



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

**Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности
о работе ее сорок шестой сессии
(Женева, 8–11 декабря 2009 года)**

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	4
V. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 4 повестки дня).....	6-11	5
A. Этап 2 глобальных технических правил – ударный элемент в виде гибкой модели ноги (пункт 4 а) повестки дня).....	6-9	5
B. Предложение по проекту поправки 1 к глобальным техническим правилам № 9 (пункт 4 б) повестки дня)	10	6
C. Предложение по проекту исправления 2 к глобальным техническим правилам № 9 (пункт 4 с) повестки дня)	11	6
VI. Боковой удар (пункт 5 повестки дня).....	12	6
VII. Сопоставимость краш-тестов (пункт 6 повестки дня).....	13	7
VIII. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (пункт 7 повестки дня).....	14	7
IX. Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 8 повестки дня).....	15-18	7
X. Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 9 повестки дня).....	19-20	8
XI. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 10 повестки дня)	21-22	8
XII. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 11 повестки дня)	23	9
XIII. Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 12 повестки дня).....	24	9
XIV. Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 13 повестки дня).....	25	9
XV. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 14 повестки дня).....	26-28	9
XVI. Городские и междугородные автобусы (пункт 15 повестки дня)	29-31	10
A. Лобовое столкновение городских и междугородных автобусов (пункт 15 а) повестки дня)	29-30	10
B. Удерживающие средства для детей, перевозимых в городских и междугородных автобусах (пункт 15 б) повестки дня)	31	10
XVII. Предложение по проекту поправок к Правилам № 100 (Конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 16 повестки дня).....	32-33	11
XVIII. Проект правил, касающихся безопасности пешеходов (пункт 17 повестки дня).....	34	11

XIX.	Проект правил, касающихся детских удерживающих систем (пункт 18 повестки дня).....	35-36	11
XX.	Выборы должностных лиц (пункт 19 повестки дня).....	37	12
XXI.	Прочие вопросы (пункт 20 повестки дня)	38-42	12
	A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности (пункт 20 а) повестки дня)	38	12
	B. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (городские автобусы)) (пункт 20 b) повестки дня)	39-40	13
	C. Правила № 12 (система рулевого управления) (пункт 20 с) повестки дня)	41	13
	D. Общие поправки к правилам № 12, 14, 16, 17, 21, 25, 94 и 95 (пункт 20 d) повестки дня).....	42	13
XXII.	Предварительная повестка дня следующей сессии.....	43	13
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии (GRSP-46-...)		14
II.	Поправки к Правилам № 11 приняты на основе документа GRSP-46-07 (см. пункт 18 доклада)		17
III.	Поправки к Правилам № 29.....		18
IV.	Поправки к правилам № 100.....		23
V.	Поправки к Правилам № 80.....		27
VI.	Неофициальные группы GRSP		28

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою сорок шестую сессию 8 (вторая половина дня) – 11 (только первая половина дня) декабря 2009 года под председательством г-жи Мейерсон (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: Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В работе сессии участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной организации потребительских союзов (МОПС) и Фонда "Автомобиль и общество" (Фонда ФИА).

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/2009/14, неофициальный документ № GRSP-46-05

3. GRSP решила включить в повестку дня новые пункты 4 с), 20 с) и 20 d) (см. пункты 11, 41 и 42) и утвердила повестку дня, предложенную для сорок шестой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/14), а также порядок рассмотрения ее пунктов (GRSP-46-05).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/2, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/3, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/4 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/20

4. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировала GRSP о том, что процедура нормотворчества для транспонирования гтп № 1 еще не завершена и что окончательное сводное предложение по поправкам к гтп № 1 будет представлено на одной из следующих сессий GRSP. Было решено отложить обсуждение этого пункта повестки дня до майской сессии GRSP 2010 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2009/130

5. GRSP отметила, что на своей сессии в июне 2009 года Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (AC.3) принял предложение (ECE/TRANS/WP.29/2009/130 с поправками, содержащимися в документе WP.29-149-30) по

разработке этапа 2 гтп (ECE/TRANS/WP.29/1079, пункт 102). В соответствии с этим решением Председатель неофициальной группы по этапу 2 гтп № 7 проинформировал GRSP об итогах первого совещания его группы, состоявшегося 8 декабря 2009 года. Он указал, что группа проводит обзор текущей деятельности в Европе, Республике Корея, Соединенных Штатах Америки и Японии и что на следующем совещании, которое планируется провести 2–3 февраля 2010 года в Токио, предполагается рассмотреть итоги дополнительных исследований, включая разработку и использование биомеханического манекена для удара сзади (BioRID II).

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

A. Этап 2 глобальных технических правил – ударный элемент в виде гибкой модели ноги (пункт 4 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2009/124 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/21, неофициальные документы GRSP-46-10, GRSP-46-11, GRSP-46-17 и GRSP-46-17/Rev.1, GRSP-46-21 и GRSP-46-32

6. GRSP отметила, что на своей последней сессии в ноябре 2009 года AC.3 принял предложение (ECE/TRANS/WP.29/2009/124) по разработке поправок к гтп № 9, касающихся включения в гтп положений об ударном элементе в виде гибкой модели ноги (Flex-PLI). GRSP решила, что нет необходимости поручать разработку этой поправки неофициальной группе (ECE/TRANS/WP.29/1079, пункт 101). Эксперт от Японии внес на рассмотрение последний доклад о ходе работы над положениями о гибком ударном элементе в виде модели ноги (Flex-PLI), подготовленный группой технической оценки Flex-PLI (GRSP-46-21). Эксперт от Японии представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/21, GRSP-46-10, GRSP-46-17 и GRSP-46-17/Rev.1, касающиеся включения положений о таком испытательном инструменте. Он также внес на рассмотрение документ GRSP-46-11 для дальнейшего разъяснения целесообразности возможного включения требований, касающихся максимального растяжения крестообразной связки на начальном этапе и на конечном этапе. Эксперт от МОПАП придерживался того мнения, что в отношении этих положений необходимо дополнительное разъяснение, и указал, что группе технической оценки Flex-PLI не удалось достичь согласия по поводу того, следует ли эти положения включить, исключить или сохранить только для целей мониторинга. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRSP-46-32 с предложением о включении этих критериев травмирования в обязательном порядке. Эксперт от Нидерландов поддержал это предложение, сославшись на необходимость сохранения такого же уровня защиты, какой предусмотрен в нынешнем варианте гтп для данной части тела.

