


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

Женева, 13–17 мая 2013 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1–2	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	4
III. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 2 повестки дня)	4–7	4
IV. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 3 повестки дня)	8–9	5
A. Этап 2 разработки глобальных технических правил	8	5
B. Предложение по поправке 2	9	6
V. Боковой удар (пункт 4 повестки дня)	10–14	6
A. Проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб	10–12	6
B. Согласование манекенов для испытания на боковой удар	13–14	7
VI. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 5 повестки дня)	15–16	8
VII. Сопоставимость краш-тестов (пункт 6 повестки дня)	17	8
VIII. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (пункт 7 повестки дня)	18–19	8
IX. Правила № 14 (крепление ремней безопасности) (пункт 8 повестки дня)	20–21	9

X.	Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 9 повестки дня)	22–24	9
XI.	Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 10 повестки дня)	25–26	10
XII.	Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 11 повестки дня)	27	10
XIII.	Правила № 29 (кабины грузовых автомобилей) (пункт 12 повестки дня)	28–29	10
XIV.	Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 13 повестки дня)	30–32	11
XV.	Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 14 повестки дня)	33–35	11
XVI.	Правила № 95 (боковое столкновение) (пункт 15 повестки дня)	36	12
XVII.	Правила № 100 (конструкция и эксплуатационная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 16 повестки дня)	37–38	13
XVIII.	Городские и междугородные автобусы (пункт 17 повестки дня)	39	13
XIX.	Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 18 повестки дня)	40–41	13
	А. Предложение по дополнению 1 к Правилам № 127	40	13
	В. Предложение по поправкам серии 01 к Правилам № 127	41	14
XX.	Новые правила, касающиеся усовершенствованных детских удерживающих систем (пункт 19 повестки дня)	42–46	14
XXI.	Общие поправки – Правила № 12, 94 и 95 (пункт 20 повестки дня)	47	15
XXII.	Прочие вопросы (пункт 21 повестки дня)	48–55	16
	А. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности	48	16
	В. Соглашение 1997 года (осмотры) – разработка проекта Предписания № 2	49	16
	С. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)	50	16
	Д. Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)	51	16
	Е. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP, предложенные по инициативе Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды	52	17
	Ф. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп	53	17
	Г. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2013 года	54	17
	Н. Правила № 11 (дверные замки и петли)	55	17
XXIII.	Выражение признательности (пункт 22 повестки дня)	56	17
XXIV.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 23 повестки дня)	57	18

Приложения

I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-53-...), распространенных в ходе сессии без официального обозначения	20
II.	Проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб	23
III.	Проект поправок к Правилам № 14.....	42
IV.	Проект поправок 4 Правилам № 16.....	43
V.	Проект поправок 4 Правилам № 17.....	44
VI.	Проект поправок 4 Правилам № 94.....	45
VII.	Проект поправок к новым правилам, касающимся усовершенствованных детских удерживающих систем	46
VIII.	Общие поправки – Правила № 12, 94 и 95.....	48
IX.	Перечень неофициальных рабочих групп GRSP	49

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою пятьдесят третью сессию в Женеве 13–17 мая 2013 года под председательством г-жи М. Версайл (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 и Amend.1) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В работе сессии участвовал также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Фонда "Автомобиль и общество" (Фонд ФИА), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ).

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

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/1
неофициальный документ GRSP-53-01

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/1), предложенную для пятьдесят третьей сессии, включив в нее новые пункты 21 h), 22 и 23, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-53-01). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP (НРГ) содержится в приложении IX к настоящему докладу.

III. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-53-06, GRSP-53-14, GRSP-53-15, GRSP-53-16 и GRSP-53-17

4. Эксперт от Соединенного Королевства, исполняющий функции председателя НРГ по глобальным техническим правилам ООН (ГТП ООН) № 7 – этап 2, проинформировал GRSP о ходе работы своей группы (GRSP-53-14). Он добавил, что последнее совещание группы состоялось 23–24 апреля 2013 года в Париже и что в целях ускорения разработки проекта до наступления лета будет проведено еще два совещания по системе "WebEX". Он уточнил, что в результате этой работы группа согласовала следующие вопросы:

а) процедуру измерения эффективной высоты подголовников, в случае которой пороговые значения абсолютной высоты будут представлены GRSP в целях принятия окончательного решения;

б) соответствующее динамическое испытание, включая процедуру испытания, критерии травмирования и соответствующие диапазоны параметров

манекена с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенного для испытания на удар сзади (BioRID II).

5. Он задал вопрос о том, следует ли уточнить допуски на параметры объемного механизма (3-D "Н"), и если следует, то нужно ли их определить конкретно для ГТП ООН № 7 (и Правил № 17 ООН) или для всех Правил ООН и ГТП ООН, в которых предусматривается использование этого механизма. Он положительно оценил высказанную идею о том, каким образом включить их в этой связи в общую резолюцию (ОР.1). Он сообщил, что соответствующий проект ГТП ООН будет представлен в официальном порядке на сессии GRSP в декабре 2013 года и представил для информации предварительный проект (GRSP-53-06). В заключение он сказал, что НРГ рассчитывает своевременно доработать дополнительные предложения по включению критериев травмирования в ГТП ООН и параметров манекена с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенного для испытания на удар сзади (BioRID II), в качестве добавления 1 к ОР.1 к следующей сессии GRSP. GRSP приняла к сведению, что на следующей сессии будет также распространено принципиальное предложение по включению в ОР.1 соответствующих методик, а основу которых положено пример BioRID II.

6. Эксперт от Нидерландов представил документ (GRSP-53-17) с обоснованием предложения (GRSP-53-15), только в целях информации, по увеличению высоты подголовников до 830 мм как минимум в одном положении регулировки подголовников и не менее 720 мм в любом ином положении регулировки таких подголовников. Он также рассказал в целом о методе измерения эффективной высоты подголовников (GRSP-53-16). Эксперт от МОПАП напомнил GRSP о том, что новый порядок измерения обусловит снижение измеряемой высоты на 20 мм (это означает, что предельная величина в нынешней редакции будет более строгой) и что этот момент следует принять во внимание в ходе определения новых предельных значений высоты. Эксперт от Соединенного Королевства призвал провести анализ затрат и выгод в целях обоснования предложенных предельных значений.

7. В заключение GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на основе окончательных предложений, представленных НРГ.

IV. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 3 повестки дня)

A. Этап 2 разработки Глобальных технических правил

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/24
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13
неофициальные документы GRSP-53-28 и GRSP-53-29

8. Эксперт от Германии, исполняющий функции председателя НРГ по безопасности пешеходов, внес на обсуждение четвертый доклад о ходе работы группы (GRSP-53-28) и сообщил о том, что предварительный проект ГТП ООН (GRSP-53-29) будет размещен на сайте GRSP только для информации после сессии GRSP. Он добавил, что группа добилась хороших результатов и что она готова представить официальное предложение на сессии GRSP в декабре с учетом возможности того, что решения по пороговым значениям критериев травмирования будут еще не приняты. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе предложения, представленного НРГ.

В. Предложение по правке 2

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14

9. Поскольку Соединенные Штаты не были представлены соответствующим экспертом, Председатель сообщила, что она не может представить предложение по снятию оговорки, содержащейся в подготовленном им исследовании, которая была поднята его страной на предыдущей сессии в связи с предложенной поправкой к ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14). GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2013 года. В этой связи было также решено запросить указания Административного комитета по координации работы (WP.29/AC.2) на его сессии в июне 2013 года по поводу возможности одновременного принятия двух предложенных поправок к ГТП ООН (этап 2 и поправка 2); МОПАП отметила, что поправку 2 необходимо применять как к этапу 1, так и к этапу 2 разработки ГТП ООН.

V. Боковой удар (пункт 4 повестки дня)

A. Проект глобальных технических правил бокового удара о столб

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/28
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/2
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7
неофициальные документы GRSP-53-04-Rev.1, GRSP-53-05, GRSP-53-13, GRSP-53-19 и GRSP-53-23

10. Эксперт от Австралии, исполняющий функции председателя НРГ по боковому удару о столб (БУС), внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 и GRSP-53-05, заменяющие документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/2, в качестве официального проекта ГТП ООН, предложенного его группой. Он также внес на обсуждение окончательный доклад о ходе работы этой группы (GRSP-53-04-Rev.1). По этому предложению были сделаны некоторые замечания, например, содержащиеся в документах GRSP-53-13, который был представлен экспертом от Соединенных Штатов Америки, и GRSP-53-19 – экспертом от Франции. Кроме того, эксперт от Соединенных Штатов высказал оговорку в отношении дополнительного изучения процедуры установки на сиденье всемирно согласованного испытательного мужского манекена 50-го перцентиля (WorldSID) (пункты. 5.6–5.13 приложения 2 к тексту Правил). GRSP также приняла к сведению параллельное предложение по включению манекена WorldSID в ОП.1, которое будет представлено позже GRSP на рассмотрение и WP.29 на утверждение. В качестве предварительного решения было решено разместить чертежи и спецификации этого манекена на соответствующем веб-сайте Международной организации по стандартизации (ISO) (<http://standards.iso.org/iso/15830>). В этой связи было также решено запросить указания по этому вопросу на сессии WP.29/AC.2 в июне 2013 года. GRSP рассмотрела документ GRSP-53-23, в котором сведены воедино все оговорки, согласованные в ходе обсуждения.

11. В заключение GRSP рекомендовала документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу, и GRSP-53-04-Rev.1 (окончательный доклад НРГ, содержащийся в приложении II к настоящему докладу) для его введения в Глобальный регистр. Секретариату было поручено представить это предложение и его окончательный доклад Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3) для рассмотрения и голосования на его сессии в ноябре 2013 года. GRSP также решила направить к августу 2013 года экспертам GRSP возможное предложение, касающееся электронного голосования по электронной почте, которое было представлено экспертом от Соединенных Штатов и касается пересмотренной процедуры установки манекена WorldSID на сиденье в целях испытания.

12. GRSP приняла к сведению, что некоторые из ее экспертов в большей степени склонны транспонировать будущее ГТП ООН в новые правила ООН в соответствии с Соглашением 1958 года, вместо того чтобы вносить поправки в Правила № 95 ООН. GRSP решила дать на своей сессии в декабре 2013 года более четкие указания эксперту от Австралии, который изъявил готовность взять на себя задачу по разработке соответствующего предложения.

В. Согласование манекенов для испытания на боковой удар

Документация: ECE/TRANS/WP.29/АС.3/28

13. Эксперт от Соединенных Штатов, исполняющий функции председателя НРГ по согласованию манекенов для испытания на боковой удар, сделала устное сообщение о ходе работы этой группы. Она уточнила, что, несмотря на завершение разработки ГТП ООН, касающихся испытания на боковой удар, работа над проектом добавления к ОР.1 в настоящее время приостановлена под следующим двум причинам:

а) хотя комплект чертежей манекена 50-го перцентиля WorldSID уже находится в общем доступе, тем не менее авторское право на другие документы, необходимые для включения в добавление, сохраняет за собой ISO. Она проинформировала GRSP о том, что ИСО согласилась представить к ним бесплатный доступ, если они будут использованы в ГТП ООН, однако предпочла, чтобы они были инкорпорированы в них не в виде копии, а в виде ссылки.

