


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту

 Всемирный форум для согласования правил
 в области транспортных средств

Рабочая группа по пассивной безопасности

Сорок девятая сессия

Женева, 16–20 мая 2011 года

**Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности
о работе ее сорок девятой 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	5
V. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 4 повестки дня)	7–10	5
A. Этап 2 разработки глобальных технических правил.....	7–8	5
B. Предложение по исправлению 3	9	6
C. Предложение по поправке 3	10	6
VI. Боковой удар (пункт 5 повестки дня)	11–12	6
A. Проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб (пункт 5 а) повестки дня)	11	6
B. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 5 b) повестки дня)	12	7
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)	15–16	7
X.	Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 9 повестки дня)	17–19	8
XI.	Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 10 повестки дня)	20–21	8
XII.	Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 11 повестки дня)	22–25	9
XIII.	Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 12 повестки дня)	26–27	9
XIV.	Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 13 повестки дня)	28	10
XV.	Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы) (пункт 14 повестки дня)	29	10
XVI.	Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 15 повестки дня)	30	10
XVII.	Правила № 100 (конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей (пункт 16 повестки дня)	31–33	11
XVIII.	Общие поправки (пункт 17 повестки дня).....	34–35	11
	А. Правила № 12, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 32, 33, 80, 94, 95 и 114	34	11
	В. Правила № 12, 94, 95 и 100.....	35	12
XIX.	Городские и междугородные автобусы (пункт 18 повестки дня 18)	36	12
XX.	Проект правил, касающихся безопасности пешеходов (пункт 19 повестки дня)	37–38	12
XXI.	Проект новых правил, касающихся детских удерживающих систем (пункт 20 повестки дня)	39–42	13
XXII.	Прочие вопросы (пункт 21 повестки дня)	43–47	14
	А. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности	43	14
	В. Соглашение 1997 года (осмотры) – Разработка проекта предписания № 2	44	14
	С. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)	45	14
	D. Выражение признательности	46–47	14
XXIII.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 22 повестки дня)	48	14

Приложения

I.	List of informal documents (GRSP-49-...) distributed without an official symbol during the session	15
II.	Проект поправок к Правилам № 14	19
III.	Проект поправок к Правилам № 16	21
IV.	Проект поправок к Правилам № 17	22
V.	Поправки к Правилам № 80	24
VI.	Предложение по кругу ведения и правилам процедуры и описание будущей работы группы заинтересованных экспертов по перезаряжаемым энергоаккумулирующим системам (ПЭАС)	25
VII.	Предложение по продлению мандата неофициальной группы по электрической безопасности (ЭЛБЕ)	27
VIII.	Предложение по поправкам к Правилам № 12, 94, 95 и 100	29
IX.	Предложение по новому кругу ведения и правилам процедуры и описание будущей работы неофициальной группы GRSP по детским удерживающим системам (ДУС) ..	30
X.	List of GRSP informal groups.	33

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою сорок девятую сессию в Женеве 16–20 мая 2011 года под председательством г-жи С. 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: Австралии, Германии, Индии, Испании, Италии, Китая, Нидерландов, Новой Зеландии, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В работе сессии участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ), Фонда "Автомобиль и общество" (Фонда ФИА) и Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ).

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/2011/1
неофициальный документ GRSP-49-02-Rev.1

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/1), предложенную для сорок девятой сессии, включив в нее новые пункты 21 с), 21 d) и 22, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-49-02-Rev.1). Перечень неофициальных групп GRSP содержится в приложении X к настоящему докладу.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/4
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/28

4. GRSP рассмотрела документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/3 (заменяет ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/28) и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/4 (окончательный доклад о ходе работы) в качестве окончательного сводного предложения по поправкам к гтп № 1. GRSP отметила, что это предложение предусматривает включение новых положений по сравнению с нынешним текстом Правил № 11. Исходя из этого, было решено вернуться к обсуждению данного вопроса на сессии в декабре 2011 года, принять поправку к гтп, согласованную с положениями Правил № 11, в качестве пакета в целом (см. пункт 16).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/25/Rev.1

5. GRSP отметила, что на своей сессии в марте 2011 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1089, пункт 99) Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (AC.3) принял пересмотренное предложение о разработке поправки к этим гтп (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/25/Rev.1) и решил передать его GRSP. Исходя из этого, Председатель неофициальной группы проинформировал о результатах работы, достигнутых данной группой.

а) Неофициальная группа уже работает на основе документа ECE/TRANS/WP.29/AC.3/25/Rev.1.

б) Готовятся решения по еще не урегулированным вопросам, таким как калибровка манекена с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенного для испытания на удар сзади (BioRID II) (т.е. жесткость рубашки).

с) Проект предложения может быть представлен на сессии GRSP в декабре 2011 года в ожидании окончательного определения критериев травмирования и финансовых ограничений.

6. GRSP также отметила, что три неофициальных группы вновь соберутся в Вашингтоне, округ Колумбия, и обсудят: i) 8 июня – вопрос о гармонизации манекенов, предназначенных для бокового удара, ii) 9 июня – вопрос о боковом ударе о столб и iii) 10 июня – гтп № 8, этап 2.

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

A. Этап 2 разработки глобальных технических правил

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13
неофициальные документы GRSP-49-15, GRSP-49-23,
GRSP-49-24 и GRSP-49-38

7. GRSP рассмотрела документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13 и GRSP-49-15, касающиеся введения в гтп положений о гибкой модели ноги пешехода (Flex-PLI). Эксперт от Соединенных Штатов Америки сделал сообщение (GRSP-49-23), продемонстрировавшее итоги сопоставительного исследования с применением Flex-PLI и нынешней модели нижней части ноги, которое было проведено в его стране. Он пришел к выводу, что для устранения обеспокоенностей по поводу критериев травмирования и обоснования введения положений, касающихся Flex-PLI, необходимы дополнительные исследования, испытания и дополнительные данные о всемирном парке транспортных средств. Эксперт от Японии выступил с сообщением (GRSP-49-24), свидетельствующем о том, что Flex-PLI и нынешняя модель ноги имеют абсолютно разную структуру и критерии травмирования. Поэтому, по его мнению, прямое сравнение между этими двумя моделями ноги приведет к недостоверным результатам. GRSP решила, что неурегулированные вопросы следует рассмотреть неофициальной группе под председательством Германии и Японии, причем цель должна состоять в том, чтобы завершить подготовку предложений для введения положений,

касающихся Flex-PLI, одновременно в гтп и в проект правил о безопасности пешеходов.