7. Эксперт от Соединенных Штатов Америки выразила озабоченность по поводу долговечности этого инструмента испытания в виде элемента ноги, что может негативно отразиться на обосновании его включения в Федеральный стандарт безопасности автотранспорта (FMVSS).

8. GRSP отметила предложение представителя МОПАП в AC.3, высказанное на его сессии в ноябре 2009 года (ECE/TRANS/WP.29/1079, пункт 101), относительно поиска решения для обеспечения четкого и согласованного перехода с нынешнего ударного элемента в виде модели ноги на Flex-PLI, как это предлагается в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/21. Эксперт от Со-

единенных Штатов Америки напомнила, что в Соглашении не предусмотрено переходных положений даже в преамбуле.

9. В заключение GRSP решила вновь обсудить этот вопрос на своей сессии в мае 2010 года в ожидании результатов дополнительных исследований и данных, касающихся технических аспектов. Кроме того, поскольку проблема переходных положений влечет за собой правовые последствия, GRSP решила запросить указания в Административном комитете по координации работы (WP.29/AC.2) на его сессии в марте 2010 года. Секретариату было поручено распространить сводное предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/21 и GRSP-46-17/Rev.1), GRSP-46-10 и GRSP-46-32 с официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

В. Предложение по проекту поправки 1 к глобальным техническим правилам № 9 (пункт 4 b) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/20, ECE/TRANS/WP.29/AC.3/23, неофициальные документы № GRSP-46-22, GRSP-46-22/Rev.1 и GRSP-46-35

10. GRSP отметила, что на своей сессии в июне 2009 года AC.3 решил разработать поправки к гтп (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/23) относительно включения в гтп допуска для геометрических критериев, определяющего освобождение транспортных средств с плоской передней частью (официально утвержденных в качестве транспортных средств категории 1-2 и 2 либо категории 1-1, имеющих полную массу свыше 2,5 т и созданных на базе категории 2) (ECE/TRANS/WP.29/1077, пункт 92). В этой связи эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRSP-46-35, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/20, а также проект окончательного доклада (GRSP-46-22 и GRSP-46-22/Rev.1). GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня в мае 2010 года и поручила секретариату распространить документы GRSP-46-22/Rev.1 и GRSP-46-35 с официальными условными обозначениями.

С. Предложение по проекту исправления 2 к глобальным техническим правилам № 9 (пункт 4 с) повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-46-09

11. GRSP отметила предложение по поправкам гтп № 9 (GRSP-46-09). GRSP решила рассмотреть его в качестве проекта исправления 2 к гтп № 9 и вновь обсудить этот пункт повестки дня на своей сессии в мае 2010 года. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-46-09 с официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

VI. Боковой удар (пункт 5 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSP-46-34

12. Эксперт от Соединенных Штатов Америки внесла на рассмотрение документ GRSP-46-34, в котором предлагается включить в программу работы AC.3 вопрос о гармонизации манекенов, предназначенных для испытания на боковой удар, а также предложение об учреждении соответствующей неофициальной группы. GRSP одобрила инициативу Соединенных Штатов Америки и решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в мае

2010 в ожидании решения АС.3, которое будет принято на его сессии в марте 2010 года.

VII. Сопоставимость краш-тестов (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSP-46-26

13. GRSP отметила, что по этому пункту повестки дня не было представлено никакой новой информации, в том числе и в связи с деятельностью неофициальной группы по лобовому удару (GRSP-46-26).

VIII. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (пункт 7 повестки дня)

14. GRSP отметила, что, несмотря на заметный прогресс, достигнутый подгруппой по безопасности транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ-ПГБ), для завершения работы над проектом гтп необходимо продлить предельный срок до конца 2011 года. Указывалось, что следующее совещание этой подгруппы планируется провести 20–22 января 2010 года в Женеве.

IX. Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/22, неофициальные документы № GRSP-46-03, GRSP-46-07, GRSP-46-33 и GRSP-46-40

15. Эксперт от ЕК представил документ GRSP-46-40, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/22. Эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ GRSP-46-33 и указал на необходимость дальнейшего пересмотра переходных положений. Некоторые эксперты просили предоставить им дополнительное время, для того чтобы выяснить правовые последствия предложенной сноски, предусматривающей освобождение в отношении положений, касающихся подножек и ступенек, на основе национального законодательства.

16. Кроме того, эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ GRSP-46-03 для разрешения проблемы толкования понятия защиты пассажиров в отношении риска выброса через задние двери. Эксперт от Японии заявил о необходимости включения надлежащих переходных положений, для того чтобы адаптировать ее национальное законодательство к этому требованию.

17. GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2009 года в ожидании пересмотренного сводного предложения, которое вызвался подготовить эксперт от ЕК в сотрудничестве с экспертами от Нидерландов, Японии и МОПАП, с тем чтобы включить в проект поправок серии 04 все предложенные поправки (GRSP-46-40 и GRSP-46-03) с надлежащими переходными положениями.

18. GRSP рассмотрела документ GRSP-46-07, с тем чтобы внести исправления в текст Правил на французском языке. GRSP приняла документ GRSP-46-07, который воспроизводится в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве проекта исправления 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 11.

X. Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 9 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRSP-46-13, GRSP-46-14 и GRSP-46-16

19. Эксперт от Германии представил документы GRSP-46-13 и GRSP-46-16, направленные соответственно на предупреждение неправильного использования крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и установление требований для освобождения транспортных средств от предписаний, касающихся установки ISOFIX, при наличии ограниченного конструкционного пространства. GRSP решила возобновить рассмотрение этих вопросов на своей сессии в мае 2010 года и поручила секретариату распространить документы GRSP-46-13 и GRSP-46-16 с официальными условными обозначениями.

20. В заключение эксперт от Германии представил документ GRSP-46-14, для того чтобы разрешить установку сидений, обращенных вбок, при определенных условиях. GRSP решила вернуться к этому вопросу на своей сессии в мае 2010 года на основе пересмотренного предложения.

XI. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 10 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRSP-46-02, GRSP-46-06, GRSP-46-12, GRSP-46-15 и GRSP-46-29

21. В связи с решением WP.29, принятым на его сессии в ноябре 2009 года (ECE/TRANS/WP.29/1079, пункт 48), GRSP отметила документ GRSP-46-06, направленный на дальнейший анализ технического содержания поправок серии 06 к Правилам, в отношении установки ремней безопасности на транспортных средствах М₂ и М₃ класса II. Кроме того, эксперт от КСАОД сделал сообщение (GRSP-46-29) по поводу включения проекта предложения (GRSP-46-12), призванного облегчить процесс пристегивания ремнями безопасности. GRSP решила возобновить рассмотрение этих вопросов на своей сессии в мае 2010 года и поручила секретариату распространить документы GRSP-46-06 и GRSP-46-12 с официальными условными обозначениями.

22. Что касается Правил № 14 (пункт 20 выше), то GRSP приняла к сведению документ GRSP-46-15. И наконец, эксперт от Германии снял с рассмотрения документ GRSP-46-02 относительно соответствующих номеров официального утверждения типа ремней безопасности. GRSP решила возобновить обсуждение этих вопросов на своей сессии в мае 2010 года на основе пересмотренных предложений.

XII. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/7, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/23 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/24

23. GRSP вновь обсудила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15 (заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/7), а также документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/23 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/24. Экспер-

ты от Японии и ЕК настоятельно рекомендовали пересмотреть Правила № 17 на основе уже полученных предложений. Некоторые эксперты GRSP сочли это решение преждевременным и высказались за то, чтобы подождать этапа 2 разработки гтп. Эксперт от Нидерландов подчеркнул необходимость скорейшего пересмотра положений о высоте подголовников, напомнив, что он уже неоднократно предлагал это на протяжении многих лет и что такой пересмотр не связан с этапом 2 гтп. В заключение GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2010 года в ожидании итогов следующих совещаний неофициальной группы по этапу 2 гтп № 7.

XIII. Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 12 повестки дня)

24. Из-за отсутствия новой информации GRSP решила отложить обсуждение этого пункта повестки дня до своей следующей сессии.

XIV. Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/2, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/14, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/8 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/19, неофициальные документы № GRSP-46-01, GRSP-46-24 и GRSP-46-24/Rev.1

25. GRSP рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/19 с поправками, содержащимися в документе GRSP-46-24/Rev.1 (заменяет документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/2, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/14, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/8, GRSP-46-01 и GRSP-46-24), которые воспроизводятся в приложении III к настоящему докладу. GRSP поблагодарила эксперта от Российской Федерации за его усилия по подготовке этого предложения. Кроме того, GRSP решила рассмотреть на будущих сессиях необходимость включения в проект другой серии поправок испытание на прочность задней стенки (испытание D), с тем чтобы оценить эффект от перемещения груза вперед, в ожидании нового предложения от эксперта Российской Федерации. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве проекта поправок серии 03 к Правилам № 29.

XV. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 14 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRSP-46-04, GRSP-46-08, GRSP-46-20, GRSP-46-26, GRSP-46-27 и GRSP-46-27/Rev.1 и GRSP-46-37

26. Председатель неофициальной группы по лобовому столкновению представил доклад о ходе работы этой группы (GRSP-46-26). По его мнению, требуются дополнительное время и дальнейшее обсуждение для достижения договоренности по основным вопросам, указанным в круге ведения этой группы (GRSP-43-12). GRSP решила проинформировать об этом WP.29 на его сессии в марте 2010 года, с тем чтобы скорректировать планы этой группы.

27. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-46-08, касающийся исключения текста из предупреждающей наклейки о наличии подушек безопасности. Эксперты от Международной организации потребительских союзов и Фонда ФИА утверждали, что необходим минимальный текст и что одной только пиктограммы окажется недостаточно для четкого предупреждения водителей и пассажиров транспортных средств. GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта на своей сессии в мае 2010 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-46-08 с официальным условным обозначением.

28. Как следует из последнего доклада о ходе работы (GRSP-46-20) неофициальной группы по электрической безопасности (ЭЛБЕ), эксперт от Франции подчеркнул необходимость пересмотра правил № 94 (лобовое столкновение) и 95 (боковое столкновение), которые должны быть приняты GRSP на ее сессии в мае 2010 года, с целью разрешить официальное утверждение электромобилей (см. пункт 32). Исходя из этого, он представил доклад (GRSP-46-27) о ходе работы совещания заинтересованных экспертов (созванное в Париже 22–23 октября 2009 года) и его итоги в виде первого проекта поправок к Правилам № 94 (GRSP-46-04). В заключение он отметил, что еще одно совещание планируется провести 13–14 января 2010 года. Эксперт от Японии, ссылаясь на документы GRSP-46-37 и GRSP-46-27/Rev.1, указал, что, согласно кругу ведения ЭЛБЕ (GRSP-43-21), одним из базовых элементов для деятельности этих неофициальных совещаний является технический стандарт Японии (Приложение 111 – защита пассажиров от высокого напряжения после столкновения электромобилей и гибридных электромобилей). GRSP решила вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2010 года на основе нового пересмотренного предложения.