б) Национальная администрация по безопасности дорожного движения провела некоторые испытания с использованием высокочастотного маятника и выявила, что контакт приходится на область, расположенную между тазом и поясничным отделом позвоночника. Поскольку испытание на удар с помощью маятника является более строгим, нежели испытание, предусмотренное ГТП ООН, она уточнила, что это не вызовет никаких проблем. Вместе с тем она сообщила, что лаборатории провели дополнительные испытания в целях выяснения этого вопроса и определения того, может ли это вызвать какие-либо сложности, и что результаты этих исследований будут доведены до сведения на следующей сессии GRSP.

14. В заключение она сообщила, что, по мнению ее группы, манекен WorldSID будет готов для включения в ГТП ООН по БУС в качестве надежного испытательного средства и что в этой связи необходимо будет найти решение по поводу альтернативной ссылки на размещение информации, касающейся этого манекена, до тех пор пока не будет утверждено добавление к ОР. 1 (см. пункт 10 выше).

VI. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 5 повестки дня)

15. Председатель GRSP от имени председателя НРГ по безопасности электромобилей (БЭМ) сделала устное сообщение о работе третьего совещания группы, состоявшегося 16–18 октября 2013 года в Токио. Она разъяснила, что деятельность НРГ была сосредоточена на следующих трех основных вопросах:

а) согласование схемы проекта ГТП ООН в целях обеспечения всестороннего подхода, который позволил бы НРГ рассмотреть все проблемы, связанные с безопасностью;

б) анализ и рассмотрение группой некоторых замечаний и вопросов по обоснованию раздела, представленного экспертом от МОПАП. Другие замечания по стальным вопросам будут рассмотрены на более поздней стадии;

в) обсуждение варианта 1 (двухэтапный подход) и варианта 2 (одноэтапный подход) в соответствии с "дорожной картой" по разработке ГТП ООН. Она добавила, что выдержать предусмотренные планом действий сроки по окончательной разработке ГТП ООН к 2014 году будет весьма трудно, независимо от того, какой из этих подходов будет принят.

16. В заключение она сказала, что группа примет соответствующее решение по "дорожной карте" на своем следующем совещании 14–16 октября 2013 года в Китае и представит ее WP.29 на утверждение.

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

17. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

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

18. Председатель GRSP от имени председателя неофициальной рабочей подгруппы по безопасности (ПГБ) уточнил, что она пока еще не может представить какую-либо информацию по будущему обязательству ПГБ в отношении этапа 2 разработки ГТП ООН.

19. В заключение GRSP приняла к сведению, что эксперт от МОПАП в сотрудничестве с экспертом от Европейской комиссии изъявили готовность разработать соответствующий проект предложения по правилам ООН в целях решения проблемы транспонирования данных ГТП ООН в Соглашение 1958 года. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе предложения, которое будет представлено, в случае его разработки, экспертами от Европейской комиссии и МОПАП.

IX. Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/4
неофициальный документ GRSP-53-11

20. Эксперт от МОПАП внес на обсуждение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/3 с целью ввести в действие исключения для транспортных средств, которые не предназначены для перевозки детей в условиях обычной эксплуатации. Эксперт от Соединенного Королевства выразил мысль о том, что это предложение должно включать поправки к свидетельству официального утверждения типа (приложение 1 к Правилам ООН), в котором бы четко предусматривалось это исключение. В итоге GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/3 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 на рассмотрение и голосование на их сессиях в ноябре 2013 года в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 07 к Правилам ООН.

21. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/4 в целях исключения транспортных средств с одним сидячим местом в ряду из сферы действия положений ISOFIX. В порядке обоснования этого предложения было указано, что новые концепции, разработанные для целей городской мобильности, не допускают по техническим соображениям установку креплений типа ISOFIX. Замечания по этому предложению высказал эксперт от Германии (GRSP-53-11), который утверждал, что система ISOFIX должна получить как можно более широкое распространение для установки на самых разнообразных конфигурациях транспортных средств. Эксперт от МОПАП заявил, что в документе GRSP-53-11 не рассматриваются последствия увеличения веса транспортного средства (приблизительно на 1 кг) и что национальным законодательством целого ряда стран запрещается перевозка детей на передних сиденьях. В принципе, GRSP решила глубже изучить требования ISOFIX в целях поиска новых решений в области мобильности. В этой связи GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2013 года на основе замечаний (т.е. списка концептуальных конфигураций транспортных средств), представленных НРГ по детским удерживающим системам (ДУС) и экспертами Договаривающихся сторон Соглашения 1958 года. Кроме того, секретариату было поручено распространить документ GRSP-53-11 под официальным обозначением и включить документ в ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/9 в качестве справочного документа в повестку дня следующей сессии.

X. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/8
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/13
неофициальный документ GRSP-51-14

22. Эксперт от Швеции внес на обсуждение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/8 в порядке согласования Правил № 16 ООН с Правилами № 94 ООН в части нанесения знака предупреждения с указанием опасности установки ДУС, обращенных назад, на сиденья, оснащенные подушками безопасности.

Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/13, в котором предлагается альтернативное решение.

23. В заключение GRSP отдала предпочтение предложению, предусматривающему полное согласование двух вышеупомянутых сводов Правил ООН, и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/8 с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 на рассмотрение и голосование на их сессиях в ноябре 2013 года в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 06 к Правилам ООН.

24. GRSP решила перенести обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25 на свою сессию в декабре 2013 года в ожидании дополнительного предложения, которое должен представить эксперт от МОПАП.

XI. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/5
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10

25. Ссылаясь на решение, принятое на ее предыдущей сессии, GRSP решила отложить обсуждение вопроса о транспонировании ГТП № 7 ООН в Правила № 17 ООН (сохранив в повестке дня своих будущих сессий в качестве основы для обсуждения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15) и подождать конкретных предложений со стороны НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 7 ООН.

26. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/5, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10, по новым положениям, регламентирующим складные сиденья. GRSP приняла ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/5 с поправками, содержащимися в приложении V к настоящему докладу. GRSP поручила секретариату представить это предложение WP.29 и AC.1 на рассмотрение и голосование на их сессиях в ноябре 2013 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 08 к Правилам ООН.

XII. Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 11 повестки дня)

27. По этому пункту повестки дня никакой новой информации представлено не было. Однако эксперт от Фонда ФИА просил секретариат оставить этот вопрос в повестке дня будущей сессии GRSP в целях получения возможной дополнительной информации.

XIII. Правила № 29 (кабины грузовых автомобилей) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/9
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/19
неофициальные документы GRSP-53-02 и GRSP-53-03

28. Эксперт от Швеции внес на обсуждение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/9, содержащий альтернативный вариант предложения по распро-

странению области применения Правил ООН на все транспортные средства категории N, внесенного экспертом от Российской Федерации (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/19). Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-53-02, в котором содержится соответствующая схема возможного порядка испытаний транспортных средств категории N. Он сообщил, что эти различные конфигурации не дают возможности применять все процедуры испытаний ко всем типам транспортных средств категории N. Эксперт от Российской Федерации внес на обсуждение документ GRSP-53-02 с целью подчеркнуть, что все транспортные средства категории N (даже транспортные средства категории N₁) должны охватываться Правилами № 29 ООН и предложил определить вместе с экспертами GRSP, какую из конфигураций испытаний (А, В и С), предусмотренных в данных Правилах ООН, следует применять к каждому транспортному средству категории N.

29. В итоге GRSP решил возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2013 года на основе возможного совместного предложения, подготовленного экспертами от Российской Федерации, Швеции и МОПАП.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/10

30. Эксперт от Японии внес на обсуждение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/10, имеющий целью распространить сферу применения испытания на опрокидывание на более широкую конфигурацию детских удерживающих систем (ДУС).

31. По предложению эксперта от Франции GRSP решила сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/10 в повестки дня своей следующей сессии в целях объединения всех поправок, необходимых для приведения Правил № 44 ООН в соответствие с Правилами ООН по усовершенствованным детским удерживающим системам (УДУС).

32. В итоге эксперт от Венгрии проинформировал GRSP о том, что отмена официального утверждения типа направляющего устройства ремня в качестве ДУС в соответствии с Правилами № 44 ООН была начата, но еще не завершена.

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

Документация: неофициальные документы GRSP-53-20, GRSP-53-25, GRSP-53-26 и GRSP-53-27

33. Эксперт от Франции представил доклад о ходе работы НРГ (GRSP-53-25). Он подтвердил намерение группы представить проект предложения по поправке к этим Правилам ООН на сессии GRSP в мае 2014 года. Он добавил, что в связи с отсутствием результатов дополнительных испытаний, которые позволили бы подтвердить воспроизводимость и повторяемость испытаний с использованием деформируемого барьера полного профиля (ДБПП), группа решила завершить работу над этим предложением, предусматривающим использование жесткого барьера полного профиля (ЖБПП), в порядке завершения первого этапа разработки поправок. Он разъяснил, что данное предложение имеет целью ввести в практику дополнительное краш-испытание, которое позволит

обеспечить стопроцентный охват транспортного средства, испытанного с использованием ЖБПП, за счет применения в качестве одного из средств оценки мужского манекена 50-го перцентиля (hybrid III), установленного на сиденье водителя, и манекена 5-го перцентиля, установленного на переднем пассажирском сиденье. Он добавил, что в случае этого варианта испытаний акцент будет сделан на определении кривых риска травмирования пассажиров старшего возраста. В завершение он сообщил, что НРГ будет рассматривать все еще не согласованные вопросы:

- a) определение манекенов и частей;
- b) выбор наихудшей конфигурации испытания транспортного средства;
- c) повторное проведение структурных оценок (например, в случае утечки топлива) в обоих вариантах испытания (с использованием ЖБПП и деформируемого барьера со смещенным ударом (ДБСУ));
- d) подготовка дополнительного предложения по поправкам к Правилам № 42 ООН (передние и задние защитные устройства) в целях проведения оценки геометрических параметров;
- e) переходные положения.

34. В заключение он представил только в целях информации проект предложения (GRSP-53-26), которое будет внесено на обсуждение на сессии GRSP в декабре 2013 года. Эксперт от Японии внес на рассмотрение документ GRSP-53-20 в порядке обоснования варианта испытания, предложенного НРГ. Однако он утверждал, что никаких данных, которые свидетельствовали бы о различиях в долях пассажиров по признаку возраста и пола в разных вариантах краш-испытаний с использованием ЖБПП и деформируемого барьера со смещенных ударом (ДБСУ), выявлено не было. Эксперт от Германии высказал аналогичную озабоченность. GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2013 года на основе официального предложения, представленного НРГ, с включением в него полученных замечаний и дальнейших результатов работы НРГ.

35. В итоге, GRSP приняла документ GRSP-53-27, воспроизведенный в приложении VI к настоящему докладу, согласовав тот же текст, принятый в отношении знака предупреждения на подушках безопасности, предусмотренного Правилами № 16 ООН (см. пункт 23). Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 01 и в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 02 к этим Правилам ООН.