8. GRSP решила запросить согласия WP.29 и Административного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) на их сессиях в июне 2011 года на то, чтобы возложить эту задачу на неофициальную группу по Flex-PLI. GRSP также отметила проект круга ведения неофициальной группы (GRSP-49-38) и решила поручить этой группе сформулировать данное предложение в окончательном виде. Наконец, было решено вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на основе пересмотренного предложения (включая документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13, GRSP-49-15 и возможные поправки, предложенные неофициальной группой), если таковое будет получено.

В. Предложение по исправлению 3

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/12
неофициальные документы GRSP-49-17 и GRSP-49-18

9. GRSP решила рассмотреть этот вопрос по пункту 4 с) повестки дня.

С. Предложение по поправке 3

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/12
неофициальные документы GRSP-49-09, GRSP-49-17,
GRSP-49-18 и GRSP-49-31

10. GRSP рассмотрела документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/12, GRSP-49-17 и GRSP-49-18, в которых предлагаются исправления к этим гтп. Эксперт от МОПАП сделал сообщение (GRSP-49-31) с обоснованием своего предложения (GRSP-49-09) для разъяснения процедуры испытания модели головы. Было решено вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на сессии GRSP в декабре 2011 года. Эксперт от Нидерландов вызвался сформулировать сводное предложение по поправкам (включая документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/12, GRSP-49-17, GRSP-49-18 и GRSP-49-09). Он изъявил готовность представить его вместе с официальным предложением по разработке поправки к гтп для сессий WP.29 и АС.3 в ноябре 2011 года.

VI. Боковой удар (пункт 5 повестки дня)

А. Проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб (пункт 5 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2011/87

11. GRSP отметила решение АС.3, принятое на его сессии в марте 2011 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1089, пункт 109), о передаче документа ECE/TRANS/WP.29/2011/87 (круг ведения и первый доклад неофициальной группы о ходе работы) GRSP для информации и комментариев. Эксперт от Австралии проинформировал GRSP об итогах последнего совещания группы, состоявшегося в Брюсселе (3–4 марта 2011 года). Он пояснил, что группа по-прежнему занимается сбором данных для определения потенциальной процедуры испытания и что второй доклад о ходе работы, вероятно, будет подготов-

лен после июньского совещания неофициальной группы 2011 года (см. пункт 6). GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2011 года на основе новой информации, которая будет представлена неофициальной группой.

В. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 5 b) повестки дня)

12. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSP о неплохих результатах, достигнутых неофициальной группой в деле согласования манекена 50-го перцентиля, предназначенного для испытания на боковой удар (WorldSID), а также о том, что конкретное предложение будет окончательно сформулировано в ожидаемый срок. GRSP решила вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2011 года на основе новой информации, которая будет представлена неофициальной группой.

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

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

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

Документация: неофициальные документы GRSP-49-13 и GRSP-49-28

14. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сделал сообщение (GRSP-49-28) по введению проекта гтп о транспортных средствах, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ), который был подготовлен специальной группой по безопасности (ПГБ). Эксперт от Соединенного Королевства настоятельно рекомендовал разъяснить вопрос о цвете контрольных сигналов и предложил учитывать аналогичные положения, уже принятые для других гтп. GRSP отметила, что следующее совещание неофициальной группы ПГБ планируется провести в последнюю неделю июня 2011 года в Париже в помещении МОПАП. Ввиду жесткого предельного срока, предусмотренного в новом плане работы (см. ECE/TRANS/WP.29/1089, пункт 103), GRSP предложила всем заинтересованным экспертам принять участие в совещании неофициальной группы и передать комментарии сопредседателям этой неофициальной группы к июлю 2011 года, т.е. до предельного срока представления официальных документов для декабрьской сессии GRSP 2011 года.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-49-10

15. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-49-10 в качестве обновленного сводного варианта предыдущих предложений (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/17 и GRSP-45-14), с тем чтобы охватить область применения этих Правил риск выброса и исправить переходные положения

ния. Секретариат просили распространить документ GRSP-49-10 с официальным условным обозначением на сессии GRSP в декабре 2011 года.

16. Наконец, GRSP решила вернуться к рассмотрению этого пункта повестки дня на основе нового предложения по согласованию Правил с проектом поправок к гтп № 1 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/3), который был в добровольном порядке подготовлен экспертом от ЕК.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/6,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/9
неофициальные документы GRSP-49-06, GRSP-49-11-Rev.1 и
GRSP-49-21

17. В связи с возможностью установки – при определенных условиях – сидений, обращенных вбок, GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/6 с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и Административному комитету Соглашения 1958 года (AC.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 07 к Правилам № 14.

18. GRSP приняла документ GRSP-49-11-Rev.1, воспроизводимый в приложении II к настоящему докладу, для введения переходных положений в дополнение 2 к поправкам серии 07 к Правилам (ECE/TRANS/WP.29/2011/54). Секретариату было поручено передать это предложение в качестве неофициального документа WP.29-154-02 Всемирному форуму WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2011 года в качестве проекта поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2011/54.

19. Выступив с сообщением (GRSP-49-06), эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-49-21 в целях согласования положений проекта правил, касающихся детских удерживающих систем (ДУС). GRSP решила передать документы GRSP-49-06 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/9 неофициальной рабочей группе по детским удерживающим системам (ДУС) в целях возможного пересмотра этих предложений с учетом требований проекта правил, касающихся ДУС. Наконец, GRSP рекомендовала неофициальной группе представить пересмотренное предложение в качестве официального документа для декабрьской сессии GRSP 2011 года и затем принять его в качестве полного пакета вместе с проектом новых правил, касающихся ДУС.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/7
неофициальные документы GRSP-49-07, GRSP-49-20 и
GRSP-49-21

20. В связи с повторным включением положений о сиденьях, обращенных вбок (см. пункт 17), GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/7 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотре-

ния и голосования на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 06 к Правилам № 16. Эксперт от Японии снял с рассмотрения документ GRSP-49-20.

21. Как было решено в случае Правил № 14 (см. пункт 19), GRSP передала документ GRSP-49-07 неофициальной группе по ДУС для обсуждения и поручила этой неофициальной группе представить пересмотренное предложение в качестве официального документа для декабрьской сессии GRSP 2011 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/23
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/24
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/8
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/11
неофициальные документы GRSP-49-33 и GRSP-49-35

22. Что касается сидений, обращенных вбок (см. пункты 17 и 20), то GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/8 с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 08 к Правилам № 17.