XVI. Городские и междугородные автобусы (пункт 15 повестки дня)

A. Лобовое столкновение городских и междугородных автобусов (пункт 15 а) повестки дня)

29. Эксперт от Германии проинформировал GRSP о соответствующей деятельности Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG). Он сообщил, что по причине отсутствия анализа затрат-выгод на сессии GRSG в октябре 2009 года эксперт от Германии снял с рассмотрения проект этих правил.

30. Эксперт от Испании проинформировал GRSP о том, что он представит новую информацию о деятельности Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ) в этой области на следующих сессиях GRSP.

B. Удерживающие средства для детей, перевозимых в городских и междугородных автобусах (пункт 15 b) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSP-46-41

31. Эксперт от Японии представил документ GRSP-46-41, проинформировав GRSP об итогах сопоставительного обзора, проведенного в его стране, Европе и Северной Америке, в отношении нынешней ситуации в связи с этим вопросом.

Он добавил, что в его стране осуществляются законодательные инициативы для повышения безопасности транспортных средств, перевозящих детей. GRSP решила вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2010 года.

XVII. Предложение по проекту поправок к Правилам № 100 (Конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 16 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/16, неофициальные документы GRSP-46-20 и GRSP-46-31

32. Секретарь неофициальной группы ЭЛБЕ от имени ее председателя представил последний доклад о ходе работы этой неофициальной группы (GRSP-46-20), а также документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/16, содержащий эксплуатационные требования ко всем типам электромобилей. Он добавил, что группа пока не в состоянии завершить работу над положениями, касающимися послеаварийной ситуации, в контексте Соглашения 1958 года (см. пункт 27). Наконец, он сообщил, что для завершения подготовки положений, которые будут применяться в отношении гтп для транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, группа соберется 23-25 февраля 2010 года в Вашингтоне, округ Колумбия, при условии, что будет достигнут прогресс в связи с нормотворческим процессом по принятию Федерального стандарта безопасности автотранспорта (FMVSS) № 305 в Соединенных Штатах Америки.

33. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/16 с поправками, содержащимися в документе GRSP-46-31, которые воспроизводятся в приложении IV к настоящему докладу, и согласилась оставить переходные положения в квадратных скобках в ожидании решения WP.29. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2010 года в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 100.

XVIII. Проект правил, касающихся безопасности пешеходов (пункт 17 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/17, неофициальный документ GRSP-46-36

34. GRSP рассмотрела документ GRSP-46-36, изменяющий область применения документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/17. GRSP решила отложить обсуждение этого пункта повестки дня до своей майской сессии 2010 года в ожидании завершения рассмотрения предложенной поправки 1 к гтп № 9. GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-46-36 на своей следующей сессии с официальным условным обозначением.

XIX. Проект правил, касающихся детских удерживающих систем (пункт 18 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRSP-46-25, GRSP-46-28 и GRSP-46-38

35. Председатель неофициальной группы по детским удерживающим системам (ДУС) представил последний доклад о ходе работы этой неофициальной группы (GRSP-46-38). Он проинформировал, что проект новых правил и Правила № 44 будут существовать параллельно, добавив, что следует разработать надлежащее переходное положение для беспрепятственного введения различных этапов, установленных в этих новых правилах. Он пояснил, что на первом этапе будут разработаны определения, критерии эффективности и методы испытания для встроенных ДУС ISOFIX (включая привязной ремень), второй этап будет охватывать невстроенные ДУС ISOFIX (с использованием взрослых ремней безопасности для удерживания детей) и третий – ДУС, закрепляемые с помощью ремней безопасности для взрослых. Он предложил продлить мандат этой неофициальной группы и проинформировал, что следующее совещание планируется провести 19 января 2010 года в Париже. Было отмечено, что документ GRSP-46-28 представляет собой проект правил, представленный неофициальной группой для первоначального обмена мнениями. Ввиду настоятельной необходимости завершить подготовку этих новых правил (ECE/TRANS/WP.29/1079, пункт 14) GRSP согласилась с мнением председателя неофициальной группы и решила проинформировать об этом WP.29 на его сессии в марте 2010 года. GRSP предложила всем заинтересованным экспертам участвовать в деятельности неофициальной группы, для того чтобы принять окончательное предложение на сессии GRSP в мае 2010 года.

36. Эксперт от Фонда ФИА представил документ GRSP-46-25, проинформировав GRSP о случае появления на рынке в Южной Америке детских удерживающих систем с поддельными знаками официального утверждения ЕЭК. GRSP отметила, что WP.29 был проинформирован об этом случае на его сессии в ноябре 2009 года и что WP.29 одобрил его рекомендацию относительно проведения специальной информационной кампании для потребителей.

XX. Выборы должностных лиц (пункт 19 повестки дня)

37. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 и ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1) GRSP объявила о выборах должностных лиц. Присутствовавшие и участвовавшие в голосовании представители Договаривающихся сторон единогласно переизбрали г-жу С. Мейерсон (Соединенные Штаты Америки) Председателем для сессий GRSP, запланированных на 2010 год.

XXI. Прочие вопросы (пункт 20 повестки дня)

A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности (пункт 20 а) повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-46-30

38. Эксперт от Японии представил документ GRSP-46-30 с целью проинформировать GRSP о введенной в его стране программе оценки новых легковых автомобилей.

В. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (городские автобусы)) (пункт 20 b) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/18, неофициальные документы GRSP-46-19 и GRSP-46-39

39. GRSP рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/18 с поправками, содержащимися в документе GRSP-46-39, которые воспроизводятся в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2010 года в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 80.