XVI. Правила № 95 (боковое столкновение) (пункт 15 повестки дня)

36. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/11
неофициальный документ GRSP-53-10

37. Эксперт от Германии от имени председателя НРГ по перезаряжаемым энергоаккумулирующим системам (ПЭАС) сообщил о ходе работы этой группы (GRSP-53-10). Он проинформировал GRSP о том, что эта группа работает на основе нового круга ведения, которым предусматривается распространение ее работы на транспортные средства категории L. В заключение он сообщил, что секретариатские услуги взял на себя эксперт от МОПАП и что следующее заседание НРГ запланировано на 21 мая 2013 года в Париже.

38. В заключение GRSP рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/11 без поправок в целях отмены ненужных ограничений на системы электромобилей, работающие на напряжении 48 вольт. GRSP поручила секретариату представить этот документ WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 01 и в качестве проект дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 100 ООН на их сессиях в ноябре 2013 года.

XVIII. Городские и междугородные автобусы (пункт 17 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-53-07 и GRSP-53-08

39. Эксперт от Японии сделал презентацию (GRSP-53-08) по введению в действие в Японии руководящих принципов повышения безопасности транспортных средств, предназначенных для перевозки детей (GRSP-53-07). Председатель GRSP предложил экспертам направить свои замечания по документу GRSP-53-07 эксперту от Японии на сессии GRSP в декабре 2013 года.

XIX. Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 18 повестки дня)

A. Предложение по дополнению 1 к Правилам № 127

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

40. Со ссылкой на обсуждение по пункту 3 b) повестки дня (см. пункт 9) GRSP решила перенести обсуждение этого пункта повестки дня свою сессию в декабре 2013 года.

В. Предложение по поправкам серии 01 Правила № 127

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

41. GRSP решила отложить обсуждение этого пункта повестки дня в ожидании официального предложения НРГ.

XX. Новые правила, касающиеся усовершенствованных детских удерживающих систем (пункт 19 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/12
неофициальные документы GRSP-53-21, GRSP-53-22
и GRSP-53-24

42. Эксперт от Франции, исполняющий функции председателя НРГ по УДУС, внес на обсуждение доклад о ходе работы возглавляемой им группы (GRSP-53-22). Он проинформировал GRSP о том, что НРГ завершит разработку предложений по этапу 2 Правил ООН к сессии GRSP, которая состоится в декабре 2012 года, и представил соответствующий проект предложений для информации (GRSP-53-21). Он уточнил, что этот этап будет включать: i) невстроенные ДУС (в случае которых используются ремни безопасности для взрослых), ii) пересмотр системы испытательных импульсов в случае лобового удара и iii) пересмотр порядка применения критериев травмирования в связи с использованием манекенов типа Q. В заключение он запросил указания со стороны GRSP по поводу разработки правил на этапе 3, а именно: необходимость обновления Правил № 44 ООН и включение переходных положений с целью отменить содержащиеся в этих Правилах положения, касающиеся системы ISOFIX.

43. Эксперт от МОПС сообщил, что он предпочитает единый свод Правил ООН с акцентом на тип ДУС размера "i" и поэтапную отмену Правил № 44 ООН. Эксперт от МОПАП выразил озабоченность по поводу информации, рассчитанной на потребителей, поскольку нынешний и будущий парк автотранспортных средств и руководства по их использованию, предназначенные для владельцев, будут все еще содержать ссылки на Правила № 44 ООН. Эксперт от Германии высказал идею о том, что потребителям можно было бы передавать соответствующий список с указанием совместимости нынешних транспортных средств с ДУС размера "i". Кроме того, он добавил, что он предпочел бы свести воедино все положения в один свод Правил ООН, поскольку в противном случае решение сохранить положения, не относящиеся к системе ISOFIX, в Правилах № 44 ООН и те положения, которые касаются системы ISOFIX, в Правилах ООН по УДУС будет вводить потребителей в заблуждение при выборе ими соответствующей системы. Эксперт от Франции подчеркнул, что введение в практику ДУС размера "i" не приведут к снижению безопасности даже в течение указанного переходного периода; напротив, использование УДУС в рамках программ оценки новых автомобилей (МКАП) будет стимулировать производителей адаптировать транспортные средства к ДУС размера "i". В заключение GRSP решила возобновить обсуждение разработки этапа III на своей сессии в декабре 2012 года.

44. GRSP рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/12 с поправками, содержащимися в приложении VII к настоящему докладу, внеся в него все изменения, принятые НРГ, в том числе касающиеся согласования с новыми положениями, которые были включены в последнее время в Правила № 44 ООН. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и АС.1 в качестве проекта дополнения 2 к Правилам ООН по УДУС на их сессиях в ноябре 2013 года.

45. GRSP приняла к сведению документ GRSP-53-24, представленный экспертом от КСАОД и содержащий анализ будущих возможностей официального утверждения типа устройств, относящихся к категории размера "i". В частности, он просил дать указания по поводу конфигурации ДУС, основание которых закрепляется на транспортном средстве с помощью креплений ISOFIX (с соответствующей опорой) в сочетании с установленным на ней корпусом; по выбору пользователя корпус может использоваться без основания и удерживаться с помощью ремней безопасности для взрослых. Эксперты от Франции и МОПС выразили мнение о том, что в порядке исключения вся эта конфигурация в комплекте должна официально утверждаться по типу конструкции в качестве системы размера "i", а сам корпус – в соответствии с Правилами № 44 ООН. Вместе с тем GRSP решила передать этот вопрос НРГ по ДУС, прежде чем принимать окончательное решение.

46. В заключение эксперт от ЕЭК проинформировал GRSP о массово-разъяснительной кампании, которая начнется в скором времени на европейском уровне в целях поддержки практики использования ДУС размера "i". GRSP признала важность координации массово-разъяснительных кампаний (например, с помощью брошюр и видеороликов) в целях более широкого применения новых ДУС и призвала обмениваться информацией об условиях и планировании этих инициатив. GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на основе официального предложения по поправкам на этапе II и на основе проекта предложения по тексту брошюры, которое было представлено НРГ.

XXI. Общие поправки – Правила № 12, 94 и 95 (пункт 20 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/6

47. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/6, с поправками, содержащимися в приложении 8 к настоящему докладу; он также содержит предложение по включению положений, касающихся соединительных систем для зарядки ПЭАС. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и АС.1 на рассмотрение и голосование на их сессиях в ноябре 2013 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 04 к Правилам № 12 ООН в качестве части (см. пункт 35) проекта дополнения 5 к поправкам серии 02 к Правилам № 94 и ООН в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 03 к Правилам № 95 ООН.

XXII. Прочие вопросы (пункт 21 повестки дня)

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

Документация: неофициальный документ GRSP-53-18

48. Эксперт от Фонда ФИА внес на обсуждение документ GRSP-53-18, содержащий обзор работы своей организации и последние результаты, полученные в рамках программы МПАК, осуществляемой на уровне АСЕАН.

B. Соглашение 1997 года (осмотры) – разработка Предписания № 2

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2013/32
ECE/TRANS/WP.29/2013/64

49. GRSP одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/2013/32 без изменений, имеющий целью сгладить различия между Предписанием № 2 ООН (пригодность к эксплуатации) и соответствующими директивами ЕС. GRSP поручила секретариату представить это предложение WP.29 в качестве проекта пересмотра 1 Предписания № 2 ООН. GRSP также рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/2013/64 (проект пересмотра 2 Предписания № 1 (окружающая среда)) с акцентом на аспект безопасности в связи с утечкой жидкости. GRSP не высказала никаких замечаний по этому предложению.

C. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)

Документация: неофициальный документ GRSP-52-10

50. GRSP подтвердила, что документ GRSP-52-10 уже включает поправки, согласованные экспертами по предложению, касающемуся принципов проектирования/управления опережающими системами помощи при вождении (WP.29-157-06), и никаких дополнительных замечаний по этому вопросу не высказала.

D. Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/33

51. Председатель GRSP от имени председателя НРГ проинформировала GRSP о работе третьего совещания НРГ по БАТС, которое состоялось в Брюсселе 16–18 апреля 2013 года в штаб-квартире Европейской ассоциации предприятий автомобильной промышленности (ЕАПАП). Она сообщила GRSP о том, что основная тема обсуждений включала изначальную стадию разработки схемы проекта ГТП ООН. В этой связи группа рассмотрела изданное недавно уведомление Национальной администрации по безопасности дорожного движения о разработке правил, регламентирующих минимальный уровень звука, производимого электромобилями и гибридными электромобилями, и предложение Японии, имеющее целью использовать свои собственные национальные руководящие принципы в качестве основы для разработки ГТП ООН. Вместе с тем она добавила, что НРГ пока еще не приступила к обсуждению требований к эффективности, процедур испытаний или предельных значений. GRSP приняла к сведению, что следующее совещание НРГ запланировано на 16–18 июля 2013 года в штаб-квартире НАБДД.

Е. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP, предложенные по инициативе Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды

52. GRSP еще раз рекомендовала председателям своих НРГ направлять свои замечания эксперту от ЕК относительно предварительного перечня сокращений (GRSP-51-03). Он готовит и дополнит этот перечень теми сокращениями, которые там отсутствуют. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2013 года.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-53-09

53. Эксперт от Японии, который является представителем GRSP по проблематике МОУТКТС, внес на рассмотрение обновленный перечень потенциальных правил ООН, которые должны быть обсуждены в приоритетном порядке и включены в МОУТКТС (GRSP-53-09). GRSP высказала свои замечания по таким вопросам, как исключение соответствующих позиций из перечня ГТП ООН и правил ООН, касающихся официального утверждения типа соответствующих компонентов (т.е. правил № 25 ООН (Подголовники)).

Г. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2013 года

54. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 159-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1102).

Н. Правила № 11 (дверные замки и петли)

Документация: неофициальный документ GRSP-53-12

55. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRSP-53-12, имеющий целью включить дополнительные положения, которые позволили бы устанавливать системы полной блокировки, не снижая при этом уровень безопасности и защиты водителя и пассажиров транспортного средства. GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2013 года и поручила секретариату распространить GRSP-53-12 под официальным обозначением.

XXIII. Выражение признательности (пункт 22 повестки дня)

56. В связи с сообщением о том, что г-н Шунсуке Такаги более не будет участвовать в будущих сессиях GRSP, группа высоко оценила ценный вклад, который он внес в работу GRSP, и пожелала ему всего наилучшего в его будущей деятельности.