23. Эксперт от КСАОД сделал сообщение (GRSP-49-33), уточняющее положения о встроенных подголовниках. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/11 (с поправками, содержащимися в документе GRSP-49-35, заменяющем документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/23), который воспроизводится в приложении IV к докладу. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве части (см. пункт 22) проекта дополнения 1 к поправкам серии 08 к Правилам № 17.

24. GRSP отметила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10, касающийся положений об откидных сиденьях. GRSP решила вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на основе пересмотренного предложения, которое вызвался подготовить эксперт от Германии.

25. Наконец, GRSP решила отложить обсуждение документов ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/24 до своей будущей сессии в ожидании итогов работы неофициальной группы по этапу 2 гтп № 7.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/5

26. Эксперт от Фонда ФИА проинформировал GRSP об отсутствии каких-либо конкретных предложений по базовым требованиям для легких защитных шлемов, отвечающих потребностям некоторых азиатских стран. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса и рассмотреть его на своей сессии в декаб-

ре 2011 года на основе предложения, которое будет представлено экспертом от Фонда ФИА.

27. Кроме того, GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/5 с указанной ниже поправкой. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта исправления 4 к поправкам серии 05 к Правилам № 22.

Пункт 5.1.4.1.2.1 исправить следующим образом:

"5.1.4.1.2.1 тире и обозначение:

..."

...

XIV. Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 13 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-49-37

28. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRSP-49-37 для информирования GRSP об использовании поддельных знаков официального утверждения типа на нелегально поступающих в продажу детских удерживающих системах или частях. GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в декабре 2011 года и предложила экспертам изучить полученную информацию и представить ответы на данный вопрос либо передать его для анализа компетентным административным органам своих стран.

XV. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/36
неофициальный документ GRSP-49-04

29. В связи с вопросом о сиденьях, обращенных вбок (см. пункты 17, 20 и 22), GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/36 с поправками, содержащимися в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта поправок серии 03 к Правилам № 80. Эксперт от Японии снял с рассмотрения документ GRSP-49-04.

XVI. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 15 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-49-36

30. Председатель неофициальной группы по лобовому столкновению внес на рассмотрение документ GRSP-49-36 для информирования GRSP о ходе работы этой группы. По итогам уже выполненной работы он сообщил GRSP о том, что возможны четыре сценария изменения Правил № 94. В заключение он отметил, что группа планирует провести еще два совещания (27 июня и 7 сентября 2011 года) в Париже в помещении МОПАП для уточнения данных вариантов.

Исходя из этого, GRSP решила запросить на сессии WP.29 в июне 2011 года согласия на продление мандата этой неофициальной группы на шесть месяцев. Наконец, GRSP просила всех своих экспертов направить замечания или предложения по возможным сценариям изменения Правил до предельного срока представления официальных документов для ее декабрьской сессии 2011 года.

XVII. Правила № 100 (конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 16 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-49-03-Rev.1, GRSP-49-22 и GRSP-49-30

31. Эксперт от Германии внес на рассмотрение положения о круге ведения группы заинтересованных экспертов (GRSP-49-03-Rev.1) по перезаряжаемым энергоаккумулирующим системам (ПЭАС), работающей в рамках неофициальной группы по электрической безопасности (ЭЛБЕ). Он пояснил, что в плане работы предусмотрено два этапа подготовки требований к безопасности ПЭАС.

а) На первом этапе группа обсудит вопрос о пересмотре существующих правил в рамках Соглашения 1958 года применительно к функциональным, механическим, химическим требованиям и требованиям к электрической безопасности ПЭАС для транспортных средств категорий М и N. Не исключена возможность разработки новых правил.

б) На втором этапе группа могла бы рассмотреть требования к транспортным средствам категории L и вопрос о разработке гтп в рамках Соглашения 1998 года.

32. GRSP приняла документ GRSP-49-03-Rev.1 о круге ведения группы заинтересованных экспертов по ПЭАС (заменяющий GRSP-49-22), который воспроизводится в приложении VI к настоящему докладу, и решила запросить согласия WP.29 на его сессии в июне 2011 года.

33. Наконец, GRSP решила продлить мандат неофициальной группы по ЭЛБЕ до декабря 2012 года (в ожидании завершения подготовки проекта гтп неофициальной группой ПГБ) и запросить согласия WP.29 на его сессии в июне 2011 года. Исходя из этого, GRSP приняла документ GRSP-49-30 по предложению о продлении мандата ЭЛБЕ, которое воспроизводится в приложении VII в поддержку этого запроса.

XVIII. Общие поправки (пункт 17 повестки дня)

A. Правила № 12, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 32, 33, 80, 94, 95 и 114

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/15 и Corr.1

34. Эксперт от КСАОД снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/15 и Corr.1. GRSP решила исключить этот пункт из повестки дня своей декабрьской сессии 2011 года.

В. Правила № 12, 94, 95 и 100

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/2

35. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/2 по определению незащищенных токопроводящих частей в электромобилях с поправками, содержащимися в приложении VIII к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 12, проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 94, проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 95 и проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 100.

XIX. Городские и междугородные автобусы (пункт 18 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-49-32

36. По просьбе эксперта от ЕК, высказанной на декабрьской сессии GRSP 2010 года, эксперт от Испании представил информацию (GRSP-49-32) о некоторых законодательных инициативах, позволяющих устанавливать, при определенных условиях, встроенные детские удерживающие системы в городских автобусах в его стране. Эксперт от Франции предложил передать эту же информацию Рабочей группе по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG).

XX. Проект правил, касающихся безопасности пешеходов (пункт 19 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14
неофициальные документы GRSP-49-12, GRSP-49-14,
GRSP-49-16, GRSP-49-19, GRSP-49-26 и GRSP-49-38

37. Ссылаясь на обсуждение, проведенное по пункту 4 (см. пункты 7–8), относительно предложения по включению в проект правил положений, касающихся гибкой модели ноги (Flex-PLI) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14), GRSP решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в декабре 2011 года на основе итогов работы неофициальной группы. GRSP также решила, что в этих правилах не будет предусмотрено никакого периода мониторинга в отношении включения положений, касающихся Flex-PLI, во избежание того, чтобы правовые тексты использовались в качестве инструментов исследований.