40. Эксперты от Германии и Бельгии сняли с рассмотрения документ GRSP-46-19. GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня в мае 2010 года на основе пересмотренного предложения.

С. Правила № 12 (система рулевого управления) (пункт 20 c) повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-46-18

41. GRSP приветствовала предложение (GRSP-46-18), представленное экспертом от Индии. Секретариату было поручено распространить его с официальным условным обозначением на сессии GRSP в мае 2010 года.

Д. Общие поправки к правилам № 12, 14, 16, 17, 21, 25, 94 и 95 (пункт 20 d) повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-46-23

42. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-46-23, в котором содержится исправление, касающееся объемного механизма определения точки Н. Эксперт от Японии выразил озабоченность по поводу применения разными изготовителями несогласованных размеров этого механизма. GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2010 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-46-23 с официальным условным обозначением.

XXII. Предварительная повестка дня следующей сессии

43. GRSP решила, что Председатель в сотрудничестве с секретариатом подготовит предварительную повестку дня сорок седьмой сессии, которую намечено провести в Женеве 17 (14 ч. 30 м.) – 21 (12 ч. 30 м.) мая 2010 года. GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 19 февраля 2010 года, т.е. за 12 недель до начала сессии.

Приложения

Приложение I

Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии (GRSP-46-...)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01	Российской Федерацией	13	A	Предложение по поправкам к Правилам № 29 (кабина грузового транспортного средства)	a)
02	Германией	10	A	Предложение по поправкам к Правилам № 16 (ремни безопасности)	a)
03	Нидерландами	8	A	Предложение по поправкам к Правилам № 11 (дверные замки и петли)	b)
04	Францией	14	A	Предложение к поправкам к Правилам № 94 (лобовое столкновение)	a)
05	Председателем GRSP	1	A	Порядок рассмотрения пунктов предварительной повестки дня GRSP	a)
06	Секретариатом	10	A	Предложение по исправлению 3 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	b)
07	Францией	8	A	Предложение по исправлению 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 11 (дверные замки и петли)	d)
08	МОПАП	14	A	Предложение по проекту дополнения 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 94	b)
09	Республикой Корея и ЕК	4 с)	A	Предложение по поправкам к гтп № 9	b)
10	Японией	4 а)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/2 (гтп № 9 – безопасность пешеходов)	b)
11	Японией	4 а)	A	Предложение по поправкам к гтп № 9	a)
12	КСАОД	10	A	Предложение по поправкам к Правилам № 16 (ремни безопасности)	b)
13	Германией	9	A	Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 07 к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)	b)

<i>№</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
14	Германией и Бельгией	9	A	Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 07 к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)	a)
15	Германией и Бельгией	10	A	Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	a)
16	Германией	9	A	Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 07 к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)	b)
17/Rev.1	Японией	4 a)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/21 (гтп № 9 – безопасность пешеходов)	b)
18	Индией	20 c)	A	Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 03 к Правилам № 12 (система рулевого управления)	b)
19	Германией и Бельгией	20 b)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 80 (прочность сидений (городские автобусы))	a)
20	Председателем ЭЛБЕ	14 и 16	A	Доклад о ходе работы неофициальной группы по электрической безопасности (ЭЛБЕ)	a)
21	Японией	4 a)	A	Доклад о ходе работы над ударным элементом в виде гибкой модели ноги (Flex-TEG)	a)
22/Rev.1	Германией	4 b)	A	Заключительный доклад по вопросу о введении поправки к гтп № 9 (безопасность пешеходов)	b)
23	КСАОД	20 d)	A	Общие поправки к правилам № 12, 14, 16, 17, 21, 25, 94 и 95	b)
24/Rev.1	Председателем неофициальной группы по прочности кабины грузовых автомобилей	13	A	Проект поправок к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/19	d)
25	Фондом ФИА	18	A	Детские удерживающие системы с поддельными знаками официального утверждения ЕЭК	a)
26	(Председателем неофициальной группы по лобовому столкновению)	6 и 14	A	Сорок шестая сессия GRSP – Доклад о ходе работы неофициальной группы	a)
27/Rev.1	Францией	14	A	Доклад о ходе работы неофициальной подгруппы ЭЛБЕ	a)
28	Председателем неофициальной группы по ДУС	18	A	Предложение по новым правилам, касающимся детских удерживающих систем	a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
29	КСАОД	10	A	Предложение по освещенной пряжке ремня безопасности	a)
30	Японией	20	A	Новый элемент японской программы НКАП	a)
31	Председателем GRSP	4 a)	A	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/16 – Правила № 100 (электрическая безопасность)	d)
32	Германией	4 a)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/21 (гтп № 9 – безопасность пешеходов)	b)
33	МОПАП	8	A	Предложение по поправкам к Правилам № 11 (дверные замки и петли)	a)
34	Соединенными Штатами Америки	5	A	Предложение по манекену для бокового удара (WorldSID)	d)
35	Германией и Японией	4 b)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/20 (гтп № 9 – безопасность пешеходов)	b)
36	Японией	17	A	Предложение по поправкам к проекту правил, касающихся безопасности пешеходов (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/17)	b)
37	Японией и Францией	14	A	Предложение по поправкам к документу GRSP-46-27	a)
38	Францией	18	A	Доклад о ходе работы неофициальной группы по детским удерживающим системам	a)
39	КСАОД	20 b)		Предложение по проекту поправок к Правилам № 80 (прочность сидений и их креплений (городские автобусы))	d)
40	ЕК	8	A	Предложение по проекту поправок к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/22 (Правила № 11 – дверные замки и петли)	b)
41	Японией	15 b)	A	Обзор нынешней ситуации в связи с результатами обследования по вопросу о перевозке детей в транспортных средствах	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) Документ принят и будет представлен WP.29.