XXIV. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 23 повестки дня)

57. В связи со своей пятьдесят четвертой сессией, которую намечено провести в Женеве 17 (14 ч. 30 м.) – 20 (12 ч. 30 м.) декабря 2013 года, GRSP отметила, что крайний срок представления официальной документации в секретариат – 20 сентября 2013 года, т.е. за двенадцать недель до начала сессии. Кроме того, была утверждена следующая предварительная повестка дня:

1. Утверждение повестки дня
2. Глобальные технические правила № 7 (подголовники)
3. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов)
 - а) этап 2 разработки глобальных технических правил;
 - б) предложение по поправке 2
4. Согласование манекенов для испытаний на боковой удар
5. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей
6. Сопоставимость краш-тестов
7. Правила № 11 (дверные замки и петли)
8. Правила № 14 (крепления ремней безопасности)
9. Правила № 16 (ремни безопасности)
10. Правила № 17 (прочность сидений)
11. Правила № 22 (защитные шлемы)
12. Правила № 29 (кабины коммерческих транспортных средств)
13. Правила № 44 (детские удерживающие системы)
14. Правила № 94 (лобовое столкновение)
15. Правила № 95 (боковое столкновение)
 - а) предложение по новым правилам, касающимся бокового удара о столб;
 - б) предложение по поправкам
16. Правила № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей)
17. Городские и международные автобусы
18. Правила № 127 (безопасность пешеходов):
 - а) предложение по дополнению 1 к Правилам № 127;
 - б) предложение по поправкам серии 01 к Правилам № 127
19. Новые правила по усовершенствованным детским удерживающим системам
20. Предложение по новым правилам, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах
21. Прочие вопросы:

- a) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности;
- b) Соглашение 1997 года (осмотры) – разработка Предписания № 2;
- c) Бесшумные транспортные средства (БАТС);
- d) определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP, предложенные по инициативе Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды;
- e) разработка международной системы официального утверждения типа комплекта транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп.
- f) основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2013 года.

Приложение I

[только на английском языке]

Перечень неофициальных документов (GRSP-53-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01	Chair of GRSP	1	E	Running order of the provisional agenda	(a)
02	OICA	12	E	Contribution to the discussions to amend UN Regulation No. 29 (Cabs of Commercial Vehicles)	(c)
03	Russian Federation	12	E	UN Regulation No. 29 (Cabs of commercial vehicles)	(a)
04- Rev.1	Australia	4(a)	E	Final Report of the Informal Working Group on a Pole Side Impact UN GTR	(d)
05	Australia	4(a)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7	(d)
06	Chair of the Informal Working Group on UN GTR No. 7 - Phase 2	2	E	Draft UN Global Technical Regulation No. 7 (Head restraints)	(a)
07	Japan	17	E	Guidelines for Improvement of Vehicle Safety Regarding Infant-Carrying Vehicle	(a)
08	Japan	17	E	Development of Guidelines for Improvement of Vehicle Safety Regarding Infant-Carrying Vehicles	(a)
09	Japan	22(f)	E	Priority of Discussion on Technical Requirements for IWVTA and Draft Report to IWVTA Informal Meeting	(a)
10	Germany	16	E	Progress report of the informal group REESS (Rechargeable Energy Storage Systems)	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
11	Germany	8	E	Proposal for amendment to UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(b)
12	Germany	21(h)	E	Proposal for amendment to Regulation No. 11 (Door latches and hinges)	(b)
13	United States of America	4(a)	E	Draft Pole Side Impact UN GTR - Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7	(d)
14	Chair of the Informal Working Group on UN GTR No. 7 - Phase 2	2	E	Status report of the Informal Working Group on UN GTR7 Phase 2	(a)
15	The Netherlands	2	E	Increase of the absolute height of head restraints	(a)
16	The Netherlands	2	E	UN GTR7 measuring method for effective head restraint height	(a)
17	The Netherlands	2	E	Proposal on actual needed height of head restraints	(a)
18	FIA Foundation	21(a)	E	Progress of ASEAN New Car Assessment Programme	(a)
19	France	4(a)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 – Proposal for a global technical regulation on Pole Side Impact	(d)
20	Japan	14	E	Japan's Comment on Injury Criteria for Amendment of UN Regulation No. 94	(a)
21	France	19	E	Proposal of amendments to the new UN Regulation on Enhanced Child Restraint Systems	(a)
22	France	19	E	Proposal of amendments to the new UN Regulation on Enhanced Child Restraint Systems	(a)
23	Australia	4(a)	E	Proposal for a global technical regulation on Pole Side Impact - Amendments agreed by GRSP to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7	(d)
24	CLEPA	19	E	CLEPA analysis - Future i-Size approval possibilities	(a)
25	Chair of the Informal Working Group on Frontal Impact	14	E	Status report of the Informal Working Group on Frontal Impact	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
26	Chair of the Informal Working Group on Frontal Impact	14	E	Proposal of amendments to UN Regulation No. 94	(a)
27	Chair of GRSP	14	E	Proposal of amendments to UN Regulation No. 94	(d)
28	Chair of the Informal Working Group on UN GTR No. 9 - Phase 2	3(a)	E	Progress report of the Informal Working Group	(a)
29	Chair of the Informal Working Group on UN GTR No. 9 - Phase 2	3(a)	E	UN GTR No. 9 – Draft proposal for Amendment 2	(a)

Примечания:

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

Приложение II

Проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 (см. пункт 11 настоящего доклада)

В тексте раздела "Изложение технических соображений и обоснование" (часть I)

Снять квадратные скобки по всему тексту части I.

Пункт 16 изменить следующим образом:

"16. **Одной из основных причин смерти...**"

Пункт 21 изменить следующим образом:

"21. Австралия представила **на различных совещаниях** Рабочей группы данные, указывающие на то, что доля боковых ударов о столб и других боковых ударов в ДТП со смертельным исходом по транспортным средствам категории 2 (ПМТС не более 3,5 т) примерно соответствует аналогичному показателю по транспортным средствам категории 1-1 (**PSI-01-07; PSI-04-06; PSI-06-07**). Вместе с тем в Австралии значительное большинство ДТП со смертельным исходом и серьезными травмами по транспортным средствам категории 2 (ПМТС не более 3,5 т) приходится на транспортные средства хозяйственного назначения на базе легковых автомобилей, пикапы/транспортные средства хозяйственного назначения конфигурации 4 x 2 и пикапы/транспортные средства хозяйственного назначения конфигурации 4 x 4."

Включить новый пункт 23 следующего содержания:

"23. **На восьмом совещании неофициальной рабочей группы Франция представила сопоставительную оценку преимуществ испытания на боковой удар о столб для транспортных средств категории 1-1 и 2 (ПМТС не более 3,5 т) (PSI-08-10). Соотношение "выгоды/расходы" для транспортных средств категории 1-1 оказалось значительно выше по сравнению с транспортными средствами категории 2, что означает необоснованность применения данных ДТП к транспортным средствам категории 2 во Франции**".

Пункт 23 (прежний), изменить нумерацию на 25, а текст изменить следующим образом:

"24. **Данные по Австралии и Франции свидетельствуют** о том, что состав парка транспортных средств, а следовательно, и потребности в плане обеспечения безопасности, **судя по всему**, значительно различаются по странам. Данный вопрос будет дополнительно проанализирован в разделе E настоящего документа при рассмотрении аспектов, связанных с применимостью указанных ДТП".

Пункт 24 (прежний), изменить нумерацию на 25.

Пункт 25 (прежний), изменить нумерацию на 26, а текст сноски 9 изменить следующим образом:

"⁹ Fitzharris et al, pp. 126-128."

Пункты 26–29, изменить нумерацию на 27–30.

Пункт 30 (прежний), изменить нумерацию на 31, а текст изменить следующим образом:

"31. Кроме того, следует отметить, что ЭКУ, вероятно, наиболее эффективен в плане предотвращения опрокидывания, особенно **в случае** транспортных средств **категории 2**. При рассмотрении вопроса о принятии ГТП Договаривающиеся стороны должны будут сами определить степень эффективности ГТП в отношении гибели и травматизма при столкновениях с опрокидыванием с учетом конкретных обстоятельств в их странах".

Пункты 31–33 (прежние), изменить нумерацию на 32–34.

Пункт 34 (прежний), изменить нумерацию на 35, а сноску 15 изменить следующим образом:

¹⁵ Более подробная информация об оценках биодостоверности, проведенных целевой группой по ИСО по WorldSID имеется в стандарте ISO/DIS 15830_1:2012 и в документе зала заседаний Конференции по проблемам повышения безопасности (КПБ) 09-0505. Результаты сравнения биодостоверности взрослого мужского манекена (WorldSID) 50-го перцентиля и ES-2ге, проведенного НАБДД, обобщены в документе зала заседаний КПБ 09-0563".

Пункты 35–36, изменить нумерацию на 36–37.

Пункт 37, изменить нумерацию на 38.

Пункты 38–70 (прежние), изменить нумерацию на 39–71.

Включить новые пункты 72 и 73 следующего содержания:

72. На пятом совещании неофициальной рабочей группы Соединенные Штаты Америки отметил, что, хотя они могут согласиться с кривыми риска травмирования в пределах сроков, отведенных на разработку этапа 1 настоящих ГТП, тем не менее они могут оказаться не в состоянии согласиться с уровнем риска травмирования без увеличения установленных сроков. Соединенные Штаты Америки высказали мысль о том, что с учетом того факта, что выгоды и расходы могут варьироваться в зависимости от парка автотранспортных средств различных стран, в данные ГТП следует включить только кривые риска травмирования, оставив право выбора соответствующих справочных значений оценки травмирования (IARV) Договаривающимся сторонам в связи с применением этих ГТП в соответствии с национальным законодательством. Как указывается в пункте 32, Соединенные Штаты являются единственной страной, которая применяет единственный существующий в настоящее время свод правил, регламентирующих динамические испытания на боковой удар о столб. По этой причине Соединенные Штаты Америки стремятся обеспечить такое положение, при котором преимущества, достигнутые в результате применения их собственных правил, регламентирующих испытания на боковой удар, увеличились бы или, как минимум, остались на прежнем уровне.

73. Хотя неофициальная рабочая группа не приняла предложение о том, чтобы включить только кривые травмирования, тем не менее она приняла к сведению, что Соединенные Штаты проведут полный анализ воздействия IARV и других аспектов ГТП на этапе 2. Соединенные Штаты проведут испытание на своем автопарке с использованием манекенов WorldSID с целью обеспечить сохранение достигнутых преимуществ. Они также рас-

смотрят возможность осуществления постепенных улучшений, например таких, как повышение эффекта включения дополнительных критериев травмирования на этапе 2. В результате этих усилий могут быть разработаны в будущем соответствующие рекомендации по корректировке значений риска травмирования и других аспектов данных ГТП".

Пункты 71–74 (прежние), изменить нумерацию на 74–77.

Пункт 75 (прежний), изменить на пункт 78, а текст изменить следующим образом:

"**78.** В определении АИС 2005 года включены лишь отдельные травмы верхних конечностей категории АИС3. В отличие от травм головы и грудной клетки, которые могут достигать уровня АИС6, травмы верхних конечностей не превышают уровень АИС2, за исключением случаев **открытого перелома; раздавливания или вызванной травмой ампутации на уровне или ниже плеча; или травм, вызывающих существенную потерю крови (более >20% по объему)**".

Пункты 76–90 (прежние), изменить нумерацию на 79–93.

Пункт 91(прежний), изменить нумерацию на 94, а текст изменить следующим образом:

"**94.** Что касается риска травмы брюшного отдела АИС3+ ... в качестве предельного порогового значения **рабочего критерия, связанного** с брюшными травмами, для ES-2 в Правилах № 95 и ES-2re в стандарте FMVSS 214".

Пункты 92 и 93 (прежние), изменить нумерацию на 95 и 96.

Пункт 94, изменить нумерацию на 97, а текст изменить следующим образом:

"**97.** РГ6 ИСО рекомендовала... **двухмерного критерия**, но до тех пор вышеупомянутый критерий, основанный на измерении ускорения, должен выявлять...".