38. GRSP решила вернуться к рассмотрению предложений по поправкам и исправлениям к проектам правил, касающихся безопасности пешеходов (ECE/TRANS/WP.29/2010/127), на своей сессии в декабре 2011 года. Секретариату было поручено распространить документы GRSP-49-12, GRSP-49-14, GRSP-49-16, объединенные с документами GRSP-49-19 и GRSP-49-26, с официальными условными обозначениями.

XXI. Проект новых правил, касающихся детских удерживающих систем (пункт 20 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15
неофициальные документы GRSP-49-01-Rev.1, GRSP-49-08,
GRSP-49-25, GRSP-49-27, GRSP-49-29, GRSP-49-34
и GRSP-49-39

39. Председатель неофициальной группы по ДУС внес на рассмотрение последнее предложение возглавляемой им группы по этим правилам (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15 и GRSP-49-08) и новые положения о круге ведения неофициальной группы (GRSP-49-01-Rev.1), предусматривающие многоэтапный подход, состоящий, в частности, из следующих трех этапов:

а) этапа 1, на котором будут рассматриваться только встроенные ДУС ISOFIX и в ходе осуществления которого Правила № 44 будут продолжать действовать;

б) этапа 2, на котором будут рассматриваться невстроенные ДУС;

с) этапа 3, на котором будут рассматриваться поправки к Правилам № 44, 14 и 16, для охвата категории детских удерживающих устройств, закрепляемых с использованием ремней безопасности для взрослых.

40. Эксперт от Франции сделал сообщение (GRSP-49-25), представив полученные на местах данные, с указанием приоритетов безопасности для детей в легковых автомобилях. По предложению, касающемуся этих правил, был высказан ряд замечаний (GRSP-49-27, GRSP-49-29 и GRSP-49-34). Некоторые эксперты отметили, что в этом предложении не следует затрагивать вопрос об использовании ДУС. GRSP приняла к сведению, что следующие совещания неофициальной группы планируется провести 5 июля в Бонне (Германия) и 8 сентября 2011 года в помещении МОПАП в Париже. По предложению эксперта от Соединенного Королевства GRSP решила, что неофициальной группе следует продолжить: i) обсуждение на этапе 2 (невстроенные "универсальные" системы ISOFIX) параллельно с завершением этапа 1 (встроенные системы ISOFIX) и ii) рассмотрение вопроса о целесообразности применения предложенных испытательных импульсов в ходе краш-тестов на лобовой удар.

41. GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-49-39, охватывающий все изменения к проекту правил, согласованные в ходе сессии (включая GRSP-49-08, GRSP-49-27, GRSP-49-29 и GRSP-49-34), с официальным условным обозначением на ее сессии в декабре 2011 года. Кроме того, экспертам и неофициальной группе было рекомендовано направить комментарии по документу GRSP-49-39 в качестве официальных документов для следующей сессии GRSP, с тем чтобы предоставить экспертам время для изучения предложенных изменений.

42. Наконец, GRSP приняла новые положения о круге ведения неофициальной группы (GRSP-49-01-Rev.1), которые воспроизводятся в приложении IX, и решила запросить согласия WP.29 на его сессии в июне 2011 года.

XXII. Прочие вопросы (пункт 21 повестки дня)

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

43. Никакой новой информации представлено не было.

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

44. GRSP отметила, что, как ожидается, WP.29 проведет голосование по предписанию № 2, касающемуся пригодности для эксплуатации, на своей сессии в июне 2011 года.

C. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)

Документация: неофициальный документ GRSP-49-05

45. Секретариат внес на рассмотрение документ GRSP-49-05, проинформировав GRSP о публичной консультации по стратегии ЕЭК ООН для внедрения ИТС, которая была начата в феврале 2011 года и завершена 31 мая 2011 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1089, пункт 20).

D. Выражение признательности

46. Узнав о том, что г-н Х. Кубота больше не будет участвовать в сессиях GRSP, группа высоко оценила его плодотворный вклад в работу GRSP и пожелала ему всего наилучшего в его будущей деятельности.

47. Председатель также сообщил печальное известие о том, что после болезни скончался г-н Х. Йонезава (Япония), и посмертно выразил ему благодарность за его бесценный вклад в работу GRSP.

XXIII. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 22 повестки дня)

48. GRSP решила, что Председатель в сотрудничестве с секретариатом подготовит предварительную повестку дня пятидесятой сессии, которую намечено провести в Женеве 6 (14 ч. 30 м.) – 9 (12 ч. 30 м.) декабря 2011 года. GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 9 сентября 2011 года, т.е. за 12 недель до начала этой сессии.

Приложения

[Только на английском языке]

Annex I

List of informal documents (GRSP-49-...) distributed without an official symbol during the session