Приложение II

Поправки к Правилам № 11 приняты на основе документа GRSP-46-07 (см. пункт 18 доклада)

Пункт 6.1.5.4 изменить следующим образом:

Относится только к тексту на французском языке.

Приложение III

Поправки к Правилам № 29

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/19 (см. пункт 25)

...

Перечень приложений изменить следующим образом:

"...

Приложение 4 Процедура определения точки Н и фактического угла наклона туловища в сидячем положении в механических транспортных средствах.....

Добавление 1: Описание объемного механизма определения точки Н

Добавление 2: Трехмерная система координат"

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 "официальное утверждение транспортного средства" означает официальное утверждение типа транспортного средства на основании настоящих Правил в отношении защиты лиц, находящихся в кабине транспортного средства, в случае лобового удара или опрокидывания ~~[-, а также в случае перемещения груза];~~".

...

Пункт 2.11 исключить.

...

Пункт 4.4.3 исключить.

...

Пункт 5.1.2 изменить следующим образом:

"5.1.2 Транспортные средства категории N₁ и транспортные средства категории N₂, имеющие полную массу не более 7,5 т, подвергаются испытаниям А и С, описание которых приводится в пунктах 5 и 7 приложения 3.

~~{По выбору изготовителя эти транспортные средства могут также подвергаться испытанию D}~~. Однако можно считать, что транспортное средство типа, который был официально утвержден на основании Правил № 33 или Правил 94, удовлетворяет требованиям в отношении лобового удара (испытание А)".

...

Пункт 5.1.3 изменить следующим образом:

- "5.1.3 Транспортные средства категории N₃ и транспортные средства категории N₂, имеющие полную массу не более 7,5 т, подвергаются испытаниям А, В и С, описание которых приводится в пунктах 5, 6 и 7 приложения 3.
- ~~{По выбору изготовителя эти транспортные средства могут также подвергаться испытанию D}."~~

Пункт 5.1.6 изменить следующим образом:

- "5.1.6 Не требуется проводить ни одно из испытаний А, В, С, [и D] ...".

Пункт 5.2.1 изменить следующим образом:

- "5.2.1 После прохождения ... 50 или более. {Не учитывают жестко закрепленные части, которые могут быть без каких-либо инструментов отделены от испытуемого манекена с использованием усилия менее {100} Н}.
- {Для облегчения установки манекена можно помещать его по частям и собирать в кабине. Для этого сиденье максимально откидывают назад, манекен полностью собирают и устанавливают таким образом, чтобы его точка Н совпадала с точкой R. Затем сиденье устанавливают в среднее положение для проверки остаточного пространства.} В качестве альтернативы испытуемому манекену, определенному в добавлении 2 к приложению 3, может использоваться мужской манекен пятидесятого перцентиля Hybrid II или III, с измерительными приборами или без таковых, описание которого приводится в Правилах № 94".

Пункт 8.1 изменить следующим образом:

- "8.1 Официальное утверждение типа транспортного средства, предоставленное на основании настоящих Правил, может быть отменено, если не соблюдается требование, изложенное выше в пункте 7.1".

Пункт 10.5 изменить следующим образом:

- "10.5 По истечении 72 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 03 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальное утверждение ЕЭК на основании настоящих Правил новым типам кабин только в том случае, если соблюдаются требования настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03".

Пункт 10.7 изменить следующим образом:

- "10.7 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять официальные утверждения тем типам транспортных средств, которые удовлетворяют требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками предыдущих серий в течение периода продолжительностью 72 месяца, исчисляемого с даты вступления в силу поправок серии 03".

Приложение 3

Пункт 4 изменить следующим образом:

"4. Крепление кабины

При проведении испытания А кабину устанавливают на транспортном средстве. При проведении испытаний В₇ и С ~~и D~~ кабина...".

Пункт 5.1 изменить следующим образом:

"5.1 Ударный элемент должен быть изготовлен из стали; его масса должна быть равномерно распределена; масса ударного элемента должна составлять не менее 1 500 кг; его ударная поверхность должна быть прямоугольной и плоской; ее ширина должна составлять 2 500 мм, а высота – 800 мм (см. b и h на рис. 1). Ее края должны быть закруглены, причем радиус кривизны должен составлять **10 ± 5 мм**".

Пункт 6.1 изменить следующим образом:

"6.1 Ударный элемент должен быть жестким; его масса должна быть равномерно распределена; масса ударного элемента должна составлять не менее 1 000 кг. Ударный элемент должен иметь цилиндрическую форму; диаметр d цилиндра должен составлять 600 \pm 50 мм, а длина b не менее 2 500 мм. Его края должны быть закруглены, причем радиус кривизны должен составлять не менее ~~15~~ 1,5 мм".

Пункт 7.4.3 изменить следующим образом:

"~~7.4.3.~~ Между этим устройством и его опорной конструкцией **может** быть помещена линейная направляющая система, с тем чтобы крыша кабины могла перемещаться в продольном направлении от стороны, которая подвергалась удару на предварительной стадии, определенной в пункте 6.3, если это применимо".

Пункты 8–8.2.5 (включая рис. 4) исключить.

Приложение 3 – Добавление 1

Пункты 4–4.2 исключить.