Пункты 95–119 (прежние), изменить нумерацию на 98–122.

Пункты 120 (прежний), изменить нумерацию на 123, а текст изменить следующим образом:

"**123.** ЦИДТПМ в рамках своих консультаций, посвященных потребности в плане обеспечения безопасности и эффективности, а также затратам и выгодам в связи с данными гтп, провел анализ исследований по вопросу эффективности боковых подушек безопасности. Эти исследования были опубликованы в период 2003–2011 годов. На основе такого анализа ЦИДТПМ решил "использовать (базовое) сокращение на 32% числа случаев смерти благодаря наличию системы шторок безопасности и боковых подушек безопасности для грудной клетки... (и) принять показатель в 34% за основу своего анализа снижения травматизма"¹. Такое базовое снижение смертности и травматизма сравнивается с условиями, при которых боковые подушки безопасности полностью отсутствуют".

Пункты 121–123 (прежние), изменить нумерацию на 124–126.

Пункт 124 (прежний), изменить нумерацию на 127, а текст изменить следующим образом:

"**127.** Можно ожидать, что такие изменения... несмотря на **тот факт**, что последний получил пятизвездочный рейтинг безопасности NCAP (PSI-07-03)".

Пункты 125–127 (прежние), изменить нумерацию на 128–130.

Пункт 128 (прежний), изменить нумерацию на 131, а текст изменить следующим образом:

"131. Эти данные согласуются с результатами анализа, проведенного НАБДД, по оценкам которой, смертность в общей сложности может быть сокращена на 47%¹...

Пункты 129–134 (прежние), изменить нумерацию на 132–137.

Включить новый пункт 138 следующего содержания:

"138. Неофициальная рабочая группа также рассмотрела возможность использования результатов исследования, проведенного Европейским комитетом по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ), который изучил преимущества для общества, которые будут получены в результате включения в эти правила испытаний на боковой удар о столб. Этот доклад был завершен в 2010 году, а полученные результаты были представлены в ходе первого совещания неофициальной рабочей группы (PSI-01-17). Предполагаемые расходы на модернизацию автомобилей различных категорий в целях удовлетворения требований, обусловленных испытанием на боковой удар о столб, составляют порядка 98–506 евро в зависимости от категории транспортного средства и уровня безопасности, который уже обеспечен в случае данного автомобиля. Договаривающиеся стороны, представленные в этой неофициальной рабочей группе, решили, что предполагаемые расходы на модернизацию того или иного транспортного средства с целью обеспечить его соответствие требованиям испытаний на боковой удар о столб являются слишком высокими, и в этой связи не стали рассматривать этот подход в порядке анализа расходов в рамках этих гтп".

Пункты 135–139 (прежние), изменить нумерацию на 139–143.

Пункт 140 (прежний), изменить нумерацию на 144, а текст изменить следующим образом:

"144. ...Это означает, что стоимость компонентов боковой системы пассивной безопасности, полученная путем перерасчета расходов в долл. США 1999 года в расходы в долл. США 2012 года, представляет собой, как можно ожидать, **максимальную** оценку стоимости таких компонентов".

Пункты 141–142 (прежние), изменить нумерацию на 145–146.

Пункт 143, изменить нумерацию на 147, а текст сноски ²² изменить следующим образом:

"²². Fitzharris et al, p 136–139"

Пункты 144–149 (прежние), изменить нумерацию на 148–153.

Текст Правил (часть II)

Включить новый пункт 3.1 следующего содержания:

"3.1 "Задняя дверь" означает дверь или систему дверей задней части автотранспортного средства, через которую входят или выходят пассажиры из транспортного средства или из которого или в которое может загружаться или выгружаться груз. Она не включает:

- а) крышку багажника; или
- б) дверь или окно, которые полностью выполнены из стекломатериала, и те замки и/или петли систем, которые непосредственно прикреплены к стекломатериалу".

Пункты 3.1–3.7 (прежние), изменить нумерацию на 3.2–3.8.

Пункт 3.8 (прежний) следует исключить.

Пункт 4.1, сноску ³ изменить следующим образом:

³ Технические характеристики, **включая** подробные чертежи и **порядок сборки/разборки** манекенов взрослого мужчины 50-го перцентиля WorldSID содержатся в добавлении [2] к Общей резолюции. **До принятия добавления [2] к Общей резолюции с чертежами и процедурами можно ознакомиться в ИСО, Женева (Швейцария)".**

Пункт 4.4.2, изменить следующим образом:

"4.4.2 Любая дверь (в том числе задняя дверь, но за исключением крышки багажника)...".

Приложение 1

Пункт 3.3.1, включить ссылку на сноску ¹ и текст сноски ¹ и изменить текст следующим образом:

"3.3.1 Манекен взрослого мужчины 50-го перцентиля WorldSID, соответствующий требованиям добавления [2] к Общей резолюции и... настоящих правил"¹.

Пункт 5.5.1, изменить следующим образом:

"5.5.1 Двери, включая **любую заднюю** дверь...".

Пункт 7.2, включить ссылку на сноску ⁴ и текст сноски ⁴ и изменить текст следующим образом:

"7.2 Максимальная скорость испытания может быть снижена до 26 км/ч в случае транспортных средств"⁴.

Пункты 7.5–7.6, *снять в тексте квадратные скобки.*

Приложение 2

Пункт 2.3 следует исключить.

¹ "Добавление [2] к Общей резолюции в настоящее время находится на стадии разработки. До принятия добавления [2] к Общей резолюции с процедурами сертификации, сборки и разборки манекена взрослого мужчины, содержащиеся в стандарте ISO 15830, можно ознакомиться в ИСО, Женева (Швейцария). Инженерно-технические чертежи можно получить в ИСО по адресу standards.iso.org/iso/15830. Что касается хода работы по разработке добавления [2] к Общей резолюции, см. веб-сайт Рабочей группы ЕЭК ООН по пассивной безопасности (GRSP), Дворец Наций, Женева (Швейцария)".

⁴ "Договаривающиеся стороны, которые выбирают этот вариант, уведомляют Генерального секретаря в письменной форме в момент направления уведомления, предусмотренного статьей 7.2 Соглашения 1998 года".

Пункт 2.4 (прежний), изменить нумерацию на 2.3, а текст изменить следующим образом:

"2.3 "Конструктивный угол наклона ребра" означает... **нижней частью грудной клетки**, средней частью грудной клетки и брюшными ребрами взрослого мужского манекена ..."

Пункт 2.5, изменить нумерацию на 2.4.

Пункт 2.6 (прежний), изменить нумерацию на 2.5, а текст сноски ¹ изменить следующим образом:

"¹ Подробное описание механизма измерения точки Н (инструмент измерения точки Н), включая чертежи и размеры, содержатся в добавлении [2] к Общей резолюции. До принятия добавления [2] к Общей резолюции это описание доступно на веб-сайте ИСО по ссылке standards.iso.org/iso/15830".

Пункт 2.7(прежний), изменить нумерацию на 2.6, а текст изменить следующим образом:

"2.6. "Угол ребра манекена" означает угол между **средней частью грудной клетки, нижней частью грудной клетки и...**"

Пункты 2.8–2.12, изменить нумерацию на 2.7–2.11.

Пункт 2.13, изменить нумерацию на 2.12, а текст изменить следующим образом:

"2.12 "Контрольная линия подушки сиденья" означает... в пункте 2.14 настоящего приложения".

Пункты 2.14 и 2.15, изменить нумерацию на 2.13 и 2.14.

Включить новый пункт 2.15 следующего содержания:

"2.15 "Медианная плоскость плеча" означает плоскость, разделяющую левый или правый (в соответствующем случае) блок плечевых скоб на симметричную переднюю/заднюю секции. Медианная плоскость плеча перпендикулярна осевой линии стержня плечевого сустава и параллельна оси у датчика измерения нагрузки на плечо (или эквивалентно ориентированной оси сменной конструкции датчика измерения нагрузки на плечо)".

Пункт 4.1, изменить следующим образом:

"4.1 При необходимости на транспортном средстве производят регулировку согласно предписаниям пункта 4.1.1 **настоящего приложения**; а в случае... и 4.1.3 **настоящего приложения**".

Пункт 5.6, снять в тексте квадратные скобки.

Пункт 5.7, изменить следующим образом:

"5.7 Для установки КТПС в крайнее заднее **положение** используют механизм управления сиденьем, предназначенный для его перемещения вперед/назад".

Пункт 5.9, изменить следующим образом:

"5.9 Для установки КТПС в крайнее нижнее вертикальное положение используют механизм управления сиденьем, предназначенный для его перемещения в вертикальном направлении. Необходимо удо-

стовериться в том, что подушка сиденья по-прежнему находится в крайнем заднем положении. **Зафиксировать КТПС в продольном положении в исходной системе координат транспортного средства**".

Пункт 5.11, изменить следующим образом:

"5.11 На оси X транспортного средства... пунктами **5.9** и 5.10 выше (20 мм в направлении задней части автомобиля от среднего положения регулировки)".

Пункт 5.13, изменить следующим образом:

"5.13 В целях последующего использования... указанного в пункте **7.4.6** настоящего приложения, данное положение регулировки используют в качестве окончательного положения регулировки подушки сиденья для установки манекена³".

Пункты 6.6.2.2 и 6.6.2.1, снять в тексте квадратные скобки.

Пункт 6.20, снять в тексте квадратные скобки.

Пункт 6.25, изменить следующим образом:

"6.25 За исключением случая, описанного в пункте **7.4.6** настоящего приложения;"

Пункт 7.15, изменить нумерацию на 7.14.

Пункт 7.16 (прежний), изменить нумерацию на 7.15, а текст изменить следующим образом:

"7.4.15 Обе руки располагают в положении блокировки под углом **48°**. В этом положении **плоскость симметрии каждого** элемента руки образует угол **48° ± 1°** со смежной (т.е. левой/правой медианной плоскостью плеча)".

Пункт 7.4.2, включить новую ссылку на сноску ⁵ и текст новой сноски ⁵ следующего содержания:

"7.4.2 Для размещения тазового отдела задней части сиденья применяют продольное и поперечное раскачивающее движение⁵".

Пункт 7.4.3 следует исключить.

Пункт 7.4.4, изменить нумерацию на 7.4.3, а текст изменить следующим образом:

"7.4.3 В том случае, если **сочленение брюшного ребра и/или внешней стороны каждого (т.е. левого/правого) нижнего блока брюшных ребер соприкасается с покрытием тазового элемента, обеспечивают, чтобы поверхности соприкосновения сочленения брюшного ребра и внешней стороны каждого нижнего брюшного ребра находились сзади внутренней брюшной стенки покрытия таза, а не на самом покрытии таза.**"

⁵ Для того чтобы обеспечить повторяемость и устойчивость положения таза, рекомендуется после завершения этого этапа удостовериться в том, что таз соприкасается с подушкой сиденья по всей ширине таза."

Пункт 7.4.6, изменить нумерацию на 7.4.5.