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01- Rev.1	Chair of CRS informal group	20	E	Draft Terms of Reference for Phase 2 and Phase 3 of the GRSP informal group on Child Restraint Systems	(d)
02- Rev.1	Chair of GRSP	1	E	Revised running order of the forty-ninth session of GRSP	(a)
03- Rev.1	Chair of RESS group of interested experts	16	E	Terms of reference of the group of interested experts on rechargeable energy storage systems	(d)
04	Japan	14	E	Draft corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/36 (Regulation No. 80 - Strength of seats and anchorages in buses)	(d)
05	Secretariat	21(c)	E	Intelligent transport systems (ITS) - UNECE role to promote ITS	(a)
06	OICA	9	E	Proposal for amendments to Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(a)
07	OICA	10	E	Proposal for amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)	(a)
08	France	20	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15 (draft Regulation on CRS)	(a)
09	OICA	4(c)	E	Proposal of amendments to gtr No. 9 (Pedestrian safety)	(b)
10	OICA	8	E	Proposal for Corrigendum 2 to the 03 series of amendments to Regulation No. 11 (Door latches and hinges)	(b)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
11- Rev.1	OICA	9	E	Proposal for Corrigendum 1 to draft Supplement 2 to Regulation No. 14 (safety-belt anchorages) (ECE/TRANS/WP.29/2011/54)	(d)
12	OICA	19	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2010/127 (draft Regulation on pedestrian safety)	(d)
13	USA	7	E	Draft gtr on hydrogen and fuel cells vehicles	(a)
14	Japan	19	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14 (draft 01 series of amendments to the draft Regulation on pedestrian safety)	(b)
15	Japan	4(a)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13 (draft amendment 2 to gtr No. 9 - Phase 2 on pedestrian safety)	(a)
16	Japan	19	E	Proposal for corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/127 (draft Regulation on pedestrian safety)	(b)
17	Japan	4(b)	E	Proposal for corrigendum 3 to gtr No. 9 (Pedestrian safety)	(b)
18	Japan	4	E	Proposal of amendments to gtr No. 9 (Pedestrian safety)	(b)
19	Japan	19	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2010/127 (draft Regulation on pedestrian safety)	(b)
20	Japan	10	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/7 (Regulation No. 16 - Safety-belts)	(a)
21	OICA	9 and 10	E	Overview of draft amendments to Regulation Nos. 14 (safety-belt anchorages) and 16 (safety-belts)	(a)
22	Japan	16	E	Proposal of amendments to GRSP-49-03 (Terms of references of RESS)	(a)
23	USA	4(a)	E	Update on pedestrian leg testing	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
24	Japan	4(a)	E	Difference of Transport Research Laboratory (TRL) legform impactor/injury criteria and Flex pedestrian legform impactor/injury criteria	(a)
25	France	20	E	Priorities for the protection of children in cars: available data from the field	(a)
26	Germany	19	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2010/127 (draft Regulation on pedestrian safety)	(a)
27	CLEPA	20	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15 (draft Regulation on CRS)	(a)
28	USA	7	E	Hydrogen fueled vehicle - draft global technical regulation (gtr)	(a)
29	CLEPA and OICA	20	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15 (draft Regulation on CRS)	(a)
30	Germany	16	E	Informal group on electric safety (ELSA)	(d)
31	OICA	4(c)	E	Request for clarification of the test procedure in gtr No. 9 (pedestrian safety)	(a)
32	Spain	18	E	Requirements for "in built" CRS in vehicles M3 Class I in Spain	(a)
33	CLEPA	11	E	Proposal of amendments to Regulation No. 17 (Seat-strength)	(a)
34	CLEPA	20	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15 (draft Regulation on CRS)	(a)
35	NL and CLEPA	11	E	Proposal of Supplement 1 to the 08 series of amendments to Regulation No. 17 (Seat-strength)	(d)
36	(Chair of frontal impact informal group)	15	E	Status report of the informal group on frontal impact	(a)
37	CLEPA	13	E	False copies of approval labels and products according to Regulation No. 44 (CRS)	(c)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
38	Japan and Germany	4(a) and 19	E	Draft terms of reference for the informal group on pedestrian safety Phase 2 (IG PS2)	(d)
39	Chair of GRSP	20	E	Amendments agreed to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15 during the forty-ninth session of GRSP	(b)

Notes:

- (a) Consideration completed or superseded
- (b) Continue consideration at the next session with an official symbol
- (c) Continue consideration at the next session as informal document
- (d) Adopted and to be submitted to WP.29

Приложение II

Проект поправок к Правилам № 14

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/6 (см. пункт 17 доклада)

...

Пункт 5.4.2.5 изменить следующим образом:

"5.4.2.5 Расстояние между... сечению транспортного средства, каждое из которых проходит через одну из двух нижних точек эффективного крепления L_1 и L_2 одного и того же ремня безопасности, должно быть не менее 350 мм. В случае сидений, обращенных вбок, расстояние между двумя вертикальными плоскостями, параллельными среднему продольному сечению сиденья, каждое из которых проходит через одну из двух нижних точек эффективного крепления L_1 и L_2 одного и того же ремня безопасности, должно быть не менее 350 мм. В случае любых центральных мест задних рядов сидений... L_1 и L_2 на расстоянии не менее 120 мм от этих точек".

...

Новые пункты 14.17–14.18 исключить

...

Приложение 6, таблицу, изменить следующим образом:

"Приложение 6

...

Транспортное средство	Места для сидения, расположенные по направлению движения				Места для сидения, расположенные против направления движения	
	Боковые		Центральные		Места для сидения, обращенные вбок	
	Передние	Другие	Передние	Другие		
M_1	3	3	3	3	2	-
$M_2 \leq 3,5$ т	3	3	3	3	2	-
M_3 и $M_2 > 3,5$ т	3 ⊕	3 или 2 ¶	3 или 2 ¶	3 или 2 ¶	2	-
M_3	3 ⊕	3 или 2 ¶	3 или 2 ¶	3 или 2 ¶	2	2
N_1	3	3 или 2 ∅	3 или 2 *	2	2	-
N_2 и N_3	3	2	3 или 2 *	2	2	-

..."

**Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2011/54
на основе документа GRSP-49-11-Rev.1 (см. пункт 18 доклада)**

...

Добавить новые пункты 14.17–14.19 следующего содержания:

- " **14.17** Начиная с официальной даты вступления в силу дополнения 2 к поправкам серии 07 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении официального утверждения типа ЕЭК ООН на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками в соответствии с дополнением 2 к поправкам серии 07.
- 14.18** По истечении 12 месяцев после официальной даты вступления в силу дополнения 2 к поправкам серии 07 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа ЕЭК ООН только тем типам транспортных средств, которые отвечают требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками в соответствии с дополнением 2 к поправкам серии 07.
- 14.19** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официальных утверждений даже в том случае, если не соблюдаются требования дополнения 2 к поправкам серии 07".

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 16

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/7 (см. пункт 20 доклада)

...

Включить новый пункт 1.6 следующего содержания:

"1.6 По просьбе изготовителя они применяются также к ремням безопасности, предназначенным для установки на сиденьях, обращенных вбок, в транспортных средствах категории М₃ (класс II, III или В)¹."

...

Приложение 16, таблица, включить новую колонку "сиденья, обращенные вбок" следующего содержания:

"Приложение 16

Минимальные требования к ремням безопасности и втягивающим устройствам

Категория транспортного средства	Сиденья, расположенные по направлению движения		Сиденья, расположенные против направления движения		Сиденья, обращенные вбок
	Боковые сиденья		Центральные сиденья		
	Передние	Прочие	Передние	Прочие	
M ₁	-
M ₂ ≤ 3,5 т	-
M ₂ > 3,5 т	-
M ₃	Br3, Br4m и Br4Nm
N ₁	-
	-
N ₂	-
N ₃	-

... "

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 17

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/8 (см. пункт 22 доклада)

...

Пункт 5.1.1 изменить следующим образом:

"5.1.1 Запрещается установка сидений, обращенных вбок, на транспортных средствах категорий M₁, N₁, M₂ (класса II, III и V) и M₃ максимальной технически допустимой массой в груженом состоянии не более 10 т (класса II, III и V)".

...

Новые пункты 13.12–13.14 исключить.