Рис. 1 изменить следующим образом:

"

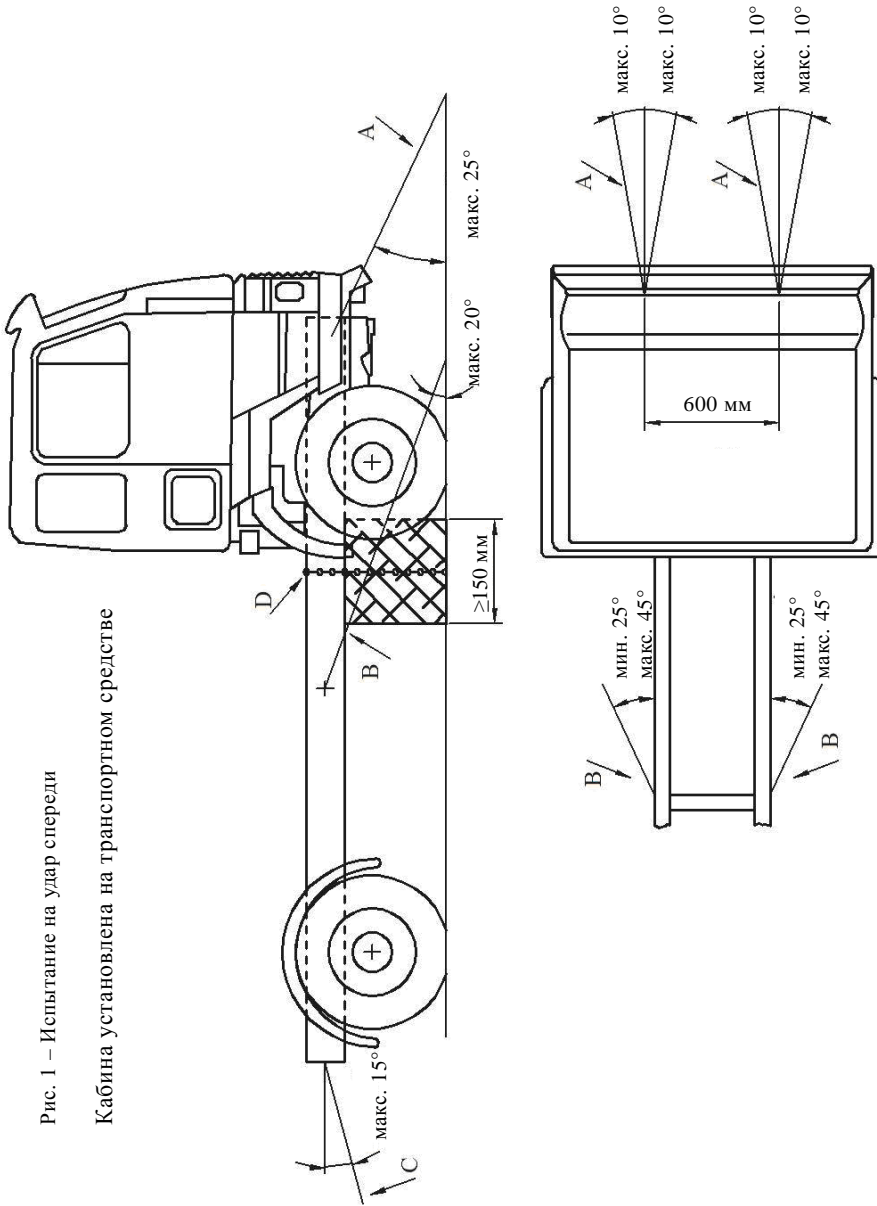


Рис. 1 – Испытание на удар спереди

Кабина установлена на транспортном средстве

"

Таблица с указанием размеров манекена, изменить следующим образом:

<i>Размер</i>		
<i>Наименование</i>	<i>Описание</i>	<i>Диаметр в мм</i>
...
d	Толщина предплечья	94
...
Θ	Поперечное вращение ног	{20°}

".

Приложение IV

Поправки к правилам № 100

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/16 (см. пункт 33)

Пункт 1 изменить следующим образом:

"1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Нижеследующие предписания применяются к нормам безопасности, касающимся электрического привода дорожных транспортных средств категорий М и N, максимальная расчетная скорость которых превышает 25 км/ч и которые оснащены одним или несколькими тяговыми двигателями, работающими на электричестве и не имеющими постоянного соединения с сетью, **а также их и** высоковольтных компонентов и систем, которые гальванически соединены с высоковольтной шиной электрического привода."

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

"2.3 "Подводящее соединение" – соединение, в котором используются соединители для подключения к внешнему источнику питания в целях зарядки перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы (ПЭАС)";".

Пункт 5.1.1.5 изменить следующим образом:

"5.1.1.5 Маркировка

5.1.1.5.1 На ПЭАС или рядом с ней должен быть нанесен знак, приведенный на рис. 1. Фон знака должен быть желтым, кайма и стрелка должны быть черными.

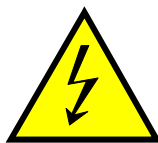


Рис. 1 – Маркировка высоковольтного оборудования

5.1.1.5.2 Этот знак должен быть также отчетливо нанесен на защитных кожухах и ограждениях, при снятии которых открывается доступ к находящимся под напряжением частям высоковольтных цепей. Это положение является факультативным для любого соединительного устройства высоковольтных шин. Это положение не применяется в любом из следующих случаев:

- а) когда ограждения или кожухи являются физически недоступными и не могут быть открыты или сняты без сня-**

тия других компонентов транспортного средства при помощи соответствующих инструментов;

- b) когда ограждения или кожухи расположены под полом транспортного средства.

5.1.1.5.3 Кабели высоковольтных шин, находящиеся вне защитного кожуха, должны иметь отличительную внешнюю оболочку оранжевого цвета."

Пункты 5.1.3.1-5.1.3.4 изменить следующим образом:

- "5.1.3.1 Электрический привод, содержащий отдельные электрические шины постоянного и переменного тока

Если высоковольтные шины переменного тока и высоковольтные шины постоянного тока гальванически изолированы друг от друга, то сопротивление изоляции между высоковольтной шиной и электрической массой должно иметь минимальное значение 100 Ом/В рабочего напряжения для шин постоянного тока и минимальное значение 500 Ом/В рабочего напряжения для шин переменного тока.