"7.4.5 Необходимо удостовериться в том ... **7.4.3 настоящего приложения**. Если по-прежнему не удастся обеспечить достаточно близкое положение точки Н (± 10 мм) к точке Н WS50M, то расстояние между ними регистрируют и переходят к следующему этапу."

Пункты 7.4.7–7.4.9.1, изменить нумерацию на 7.4.6–7.4.8.1.

Пункты 7.4.9.2 и 7.4.9.3, изменить нумерацию на 7.4.8.2 и 7.4.8.3 и снять в тексте квадратные скобки.

Пункты 7.4.10 и 7.4.11, изменить нумерацию на 7.4.9 и 7.4.10.

Пункт 7.4.11.1, изменить нумерацию на 7.4.10.1, а текст изменить следующим образом:

"7.4.10.1. Регулировку манекена производят до тех пор, пока показания датчика угла наклона грудной клетки (по отношению к оси у датчика) не достигают значения в диапазоне $\pm 1^\circ$ конструктивного **угла наклона ребра, указанного** изготовителем."

Пункты 7.4.11.2–7.4.12, изменить нумерацию на 7.4.10.2–7.4.11.

Пункты 7.4.13–7.4.16, изменить нумерацию на 7.4.12–7.4.15, а текст изменить следующим образом:

"7.4.12 Далее осуществляют окончательную установку ступни и ноги путем повторения шагов, описанных в пункте **7.4.7. настоящего приложения**, в случае места для сидения водителя или шагов, описанных в пункте **7.4.8. настоящего приложения**, в случае места для сидения пассажира.

{7.4.13. Необходимо удостовериться в том, что точка Н испытуемого манекена и угол наклона туловища манекена по-прежнему отвечают соответствующим требованиям пунктов **7.4.9 и 7.4.10 настоящего приложения**. В противном случае повторить шаги, начиная с настоящего приложения}"

{7.4.14 Измеряют и ... угла ребра манекена и угла датчика наклона головы}.

7.4.15 Обе руки располагают в положении блокировки под углом **48°**. В этом **положении плоскость симметрии каждого элемента, моделирующего кость руки, образует** угол $48^\circ \pm 1^\circ$ со смежной (т.е. левой/правой, в соответствующем случае) медианой плоскостью плеча."

Приложение 7

Пункт 4.1 изменить следующим образом:

"4.1 Максимальное значение смещения ребра грудной клетки равно максимальному значению смещения любого (верхнего, среднего или нижнего) ребра грудной клетки, **определяемое на основе** показателей выходного напряжения ..."

Пункт 5.1 изменить следующим образом:

- "5.1 Максимальное значение смещения ребра брюшного отдела равно максимальному значению смещения любого (среднего или нижнего) ребра брюшного отдела, **определяемое на основе** показателей выходного напряжения ..."

Принято на основе GRSP-53- 04-Rev.1 (см. пункт 11)

Окончательный доклад неофициальной рабочей группы по глобальным техническим правилам, касающимся бокового удара о столб

A. Введение

1. Цель настоящего доклада – дополнить информацию процедурного характера о разработке гтп, включенных в часть I (Изложение технических соображений и обоснование) гтп и представить дополнительные данные о работе неофициальной рабочей группы.
2. Информацию по техническим соображениям и обоснованию данных гтп см. часть I гтп.

B. Информация процедурного характера

3. На 150-й сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в марте 2010 года представитель Австралии внес на рассмотрение неофициальный документ (WP.29-150-11) с предложением разработать глобальные технические правила (гтп), касающиеся бокового удара о столб (БУС). Данное предложение содержало пять ключевых элементов, а именно:

- a) большое число случаев смерти в результате боковых ударов о столб (т.е. столкновений с узкими предметами, такими как телеграфные столбы, указательные знаки и деревья), а также других видов бокового удара в Австралии и других странах;
- b) наличие значительных различий в процедурах испытаний на боковой удар и боковой удар о столб как в рамках правил, так и в добровольных стандартах;
- c) наличие значительных различий между манекенами, используемыми в испытаниях на столкновение, а также озабоченности относительно их биодостоверности, что вызывает беспокойство по поводу их эффективности в части прогнозирования реальных показателей травмирования;
- d) разработка взрослого мужского манекена 50-го перцентиля WorldSID, предназначенного для испытания на боковой удар, который имеет более высокие показатели биодостоверности, дала уникальную возможность усовершенствовать международные нормы проведения испытания на боковой удар путем разработки гтп, касающихся бокового удара о столб, повысив тем самым безопас-

ность водителей и пассажиров и сведя к минимуму расходы для потребителей и отрасли;

- е) стандарт для бокового удара о столб может оказаться полезным и для улучшения ситуации с точки зрения боковых ударов в целом, благодаря более эффективной защите головы.

4. Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) просил секретариат WP.29 распространить на его сессии в июне 2010 года документ WP.29-150-11 под официальным обозначением для рассмотрения и голосования. Было принято решение передать документ WP.29-150-11 Рабочей группе по пассивной безопасности (GRSP) для рассмотрения на ее сессии в мае 2010 года и принятия решения в отношении необходимости создания неофициальной рабочей группы.

5. На своей сорок седьмой сессии в мае 2010 года GRSP рассмотрела официальное предложение, сделанное экспертом от Австралии (ECE/TRANS/WP.29/2010/81), а также дополнительный неофициальный документ (GRSP-47-28), включавший предполагаемый перечень задач (впоследствии переработанный в круг ведения), и одобрила учреждение неофициальной рабочей группы под председательством Австралии при условии согласия со стороны АС.3.

6. На 151-й сессии WP.29, состоявшейся в июне 2010 года, АС.3 рассмотрел официальное предложение представителя Австралии и дал согласие на разработку гтп и учреждение неофициальной рабочей группы. АС.3 также согласился с тем, что в качестве первоначальных задач этой неофициальной рабочей группе следует:

- а) подтвердить потребность в таких гтп в плане обеспечения безопасности в свете все более широкого использования системы электронного контроля устойчивости транспортных средств;
- б) одновременно с этим оценить потенциальные стандарты для испытаний на столкновение, которые должны найти отражение в предлагаемых гтп. Это предложение было включено в перечень предложений по разработке гтп, принятых АС.3 (ECE/TRANS/WP.29/АС.3/28).

7. На 154-й сессии WP.29, состоявшейся в июне 2011 года, АС.3 утвердил круг ведения неофициальной рабочей группы и ее первый доклад о ходе работы (ECE/TRANS/WP.29/2011/87).

8. На 157-й сессии WP.29, состоявшейся в июне 2012 года, АС.3 принял второй доклад о ходе работы неофициальной рабочей группы и поправки к кругу ведения неофициальной рабочей группы с целью наметить второй этап разработки гтп для включения в него взрослого женского манекена 5-го перцентиля WorldSID (ECE/TRANS/WP.29/2012/59). Поправки к кругу ведения содержатся в приложении 1.

9. На пятьдесят первой сессии GRSP, состоявшейся в мае 2012 года, неофициальная рабочая группа представила первоначальный проект части II гтп (GRSP-51-16).

10. На 158-й сессии WP.29 в ноябре 2012 года АС.3 решила предоставить неофициальной рабочей группе мандат на первый этап работы до марта 2014 года с учетом того, что официальный проект ГТП будет рассмотрен АС.3 в ноябре 2012 года, но что при этом возможны задержки. При этом было также отмечено,

что, поскольку график официального подтверждения манекена 5-го перцентиля WorldSID, моделирующего взрослую женщину, не ясен, соответствующее предложение по определению крайнего срока второго этапа будет представлено отдельно.

11. На пятьдесят второй сессии GRSP в декабре 2012 года неофициальная рабочая группа представила первоначальный проект части I и дополнительно проработанный проект части II по разработке данных гтп (GRSP-52-07).

12. На пятьдесят третьей сессии GRSP в мае 2013 года неофициальная рабочая группа представила предложение по глобальным техническим правилам, касающимся бокового удара о столб (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7), и предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 (GRSP-53-05).

13. GRSP согласовала по существу предлагаемые поправки к ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7, содержащиеся в документе GRSP-53-05, и внесла целый ряд других поправок в представленный текст. Эти поправки показаны в виде редакторской правки в документе GRSP-53-23. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 с поправками, содержащимися в GRSP-52-23, с тем чтобы его можно было представить на рассмотрение AC.3 в ноябре 2013 года в качестве рабочего документа.

14. Подробная информация о работе неофициальной рабочей группы:

Неофициальная рабочая группа провела следующие совещания:

- a) 1-е совещание, Бонн, 16–18 ноября 2010 года
- b) 2-е совещание, Брюссель, 3–4 марта 2011 года
- c) 3-е совещание, Вашингтон, 9 июня 2011 года
- d) 4-е совещание, Сеул, 27–28 октября 2011 года
- e) 5-е совещание, Лондон, 22–23 марта 2012 года
- f) 6-е совещание, Мюнхен, 20–21 июня 2012 года
- g) 7-е совещание, Вашингтон, 20–21 сентября 2012 года
- h) 8-е совещание, Париж, 20–21 ноября 2012 года.

15. Неофициальная рабочая группа также провела рабочее совещание по электронной системе "Webex" 7 февраля 2013 года.

16. В работе совещаний приняли участие представители: Австралии, Германии, Европейской комиссии, Канады, Китая, Нидерландов, Республики Корея, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции, Японии и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП).

17. На различных совещаниях присутствовали также представители целого ряда других организаций, в частности научно-исследовательских, при этом перечень направленных по почте документов был в целом обширным.

18. Совещания проходили под председательством г-на Роберта Хогана, а секретариатская и техническая поддержка обеспечивалась г-ном Томасом Бельшером и г-ном Марком Тереллем – сотрудниками Департамента инфраструктуры и транспорта Австралии.

19. Неофициальная рабочая группа по гтп работала в тесном сотрудничестве с неофициальной рабочей группой по согласованию манекенов, используемых в ходе испытаний на боковой удар (группа по WorldSID), при этом совещание группы по WorldSID проводилось непосредственно перед совещаниями группы по гтп, что давало участникам возможность присутствовать на обоих совещаниях.

20. Неофициальная рабочая группа отреферировала или разработала целый ряд документов, включая протоколы заседаний и презентаций, которые показывают – вместе с документами GRSP – хронологию разработки данных гтп. Эти документы перечислены в приложении 2 и доступны на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу: <https://www2.unecse.org/wiki/pages/viewpage.action?pageId=3178630>.