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/11 (см. пункт 23 доклада)

Пункты 5.5.1–5.5.6 изменить следующим образом:

"5.5.1 Наличие подголовника не должно создавать дополнительную опасность для водителя и пассажиров транспортного средства. В частности, подголовник не должен, находясь в любом положении использования, иметь опасные неровности или острые выступы, которые могли бы увеличить опасность или серьезность ранения водителя и пассажиров.

5.5.1.1 Части передней и задней сторон подголовников, расположенные в зоне 1, определенной в пункте 6.8.1.1.3 ниже, должны иметь такую обивку, которая исключала бы возможность непосредственного контакта головы с элементами каркаса, и должны соответствовать требованиям пункта 5.2.4.

5.5.1.2 Части передней и задней сторон подголовников, расположенные в зоне 2, определенной в пункте 6.8.1.2 ниже, должны иметь такую обивку, которая исключала бы возможность непосредственного контакта головы с элементами каркаса, и должны соответствовать требованиям пункта 5.2.4 выше, применимым к задним частям сидений зоны 2. В случае подголовников, встроенных в спинку сиденья, **передняя сторона** подголовника считается **зоной**, расположенной над плоскостью, перпендикулярной исходной линии на расстоянии 540 мм от точки R и между двумя вертикальными продольными плоскостями на расстоянии 85 мм с каждой стороны исходной линии.

5.5.2 Части передней и задней сторон подголовников, расположенные в зоне 1, определенной в пункте 6.8.1.1.3 ниже, должны выдерживать испытание на поглощение энергии.

- 5.5.2.1 Данное требование считается выполненным, если в ходе испытаний, проведенных с использованием процедуры, указанной в приложении 6, замедление модели головы не превышает 80 g в непрерывном режиме в течение более 3 мс. Кроме того, ни во время испытания, ни после него из подголовника не должны выступать никакие острые части.
- 5.5.3 Требования пунктов 5.5.1 и 5.5.2 выше не применяются к задним сторонам подголовников, предназначенных для установки на сиденьях, за которыми нет сидячих мест.
- 5.5.4 Подголовник должен быть укреплен на сиденье или конструкции транспортного средства таким образом, чтобы под давлением модели головы во время испытания из набивки подголовника или из его креплений к спинке кресла не выступало никаких острых и опасных частей.
- 5.5.5 В случае сиденья, оборудованного подголовником, положения пункта 5.2.3 могут, с согласия технической службы, считаться выполненными, если сиденье, оборудованное подголовником, соответствует положениям пункта 5.5.2 выше".

Приложение V

Поправки к Правилам № 80

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/36 (см. пункт 29 доклада)

...

Включить новые пункты 12.7–12.9 следующего содержания:

"...

12.8 По истечении 24 месяцев ...

12.9 По истечении 60 месяцев после вступления в силу поправок серии 03 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в национальном или региональном официальном утверждении типа и могут отказывать в первоначальной национальной или региональной регистрации (первоначальном введении в эксплуатацию) транспортного средства, которое не отвечает требованиям поправок серии 03 к настоящим Правилам.

..."

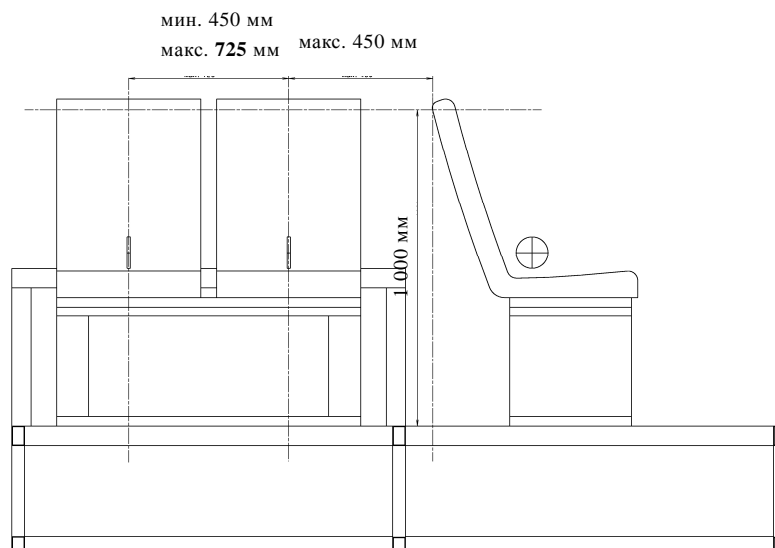
...

Включить новое добавление 7 следующего содержания:

"...

Рис. 1

Требования в отношении размещения сидений, обращенных вбок



..."

...

Приложение VI

Предложение по кругу ведения и правилам процедуры и описание будущей работы группы заинтересованных экспертов по перезаряжаемым энергоаккумулирующим системам (ПЭАС)

Принятый текст, основанный на документе GRSP-49-03-Rev.1 (см. пункт 31 доклада)

A. Введение

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 энергетической безопасности (ЭЛБЕ) для работы над такими новыми направлениями деятельности в рамках группы заинтересованных экспертов, но не создавать новую неофициальную группу под эгидой GRSG (см. доклад о работе сто пятьдесят первой сессии WP.29, состоявшейся в июне 2010 года, ECE/TRANS/WP.29/1085).
3. Неофициальная группа по ЭЛБЕ рассматривает требования 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 своей восьмой сессии ЭЛБЕ решила приступить к работе, создав отдельную подгруппу.
4. На первом этапе эта группа рассматривает 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.**

B. Цель предложения

5. 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 в случае дорожно-транспортного происшествия.
6. 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 приложении 1.
7. Следует выработать подход для официального утверждения компонентов и систем (см. Правила № 28). Будут рассмотрены существующие правила и стандарты (например, МЭК, ИСО).

С. Потенциальные требования

- а) В работе участвуют Договаривающиеся стороны, изготовители и поставщики автомобилей, технические службы, эксперты по вопросам электрической безопасности и т. д.
- б) Группу будет возглавлять Германия, услуги секретариата будет предоставлять МОПАП.
- с) Официальным языком группы будет английский язык.
- д) Все документы будут передаваться в секретариат ЕЭК ООН и размещаться на вебсайте http://live.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/elsa/elsa_subgroup2_#.html до начала совещания. Группа может отложить обсуждение любого вопроса или предложения, которые не были распространены за 10 рабочих дней до начала запланированного совещания.
- е) 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.
- ф) Сессии будут проводиться по договоренности с большинством участников после создания группы на учредительном совещании.
- г) Предварительная повестка дня составляется секретариатом после согласования с участниками неофициальной группы. Первым пунктом предварительной повестки дня каждой сессии является утверждение повестки дня.
- h) Вторым пунктом предварительной повестки дня будут обсуждение вопросов, вытекающих из итогов предыдущей сессии, и утверждение отчета о работе предыдущей сессии.

