells subgroup safety (SGS)	Mr. Kazuyuki Narusawa Phone : +81 4-22413218 Fax : +81 4-22768604 Email : narusawa@ntsel.go.jp	Expired	USA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 Email : pierre.castaing@utac.com	December 2014	
Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 Email: richard.damm@bmvbs.bund.de	[June 2014]	
Pole Side Impact (PSI)	Mr. Robert Hogan Phone : +61 2 62 74 72 66 Fax : +61 2 62 74 74 77 Email : robert.hogan@infrastructure.gov.au	March 2014	
Electric Vehicle Safety (EVS)	Mr. N. Nguyen, (vice-chaired by the European Union and China) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 Email : nha.nguyen@dot.gov	[December 2014]	Japan
Rechargeable Energy Storage Systems (REESS)	Mr. G. Kellermann Phone : +49 228 300 43 04 Fax : +49 228 300 807 43 04 Email : gerd.kellermann@bmvbs.bund.de	[November 2014]	[IMMA]