Приложение 1

Пересмотренный круг ведения

К числу основных задач, выполняемых неофициальной рабочей группой, относятся:

- a) обзор существующих исследований, включая краш-тесты, и публикаций;
- b) поддержание связи с неофициальной рабочей группой GRSP по WorldSID и рассмотрение итогов ее совещаний;
- c) оценка потребностей в обеспечении безопасности, включая анализ регистрируемых в настоящее время случаев гибели и травмирования в результате бокового удара о столб, других боковых ударов и опрокидываний, с учетом таких положительных изменений в области безопасности, которые уже происходят или могут происходить в будущем, как ЭКУ; учет целевых категорий транспортных средств;
- d) изучение возможных процедур испытаний;
- e) рассмотрение вариантов предлагаемых процедур испытаний;
- f) определение возможных контрмер на основе ограниченного числа процедур испытаний;
- g) расчет возможного снижения числа дорожно-транспортных происшествий и случаев травматизма в результате принятия этих контрмер;
- h) оценка выгод и затрат для ограниченного числа процедур испытаний (включая использование данных по большому числу стран в связи с возможностью существенных различий в получаемых выгодах);
- i) оценка возможных дополнительных выгод и затрат, например в связи с испытанием меньшего по размеру манекена (женского манекена 5-го перцентиля) и сидений для водителей и пассажиров с неударной стороны или задних сидений;
- j) выбор предпочтительной процедуры испытания;
- k) подготовка проекта глобальных технических правил – этап 1 (мужской манекен 50-го перцентиля WorldSID) для рассмотрения GRSP и впоследствии WP.29; и

- 1) подготовка проекта глобальных технических правил – этап 2 (женский манекен 5-го перцентиля WorldSID) для рассмотрения GRSP и впоследствии WP.29.

Приложение 2

Документы совещаний неофициальной рабочей группы

RD-01, Национальная администрация по безопасности дорожного движения (НАБДД): раздел 49 КФП, части 571 и 585 федеральных стандартов безопасности автотранспорта; защита водителей и пассажиров при ударе о внутреннюю обшивку; защита от бокового удара; сохранность топливной системы; электрические транспортные средства: защита от разлива электролита и поражения электрическим током; требования к отчетности о поэтапном введении средств защиты от бокового удара; окончательный норматив (2007 год)

RD-02, НАБДД (Управление нормативного анализа и оценки, Национальный центр статистики и анализа): FMVSS № 214 о внесении поправок в описание динамического испытания на боковой удар: добавление испытания на удар о столб под косым углом (2007 год)

RD-03, НАБДД и "Абакус технолоджи корпорейшн": исследование НАБДД по вопросу о боковом ударе: обоснование для обновления процедур проведения испытаний

RD-04, НАБДД: раздел 49 КФП, части 571 и 598 федеральных стандартов безопасности автотранспорта; защита от бокового удара; требования к отчетности о введении испытания на боковой удар; предлагаемый норматив (2004 год)

RD-05, НАБДД: раздел 49 КФП, части 571 и 585 [реестр № NHTSA-2008-0104] RIN 2127-AK27 федеральных стандартов безопасности автотранспорта; защита водителей и пассажиров при ударе о внутреннюю обшивку; защита от бокового удара; требования к отчетности о поэтапном введении средств защиты от бокового удара (2008 год)

PSI-01-01: проект повестки дня первого совещания неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-01-02: запрос данных у стран

PSI-01-03: определение столба

PSI-01-04: краткое изложение данных о существующих испытаниях на столкновение и моделировании

PSI-01-05, неофициальная группа GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб (решения GRSP и WP.29, проекты правил процедуры и круга ведения)

PSI-01-06, повестка дня первого совещания неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-01-07, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: гтп, касающиеся бокового удара о столб: оценка потребности в обеспечении безопасности: первоначальный сбор данных

PSI-01-08, Федеральный научно-исследовательский автодорожный институт Германии (БАСТ): последствия контроля устойчивости транспортных средств с точки зрения дорожно-транспортных происшествий на сельских дорогах – неофициальная группа GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-01-09, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии и Центр исследований дорожно-транспортных происшествий Университета Монаш (ЦИДТПМ): оценка транспортных технологий – электронный контроль устойчивости: использование австралийских данных о рейтинге безопасности подержанных автомобилей

PSI-01-10, НАБДД: испытание на боковой удар о столб в Соединенных Штатах Америки – Федеральный стандарт безопасности автотранспорта № 214

PSI-01-11, рабочая группа 13 и рабочая группа 21 Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКБТС): данные о дорожно-транспортных происшествиях: боковой удар о столб

PSI-01-12, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: резюме имеющихся данных об испытаниях

PSI-01-13, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: резюме нынешних испытаний на удар о столб

PSI-01-14, Министерство транспорта Канады: сопоставление испытаний на удар о столб WorldSID Infrared – Телескопическая штанга для оценки сдавливания грудной клетки (IRTRACC), WorldSID Rib-Eye и европейский манекен для испытания на боковой удар с продленным реберным элементом (ES) 2 - re

PSI-01-15, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: австралийское исследование 2010 года по вопросу о боковых ударах о столб – резюме недавних исследований с использованием манекена 50-го перцентиля WorldSID на удар о столб под углом, перпендикулярный удар и на перпендикулярный удар со смещением центра тяжести

PSI-01-16, НАБДД: анализ выгод в плане регулирования последствий бокового удара под углом о столб

PSI-01-17, рабочая группа 13 и рабочая группа 21 ЕКБТС: затраты/выгоды от введения процедур испытания на боковой удар

PSI-01-18, Министерство транспорта Канады: обновленная информация Подкомитета по установке манекена WorldSID

PSI-02-01: проект повестки дня второго совещания неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-02-02, первый доклад о ходе работы неофициальной группы по гтп, касающимся бокового удара о столб (БУС)

PSI-02-03, отчет о первом совещании неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-02-04, повестка дня второго совещания неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-02-05, НАБДД: FMVSS № 226 – окончательный норматив по сокращению выбросов

PSI-02-06, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: гтп, касающиеся бокового удара о столб: оценка потребности в обеспечении безопасности: обновленные данные

PSI-02-07, "Рено" и "ПСА Пежо-Ситроен": данные о дорожно-транспортных происшествиях, связанных с боковым ударом о столб – Франция, национальные данные и данные ЛАБ

- PSI-02-08, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: применение/сфера действия гтп по БУС (проект для обсуждения)
- PSI-02-09, комплексный проект по опережающим системам защиты (APROSYS): деятельность по изучению случаев боковых ударов легковых автомобилей о столб
- PSI-02-10, НАБДД: краш-тесты с использованием WorldSID
- PSI-02-11, НАБДД: обсуждение вопроса о травмах, полученных во время дорожно-транспортных происшествий, которые сопровождаются боковым ударом о столб, – обоснование НАБДД в отношении обновления процедур проведения испытаний на боковой удар и анализ выгод
- PSI-02-12, БАСТ: данные о дорожно-транспортных происшествиях: боковые удары о столб – неофициальная группа по гтп, касающимся бокового удара о столб (БУС)
- PSI-02-13, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: анализ структурной деформации транспортного средства при ударе о столб под углом, перпендикулярном удару и перпендикулярном удару со смещением центра тяжести
- PSI-02-14, НАБДД: реальная необходимость в испытаниях на удар под углом
- PSI-02-15, ISO/WG6 и ACEA-TFD: обновленная информация о кривых риска травматизма WorldSID
- PSI-02-16, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: случаи гибели и серьезного травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, сопровождающихся боковым ударом, в разбивке по возрастным группам – штат Виктория, Австралия, 2000–2009 годы
- PSI-02-17, Научно-исследовательский институт транспорта Мичиганского университета: последствия возраста водителя или пассажира, получившего травму АИС 3+, на основе результатов обобщающего анализа данных в рамках сводной национальной системы выборочных обследований на автомобильном транспорте (НСВО) / исследований травматизма в результате столкновения (СИПЕН)
- PSI-02-18, Группа БМВ: дорожно-транспортные происшествия, связанные с боковым ударом о столб, и испытания транспортного средства
- PSI-02-19, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: предложение о проведении исследования – количественный анализ травм при боковом ударе и эффективность существующих контрмер; расширение проводимой работы по повышению эффективности боковой подушки безопасности
- PSI-03-01, повестка дня третьего совещания неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб
- PSI-03-02, отчет о втором совещании неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб
- PSI-03-03, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: совместное исследование Австралии и Канады, посвященное боковому удару о столб
- PSI-03-04, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: гтп, касающиеся бокового удара о столб: оценка потребности в обеспечении безопасности: обновленные данные

PSI-03-05, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: случаи гибели и серьезного травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, сопровождающихся боковым ударом, в разбивке по видам удара, возрастным группам водителей и пассажиров и годам выпуска транспортных средств – штат Виктория, Австралия, 1999–2010 годы

PSI-03-06, НАБДД: дополнительные выгоды от испытания на перпендикулярный удар по сравнению с испытанием на удар под косым углом

PSI-03-07, ЦИДТПМ: анализ данных в целях изучения особенностей травм в случае дорожно-транспортных происшествий, сопровождающихся ударом со стороны водителей или пассажиров или боковым ударом: сравнение риска травматизма между случаями удара о столб и столкновений двух транспортных средств

PSI-03-08, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: сфера действия гтп ООН (проект для обсуждения)

PSI-03-09, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: варианты в отношении женского манекена 5-го перцентиля

PSI-03-10, БАСТ: данные о дорожно-транспортных происшествиях: боковые удары о столб

PSI-03-11, Группа БМВ: мужской манекен 50-го перцентиля WorldSID – критерии травматизма

PSI-03-12, НАБДД: воспроизводимость конфигурации испытания на удар под косым углом

PSI-04-01, повестка дня четвертого совещания неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-04-02, отчет о третьем совещании неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-04-03, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: совместное исследование Австралии и Канады, посвященное боковому удару о столб

PSI-04-04, Техническое объединение автомобильной, мотоциклетной и велосипедной промышленности (УТАК): четвертое совещание неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-04-05, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: необходимость в обеспечении безопасности – показатели, свидетельствующие о высоком уровне травматизма

PSI-04-06, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: Сфера действия гтп – смертность среди водителей и пассажиров транспортных средств категории N₁ в Австралии

PSI-04-07, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: варианты устранения различий в сроках готовности мужского манекена 50-го перцентиля WorldSID и женского манекена WorldSID 5-го перцентиля в связи с разработкой гтп, касающихся бокового удара о столб

PSI-04-08, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: анализ случаев бокового удара о столб в разбивке по углу удара в национальном углубленном обследовании дорожно-транспортных происшествий Австралии (ANCIS)

PSI-04-09, НАБДД: изъятия (в FMVSS № 214)

- PSI-04-10, МОПАП: сфера действия гтп, касающихся бокового удара о столб, – данные об эксплуатации коммерческих транспортных средств и дорожно-транспортных происшествиях
- PSI-04-11, Японский центр интернационализации автомобильных стандартов (ЯЦИАС)/Япония: предложение и план исследований Японии
- PSI-04-12, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: проект наброска преамбулы гтп
- PSI-04-13, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: проект текста гтп (примечание: пересмотренный проект этого текста был распространен среди членов неофициальной группы по БУС 4 ноября 2011 года в качестве рабочего документа)
- PSI-05-01, повестка дня пятого совещания неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб
- PSI-05-02, отчет о четвертом совещании неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб
- PSI-05-03, ЦИДТПМ: анализ детальных и общих данных по авариям в целях обоснования разработки глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб
- PSI-05-04, БАСТ: дорожно-транспортные происшествия в Германии в результате бокового удара о столб
- PSI-05-05, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии и Министерство транспорта Канады: совместное австралийско-канадское исследование, посвященное боковому удару о столб
- PSI-05-06, ЯЦИАС/Япония: результаты исследования ТЕСТ и соответствующее предложение Японии
- PSI-05-07, МОПАП: защита в случае бокового удара о столб (данные об издержках) на основе исследований ЕКПБТ и НАБДД
- PSI-05-08, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: необходимость повышения безопасности – показатели, свидетельствующие о высоком уровне травматизма
- PSI-05-09, МОПАП: область применения гтп – боковой удар о столб – изъятие из правил для коммерческих транспортных средств
- PSI-05-10, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: важность точного согласования параметров бокового удара о столб
- PSI-06-01, повестка дня шестого совещания неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб
- PSI-06-02, отчет о пятом совещании неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб
- PSI-06-03, ЦИДТПМ: дополнительный анализ риска травмирования и затрато-эффективности усиленной защиты в связи с боковым столкновением в форме гтп, касающихся бокового удара о столб (БУС)
- PSI-06-04, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии и Министерство транспорта Канады: совместное австралийско-канадское исследование, посвященное боковому удару о столб