Д. 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
Сентябрь 2011 года	Официальный документ для представления GRSP
Декабрь 2011 года	Утверждение Рабочей группой GRSP
Июнь 2012 года	Утверждение Всемирным форумом WP.29

Приложение VII

Предложение по продлению мандата неофициальной группы по электрической безопасности (ЭЛБЕ)

Принятый текст, основанный на документе GRSP-49-30 (см. пункт 33 доклада)

1. Решение о создании неофициальной группы по электрической безопасности (ЭЛБЕ) было одобрено WP.29 на его сто сорок четвертой сессии и предполагало ограниченный по времени мандат для работы в рамках Соглашений 1958 и 1998 годов (до июня 2010 года). Цель этой группы состояла в том, чтобы разработать положения по электрической безопасности для электрических и гибридных транспортных средств и транспортных средств, работающих на водороде/топливных элементах, в ходе эксплуатации и в случае дорожно-транспортного происшествия, а также дать указания по электрической безопасности подгруппе по безопасности (ПГБ) транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ). Неофициальная группа разработала также поправки серии 01 к Правилам № 100, касающимся электрической безопасности транспортных средств, в частности в целях включения требований для высоковольтных компонентов.

2. Неофициальная группа ПГБ по ТСВТЭ предложила представить проект гтп, касающихся ТСВТЭ, Рабочей группе GRSP для рассмотрения на ее сессии в декабре 2011 года. Принять проект этих гтп планируется на сессии WP.29 в июне 2012 года.

3. GRSP решила приступить к дальнейшей работе по подготовке требований к электрическим транспортным средствам в рамках мандата группы по ЭЛБЕ, возложив на группу заинтересованных экспертов задачу по формулированию требований к безопасности электромобилей в случае дорожно-транспортного происшествия (БЭДТП) и по разработке требований к безопасности перезаряжаемых энергоаккумулирующих систем электромобилей (ПЭАС). Результаты этой деятельности были доведены до сведения WP.29 и одобрены им. По итогам работы над требованиями к безопасности электромобилей в случае ДТП были внесены поправки в Правила ЕЭЕ 12, 94 и 95. Работа над ПЭАС продолжается. Первый этап, предусмотренный в круге ведения в неофициальном документе GRSP-49-03, планируется завершить к концу 2011 года.

4. Германия предлагает продлить мандат группы по ЭЛБЕ по трем соображениям:

а) Во-первых, дать возможность группе по ЭЛБЕ руководить работой над гтп, касающимися ТСВТЭ, до их принятия WP.29 и при необходимости давать дальнейшие указания подгруппе по безопасности, занимающейся подготовкой гтп, касающихся ТСВТЭ.

б) Во-вторых, позволить группе ПЭАС завершить работу над требованиями к безопасности энергоаккумулирующих систем.

в) Третья причина связана с будущей потенциальной деятельностью ЕЭК в области требований к безопасности электромобилей. Нынешние обсуждения и предложения, высказываемые в рамках группы ПЭАС, свидетельствуют о глобальном интересе к созданию международно согласованных требований к

электромобилям. Гтп по безопасности ПЭАС могут стать потенциальными правилами для разработки новых гтп. Поэтому было бы полезно иметь возможность обсуждения этого вопроса в рамках группы экспертов по ЭЛБЕ.

5. В ходе своей сессии в мае 2011 года GRSP согласилась с предложением эксперта от Германии о продлении мандата группы по ЭЛБЕ в принципе до декабря 2012 года (до пятьдесят второй сессии GRSP), однако это следует увязать с ходом и завершением работы над гтп, касающимися ТСВТЭ. Принять гтп, касающиеся ТСВТЭ, планируется на сессиях AC.3 и WP.29 в июне либо ноябре 2012 года.

Приложение VIII

Предложение по поправкам к Правилам № 12, 94, 95 и 100

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/2 (см. пункт 35 доклада)

A. Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 12 (оборудование рулевого управления)

Пункт 2.24 изменить следующим образом:

"2.24 "Незащищенная токопроводящая часть" означает токопроводящую часть, до которой можно дотронуться в условиях уровня защиты IPXXB и которая оказывается под напряжением при нарушении изоляции. К их числу относятся части под защитным покрытием, которое может быть удалено без использования инструментов".

B. Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 94 (защита в случае лобового столкновения)

Пункт 2.20 изменить следующим образом:

"2.20 "Незащищенная токопроводящая часть" означает токопроводящую часть, до которой можно дотронуться в условиях уровня защиты IPXXB и которая оказывается под напряжением при нарушении изоляции. К их числу относятся части под защитным покрытием, которое может быть удалено без использования инструментов".

C. Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 95 (защита в случае бокового столкновения)

Пункт 2.20 изменить следующим образом:

"2.20 "Незащищенная токопроводящая часть" означает токопроводящую часть, до которой можно дотронуться в условиях уровня защиты IPXXB и которая оказывается под напряжением при нарушении изоляции. К их числу относятся части под защитным покрытием, которое может быть удалено без использования инструментов".

D. Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей)

Пункт 2.12 изменить следующим образом:

"2.12 "Незащищенная токопроводящая часть" означает токопроводящую часть, до которой можно дотронуться в условиях уровня защиты IPXXB и которая оказывается под напряжением при нарушении изоляции. К их числу относятся части под защитным покрытием, которое может быть удалено без использования инструментов".

Приложение IX

Предложение по новому кругу ведения и правилам процедуры и описание будущей работы неофициальной группы GRSP по детским удерживающим системам (ДУС)

Принятый текст, основанный на документе GRSP-49-01-Rev.1 (см. пункт 42 доклада)

I. Введение

1. В ходе своих 25 совещаний в соответствии с первоначальным мандатом неофициальная группа разработала:

a) отдельные правила: "Проект новых правил, содержащих единообразные предписания, касающиеся официального утверждения усовершенствованных детских удерживающих систем, используемых на борту автотранспортных средств" (при применении этих новых правил Правила № 44 остаются в силе);

b) многоэтапный подход, состоящий из трех этапов (1, 2 и 3):

i) сфера охвата этапа 1 этих новых правил касается только встроенных ДУС ISOFIX;

c) новую концепцию классификации:

i) отсутствие групп в разбивке по массе;

ii) классификация с учетом роста стоя, максимально допустимого веса ребенка (ребенок + ДУС) и возрастного предела для использования систем, обращенных вперед;

iii) использование измерительного устройства для контроля размера ДУС;

d) использование манекенов серии Q для испытания на лобовой, задний и боковой динамический удар на новом испытательном стенде;

e) подход на основе использования опорной стойки, а также верхнего страховочного троса в качестве универсального устройства, препятствующего угловому перемещению.