Измерение должно производиться в соответствии с приложением 4 "Метод измерения сопротивления изоляции" ~~или эквивалентным ему методом.~~

- 5.1.3.2 Электрический привод, содержащий комбинированные электрические шины постоянного и переменного тока

Если высоковольтные шины переменного тока и высоковольтные шины постоянного тока гальванически соединены друг с другом, то сопротивление изоляции между высоковольтной шиной и электрической массой должно иметь минимальное значение 500 Ом/В рабочего напряжения.

Вместе с тем сопротивление изоляции между высоковольтной шиной и электрической массой должно иметь минимальное значение 100 Ом/В рабочего напряжения, если все высоковольтные шины переменного тока защищены одним из двух указанных ниже способов:

...

- b) наличие механически прочных защитных средств, обладающих достаточной стойкостью на протяжении всего срока эксплуатации транспортного средства, таких как картер двигателя, контейнеры электронных преобразователей или соответствующие соединители.

Сопротивление изоляции между ... в соответствии с приложением 4 "Метод измерения сопротивления изоляции" ~~или эквивалентным ему методом.~~

- 5.1.3.3 Транспортные средства, работающие на топливных элементах

Если требование относительно минимального сопротивления изоляции не может выполняться **на постоянной основе**, то защита должна обеспечиваться любым из следующих способов:

- a) наличие двух или более слоев твердой изоляции, ограждений или кожухов, которые удовлетворяют требованиям пункта 5.1.1 независимо друг от друга;
- b) наличие бортовой системы ... содержащимися в приложении 5.

5.1.3.4 Требование в отношении сопротивления изоляции соединительной системы для зарядки ПЭАС

В случае, если входное соединительное устройство на транспортном средстве рассчитано на соединение с заземленным внешним источником электропитания переменного тока и электрической цепью, гальванически соединенной с входным соединительным устройством на транспортном средстве в ходе зарядки ПЭАС, сопротивление изоляции между высоковольтной шиной и электрической массой должно составлять по крайней мере 1 МОм при отсоединенном зарядном устройстве. В ходе измерения тяговая батарея может быть отключена."

Пункт 11.2 изменить следующим образом:

- "11.2 По истечении [36] месяцев после даты вступления в силу поправок серии 01 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальное утверждение только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, соответствует требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01."

Пункт 11.4 изменить следующим образом:

- "11.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять официальные утверждения тем типам транспортных средств, которые удовлетворяют требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками предыдущих серий в течение периода продолжительностью [36] месяцев, исчисляемого с даты вступления в силу поправок серии 01."

Приложение 4

Пункт 2.2.3.4 изменить следующим образом:

"2.2.3.4 ...

Если значение V_2 превышает значение V_1 , ... (R_i) по указанной формуле. Разделить это значение уровня электрической изоляции (в Ом) на значение номинального рабочего напряжения высоковольтной шины (в вольтах)."

Пункт 2.2.3.5 изменить следующим образом:

"2.2.3.5 Пятый этап

Уровень электрической изоляции R_i (в Ом), деленный на значение рабочего напряжения высоковольтной шины (в вольтах), дает значение сопротивления изоляции (в Ом/В).

{Примечание 1: Стандартное сопротивление известной величины (в Ом) должно соответствовать значению минимального требуемого сопротивления изоляции (в Ом/В), умноженному на значение рабочего напряжения транспортного средства $\pm 20\%$

(в вольтах). Точного соответствия R_0 этому значению не требуется, поскольку формулы действительны для любых значений R_0 ; вместе с тем, значение R_0 в этом диапазоне должно обеспечивать возможность для измерения напряжения с хорошим разрешением.†"

Приложение 5

**"МЕТОД ПОДТВЕРЖДЕНИЯ НАДЛЕЖАЩЕГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
БОРТОВОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА СОПРОТИВЛЕНИЕМ ИЗОЛЯЦИИ**

Надлежащее функционирование бортовой системы контроля за сопротивлением изоляции подтверждается посредством применения следующего метода ~~или эквивалентного ему метода.~~

...".

Приложение V

Поправки к Правилам № 80

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/18 (см. пункт 39)

...

Включить новый пункт 12.6 следующего содержания:

"12.6 Даже после даты вступления в силу поправок серии 02 официальные утверждения компонентов, предоставленные на основании поправок серии 01 к Правилам, остаются действительными и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают их признавать и не отказывают в распространении официальных утверждений, предоставленных на основании поправок серии 01 к настоящим Правилам".

...

Приложение VI

Неофициальные группы GRSP

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель</i>	<i>Секретарь</i>
Прочность кабины грузового автомобиля	Г-н Владимир Сальников Тел.: +7 495-9949917 Факс: +7 495-9949940 Эл. почта: v.salnikov@autorc.ru	(МОПАП)
Лобовой удар	Г-н Пьер Кастен Тел.: +33 1-69801750 Факс: +33 1-69801719 Эл. почта: pierre.castaing@utac.com	
Подголовники	Г-н Бернارد Фрост Тел.: +44-(0)207 9442107 Факс: +44-(0)207 9449623 Эл. почта: bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	(МОПАП)
Водород и топливные элементы – подгруппа по безопасности	Г-н Казуюки Нарусава Тел.: +81 4-22413218 Факс: +81 4-22768604 Эл. почта: narusawa@ntsel.go.jp	США
Детские удерживающие системы	Г-н Пьер Кастен Тел.: +33 1-69801750 Факс: +33 1-69801719 Эл. почта: pierre.castaing@utac.com	
Электрическая безопасность	Г-н Хайко Мертенс Тел.: +49 536-1930123 Моб. тел.: +49 151-16822235 Факс: +49 536-195749806 Эл. почта: heiko.mertens@volkswagen.de	