SI-06-05, УТАК: испытание европейских автомобилей типа "лимузин" на боковой удар о столб

PSI-06-06, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: необходимость повышения безопасности – показатели, свидетельствующие о высоком уровне травматизма

PSI-06-07, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии: транспортные средства категории 2: данные о продаже автомобилей в Австралии и о необходимости повышения безопасности

PSI-06-08, целевая группа ИСО по манекену 50-го процентиля WorldSID: обновленный вариант гтп, касающихся бокового удара о столб

PSI-06-09, НАБДД: доклад о ходе работы ГТО по манекену 50-го процентиля WorldSID

PSI-06-10, Висконсинский медицинский колледж: предварительный анализ травмирования плеча на основе базы данных СИПЕН

PSI-06-11, "Ауди": нагрузка на водителя и пассажиров в случае бокового удара о столб

PSI-06-12, НАБДД: испытания транспортных средств на боковой удар: данные, касающиеся манекена WorldSID

PSI-06-13, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии и Министерство транспорта Канады: резюме случаев травмирования со смещением ребер

PSI-07-01, повестка дня седьмого совещания неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-07-02, отчет о шестом совещании неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-07-03, Департамент инфраструктуры и транспорта Австралии и Министерство транспорта Канады: совместное австралийско-канадское исследование по боковым ударам о столб

PSI-07-04, Корейский научно-исследовательский автомобильный институт: оценка параметров манекенов WorldSID и ES2 в связи с испытанием на боковой удар о столб

PSI-07-05, Висконсинский медицинский колледж: смещение ребер, определенное в результате салазочных испытаний на боковой удар о столб под косым углом с использованием трупов

PSI-07-06, Висконсинский медицинский колледж и научно-исследовательский автодорожный центр НАБДД: испытания на травмирование брюшной полости с использованием манекена WorldSID

PSI-07-07, МОПАП: предложение в отношении области применения гтп, касающихся БУС

PSI-07-08, МОПАП: габариты фургонов и легковых автомобилей

PSI-07-09, МОПАП: текст преамбулы глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб

PSI-07-10: Предложение Японии, касающееся узких транспортных средств (автомобили кей-класса и т.д.) (скорость удара)

PSI-07-11: За гранью безопасности – учет в моделях законов физики: влияние высоты сиденья в связи с боковым ударом о столб

PSI-07-12, Департамент автомобильного транспорта: нагрузка на плечо манекена на 50-го перцентиля WorldSID

PSI-07-13, группа БМВ: оценка травмирования плеча с использованием манекена на 50-го перцентиля WorldSID – предложение отрасли

Восьмое совещание

PSI-08-01, повестка дня восьмого совещания неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-08-02, отчет о седьмом совещании неофициальной группы GRSP по гтп, касающимся бокового удара о столб

PSI-08-03: ГТП, касающиеся бокового удара о столб: график работы

PSI-08-04, ЦИДТПМ: оценка потребностей в усилении защиты в случае бокового удара в форме глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб, и ее потенциальных преимуществ

PSI-08-05, МОПАП: вводная информация к обсуждению области применения гтп, касающихся бокового удара о столб

PSI-08-06, МОПАП: углубленное исследование дорожно-транспортных происшествий в Германии (ГИДАС): анализ дорожно-транспортных происшествий в связи с боковым ударом о столб с участием коммерческих транспортных средств

PSI-08-07, МОПАП: предлагаемая область применения

PSI-08-08: кривые риски травмирования, определенные по манекену 50-го перцентиля WorldSID

PSI-08-09: обоснование критериев оценки травмирования плеча с использованием манекена WorldSID

PSI-08-10, ЛАБ: анализ затрат и выгод правил, касающихся бокового удара о столб; данные, представленные Францией

PSI-08-11: проект текста правил, касающихся БУС

PSI-08-12: проект преамбулы – глобальные технические правила № XX, касающиеся бокового удара о столб

PSI-08-13: Дж. Ленард, Р. Фрэмpton, А. Кёрк, А. Моррис, Р. Ньютон, П. Томас, П. Фей: Дорожно-транспортные происшествия, травматизм и приоритеты в области безопасности в связи с транспортными средствами малой грузоподъемности в Великобритании.

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 14

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/3 (см. пункт 20 настоящего доклада)

...

Включить новый пункт 5.3.8.8 следующего содержания:

"5.3.8.8 Независимо от пункта 5.3.8.1, место для ISOFIX не требуется обеспечивать в машинах скорой помощи либо автомобилях, предназначенных для ритуальных услуг, а также в транспортных средствах, предназначенных для эксплуатации подразделениями вооруженных сил, гражданской обороны, пожарной охраны и службами, ответственными за поддержание правопорядка".

Приложение 1, включить новый пункт 7 следующего содержания:

"7. Применяется изъятие в отношении ISOFIX, допускаемое пунктом 5.3.8.8.: да/нет/2"

Изменить нумерацию пунктов 7–19(прежних) на 8–20.

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 16

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/8 (см. пункт 23 настоящего доклада)

...

Пункт 8.1.9 изменить следующим образом:

"8.1.9. В случае фронтальной подушки... хорошо видимых повреждений козырька или крыши внутри транспортного средства.

Если на транспортном средстве нет солнцезащитного козырька или крыши, знак предупреждения наносится на том месте, которое хорошо видно в любое время.

В случае фронтальной подушки безопасности для других сидений транспортного средства знак..."

...

Приложение V

Проект поправок к Правилам № 17

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2013/5 (см. пункт 26 настоящего доклада)

Пункт 2.9 изменить следующим образом:

"2.9 *"Откидное сиденье"* означает сиденье, **которое** обычно находится в сложенном состоянии, **может быть легко откинута и предназначено для использования** в случае необходимости **лицом, находящимся** в транспортном средстве."

...

Приложение VI

Проект поправок к Правилам № 94

Принят на основе документа GRSP-53-27 (см. пункт 35)

Пункт 6.2.2 изменить следующим образом:

"6.2.2 В случае фронтальной подушки... хорошо видимых повреждений козырька или крыши внутри транспортного средства.

Если на транспортном средстве нет солнцезащитного козырька или крыши, знак предупреждения наносится на том месте, которое хорошо видно в любое время.

В случае фронтальной подушки безопасности для других сидений транспортного средства знак..."

Приложение VII

Проект поправок к новым правилам, касающимся усовершенствованных детских удерживающих устройств

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/12 (см. пункт 44 настоящего доклада)

...

Пункт 7.1.2.1 изменить следующим образом:

"7.1.2.1 Манекен оснащается соответствующим образом одним из устройств приложения нагрузки, описанных в приложении 21. Поместить манекен в удерживающую систему в соответствии с настоящими Правилами и с учетом инструкций изготовителя со стандартным провесом, как это предписано в пункте 7.1.3.5; данное требование применяется ко всем системам идентичным образом".

...

Приложение 21 изменить следующим образом (названия и таблицы):

"Приложение 21

Устройство приложения нагрузки I

...

№		Наименование	Данные	Количество
1	PV000009.1	головной ремень – 39 мм	-	1
2	PV000009.2	плечевой ремень 1 л/р – 39 мм	-	2
3	PV000009.3	паховый ремень – 39 мм	-	1
4	PV000009.4	бедренный ремень – 39 мм	-	1
5	102 18 31	форма шва (30x17)	шов: 77, нить: 30, цвет: светло серый	8
6	PV000009.5	пластмассовая пряжка	-	2
7	PV000009.6	форма шва (2x37)	шов: 77, нить: 30, цвет: светло серый	2

длина натяжения	+/-5 мм					
	манекен Q 0	манекен Q 1	Q 1,5	Q 3	Q 6	Q 10
головной ремень	1 000 мм	1 000 мм	1 000 мм	1 200 мм	1 200 мм	1 200 мм
плечевой ремень	750 мм	850 мм	950 мм	1 000 мм	1 100 мм	1 300 мм
паховый ремень	300 мм	350 мм	400 мм	400 мм	450 мм	570 мм
бедренный ремень	400 мм	500 мм	550 мм	600 мм	700 мм	800 мм
размер X	120 мм	130 мм	140 мм	140 мм	150 мм	1600 мм

Ремень			
Ширина	Толщина	Растяжение	Прочность
39 мм +/- 1мм	1 мм +/- 0,1 мм	5,5 – 6,5 %	5,5 – 6,5 %

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

Устройство приложения нагрузки II

...

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

длина натяжения	+/-5 мм					
	манекен Q 0	манекен Q 1	Q 1,5	Q 3	Q 6	Q 10
основной ремень (A)	1 740 мм	1 850 мм	1 900 мм	2 300 мм	2 000 мм	2 100 мм
бедренный ремень (B)	530 мм	560 мм	600 мм	630 мм	660 мм	700 мм
нижний размер (C)	125 мм	150 мм	150 мм	170 мм	200 мм	200 мм
средний размер (D)	270 мм	300 мм	350 мм	380 мм	380 мм	400 мм

Ремень			
Ширина	Толщина	Растяжение	Прочность
39 мм +/- 1 мм	1 мм +/- 0,1 мм	5,5 – 6,5 %	5,5 – 6,5 %

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

...

Приложение VIII

Общие поправки – Правила № 12, 94 и 95

Поправки, принятые к документу
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/6 (см. пункт 47 настоящего
доклада)

- A. Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 04 к
Правилам № 12 (защита водителя от удара о систему рулевого
управления)**

*По всему тексту Правил заменить слово "IPXXB" на "степень защиты
IPXXB"*

Пункт 5.5.1 изменить следующим образом:

"5.5.1 Защита от электрического удара
..."

- B. Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 02 к
Правилам № 94 (защита лиц, находящихся в транспортном
средстве, в случае лобового столкновения)**

*По всему тексту Правил заменить слово "IPXXB" на "степень защиты
IPXXB"*

Пункт 5.2.8.1 изменить следующим образом:

"5.2.8.1 Защита от электрического удара
..."

- C. Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 03 к
Правилам № 95 (защита лиц, находящихся в транспортном
средстве, в случае бокового столкновения)**

*По всему тексту Правил заменить слово "IPXXB" на "степень защиты
IPXXB"*

Пункт 5.3.6.1 изменить следующим образом:

"5.3.6.1 Защита от электрического удара
..."

Приложение IX

[только на английском языке]

Перечень неофициальных рабочих групп GRSP

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