2. Основные итоги этапа 1:

a) создание концепции единых размеров (I-size)

i) классификация с учетом роста;

ii) только встроенные детские удерживающие системы ISOFIX;

iii) сопоставимость автомобильных ДУС с опорной стойкой или верхним страховочным тросом;

b) введение новых антропоморфических манекенов серии Q, отвечающих соответствующим критериям;

- с) введение процедуры испытания на боковой удар, включая усовершенствованный испытательный стенд;
- d) продление обязательного периода перевозки детей в обращенных назад сиденьях до 15-месячного возраста;
- e) изменение требований к автомобильным ДУС;
- f) внедрение усовершенствованного испытательного стенда для испытания на лобовое столкновение на основе рекомендаций НПОДС.

3. Основные цели группы по этапу 1 были достигнуты, и проект предложения был рассмотрен GRSP на ее сессии в мае 2011 года (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15).

4. Для завершения этапа 1 необходимо подготовить два документа по внесению поправок в Правила № 16 и Правила № 14, в которых оценивается сопоставимость транспортных средств применительно к единым размерам. Эти документы были представлены экспертом от МОПАП на сессии GRSP в мае 2011 года.

5. Данный проект касается только встроенных ДУС ISOFIX. Группа готова продолжить работу на этапе 2, занявшись изучением второй категории ДУС ISOFIX (невстроенные ДУС с креплениями ISOFIX). Этап 2 может также включать рассмотрение вопроса об испытательном импульсе при лобовом ударе (повышение степени жесткости требований и проверка целостности ДУС).

6. По завершении этапа 2 (конец 2012 года) нельзя будет предоставлять новые официальные утверждения типа для ДУС ISOFIX на основании Правил № 44. Переходные положения следует обсудить на будущих сессиях GRSP.

7. На этапе 3 (ДУС, закрепляемые с помощью ремней безопасности) по-прежнему существует два варианта: i) ввести эти типы ДУС в новые правила и ii) сохранить их в обновленном тексте Правил № 44 с учетом также итогов работы на этапах 1 и 2 (классификация с учетом роста, новые антропоморфические манекены серии Q, сопоставимость автомобильных ДУС с опорной стойкой, процедура испытания на боковой удар, обязательное требование в отношении перевозки детей в сиденьях, обращенных назад, до 15-месячного возраста).

II. Круг ведения на этапе 2 и на этапе 3

8. На этапе 2 неофициальная группа рассмотрит вопрос о разработке и введении в проект новых правил об "усовершенствованных детских удерживающих системах, используемых на борту автотранспортных средств" необходимых поправок для охвата категории невстроенных ДУС с креплениями ISOFIX и для распространения на эти ДУС концепции единых размеров (I-size), с тем чтобы представить результаты этой работы на рассмотрение GRSP.

9. Завершить этап 2 планируется на пятьдесят первой сессии GRSP (май 2012 года).

10. На этапе 2 будут разработаны определения, критерии эффективности и методы испытания для невстроенных ДУС с креплениями ISOFIX (удерживаемых с помощью ремней безопасности для взрослых).

11. На этапе 2 в свете последних данных о дорожно-транспортных происшествиях будут рассмотрены вопросы, касающиеся испытательного импульса для

лобового удара (повышение степени жесткости требований и проверка целостности ДУС).

12. На этапе 2 в свете последних данных о дорожно-транспортных происшествиях будет рассмотрен вопрос о строгом применении признанных и приемлемых критериев травмирования, связанных с новым поколением младенческих/детских манекенов серии Q, предназначенных для краш-тестов, при поддержке Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ) и других исследовательских программ ЕС.

13. Планируется разработать переходное положение по исключению требования о применении ISOFIX в рамках Правил № 44, после того как WP.29 примет результаты работы на этапе 1 и этапе 2.

14. Завершить этап 3 планируется на пятьдесят третьей сессии GRSP (май 2013 года).

15. На этапе 3 будут разработаны необходимые поправки для улучшения текста Правил № 44 за счет включения ДУС, закрепляемых с помощью ремней безопасности, а также Правил № 14 и 16 с целью учесть результаты работы на этапе 1 и 2 применительно к этой категории ДУС.

16. Неофициальная группа ознакомится, в частности, с техническим опытом рабочей группы 18 ЕКПБТ (WG.18), WG.12 ЕКПБТ, TC22/SC12 ИСО, с новой программой оценки детских удерживающих систем (НПОДС), проектом для повышения безопасности детей на европейских дорогах (КАСПЕР), а также результатами обсуждений, состоявшихся в рамках неофициальной группы и GRSP.

17. При необходимости неофициальная группа разработает дополнительные методы испытаний и предложит альтернативные критерии оценки.

18. Планируется рассмотреть соответствующие меры по ограничению возможностей для неправильного использования детских удерживающих систем, в частности для детей в возрасте младше 15 месяцев.

Приложение X

[Только на английском языке]

List of GRSP informal groups

<i>Informal group</i>	<i>Chairman</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Truck cab strength	Mr. Vladimir Salnikov Phone : +7 495-9949917 Fax : +7 495-9949940 Email : v.salnikov@autorc.ru	Expired	(OICA)
Frontal Impact	Mr. Pierre Castaing Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 Email : pierre.castaing@utac.com	[December 2011]	
Head restraints	Mr. Bernard Frost Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 Email : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	December 2012	(OICA)
Hydrogen and fuel cells subgroup safety	Mr. Kazuyuki Narusawa Phone : +81 4-22413218 Fax : +81 4-22768604 Email : narusawa@ntsel.go.jp	December 2011	USA
Child restraint systems	Mr. Pierre Castaing Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 Email : pierre.castaing@utac.com	[May 2013]	
Electric safety	Mr. Gerd Kellermann Phone : +49 228 99 300 4304 Mobile : +49 151-16822235 Fax : +49 228 99 300 807 4304 E-Mail: Gerd.Kellermann@bmvbs.bund.de	[December 2012]	