



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/43
16 June 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств

Рабочая группа по пассивной безопасности

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПАССИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ
(Женева, 19-23 мая 2008 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. УЧАСТНИКИ	1 - 2	6
II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)	3	6
III. ЗАЩИТА ПЕШЕХОДОВ (пункт 2 повестки дня).....	4 - 7	6
A. Ударный элемент в виде гибкой модели ноги (пункт 2 а) повестки дня).....	4 - 5	6
B. Предложение по проекту поправок к проекту глобальных технических правил (гтп) (пункт 2 б) повестки дня).....	6 - 7	7
IV. ПОДГОЛОВНИКИ (пункт 3 повестки дня).....	8 - 9	8

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
A. Предложение по проекту поправок к глобальным техническим правилам (гтп) (пункт 3 а) повестки дня)	8 - 9	8
V. ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРАВИЛА № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) (пункт 4 повестки дня)	10	8
A. Предложение по проекту поправок к глобальным техническим правилам № 1 (пункт 4 а) повестки дня).....	10	8
VI. БОКОВОЙ УДАР (пункт 5 повестки дня)	11	9
A. Обмен мнениями по вопросу о боковом ударе (пункт 5 а) повестки дня).....	11	9
VII. СОПОСТАВИМОСТЬ КРАШ-ТЕСТОВ (пункт 6 повестки дня).....	12	9
A. Обмен мнениями по вопросу о сопоставимости краш-тестов (пункт 6 а) повестки дня).....	12	9
VIII. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, РАБОТАЮЩИЕ НА ВОДОРОДЕ И ТОПЛИВНЫХ ЭЛЕМЕНТАХ - ПОДГРУППА ПО БЕЗОПАСНОСТИ (ТСВТЭ-ПГБ) (пункт 7 повестки дня)	13	10
A. Подгруппа по безопасности (ТСВТЭ-ПГБ) (пункт 7 а) повестки дня).....	13	10
IX. ПРАВИЛА № 11 (замки и петли дверей) (пункт 8 повестки дня).....	14 - 17	10
A. Согласование с гтп № 1 (пункт 8 а) повестки дня)	14 - 17	10
X. ПРАВИЛА № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 9 повестки дня)	18 - 23	11
A. Крепления ISOFIX (пункт 9 а) повестки дня).....	18 - 20	11
B. Обязательная установка креплений ремней безопасности для автобусов класса II (пункт 9 б) повестки дня)	21 - 23	12
XI. ПРАВИЛА № 16 (ремни безопасности) (пункт 10 повестки дня).....	24 - 26	13

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
A. Предложение по проекту поправок (пункт 10 а) повестки дня).	24	13
B. Обязательная установка ремней безопасности для автобусов класса II (пункт 10 b) повестки дня).....	25 - 26	13
XII. ПРАВИЛА № 29 (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 11 повестки дня).....	27	14
A. Предложение по проекту поправок серии 03 (пункт 11 а) повестки дня).....	27	14
XIII. ПРАВИЛА № 44 (детские удерживающие системы (ДУС)) (пункт 12 повестки дня).....	28 - 32	14
A. Предложение по проекту поправок (пункт 12 а) повестки дня).	28 - 32	14
XIV. ПРОЕКТ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ЧЕХЛОВ СИДЕНИЙ (пункт 13 повестки дня).....	33	16
A. Предложение по новым правилам, касающимся дополнительных или сменных чехлов сидений (пункт 13 а) повестки дня).....	33	16
XV. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОБ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ И ОБЩИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯХ (пункт 14 повестки дня).....	34	16
A. Проект поправок к правилам № 14 и 16 (пункт 14 а) повестки дня).....	34	16
XVI. ПРАВИЛА № 17 (прочность сидений) (пункт 15 повестки дня)	35 - 39	17
A. Предложение по проекту поправок (пункт 15 а) повестки дня).	35 - 36	17
B. Согласование с проектом гтп, касающихся подголовников (пункт 15 b) повестки дня).....	37 - 39	17
XVII. ПРАВИЛА № 80 (прочность сидений) (пункт 16 повестки дня)	40	18
A. Предложение по проекту поправок (пункт 16 а) повестки дня).	40	18
XVIII. ПРАВИЛА № 94 (лобовое столкновение) (пункт 17 повестки дня) .	41 - 43	18
A. Предложение по проекту исправления (пункт 17 а) повестки дня).....	41 - 42	18

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
В. Предложение по проекту поправок .(пункт 17 b) повестки дня)	43	19
XIX. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ (пункт 18 повестки дня)	44 - 47	19
А. Лобовое столкновение городских и междугородных автобусов (пункт 18 а) повестки дня).....	44	19
В. Удерживающие средства для детей, перевозимых в городских и междугородных автобусах (пункт 18 b) повестки дня).....	45	20
С. Безопасность пользователей инвалидных колясок в городских и междугородных автобусах (пункт 18 с) повестки дня).....	46	20
Д. Безопасность на борту спальных междугородных автобусов (пункт 18 d) повестки дня).....	47	20
XX. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПОПРАВOK К ПРАВИЛАМ № 100 (конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 19 повестки дня)	48	21
XXI. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 20 повестки дня)	49 - 55	21
А. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности (пункт 20 а) повестки дня).....	49	21
В. Оценка удара сзади (пункт 20 b) повестки дня)	50	21
С. Правила № 16, 17, 44 и 80 - предложение по проекту поправок, касающихся параметров испытания на салазках (пункт 20 с) повестки дня)	51	22
Д. Предложение по проекту поправок к Правилам № 12 (защита от удара о систему рулевого управления) (пункт 20 d) повестки дня).....	52	22
Е. Предложение по проекту поправок к Правилам № 21 (внутреннее оборудование) (пункт 20 е) повестки дня).....	53	22

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
Ф. Правила № 12, 33 и 34 - предложение по проекту поправок к техническим условиям на многослойную фанеру для барьеров, используемых в краш-тестах (пункт 20 f) повестки дня)	54	22
Г. Правила № 25 - предложение по проекту исправления (пункт 20 g) повестки дня).....	55	23
Н. Выражение признательности г-ну К. Ньюленду (пункт 20 h) повестки дня).....	56	23
XXII. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ	57	23

Приложения

I. Перечень неофициальных документов, распространенных без условного обозначения в ходе сессии (GRSP-43-...)		24
II. Поправки к Правилам № 11		28
III. Поправки к Правилам № 14		33
IV. Поправки к Правилам № 16		35
V. Предлагаемый круг ведения неофициальной группы GRSP по детским удерживающим системам.....		38
VI. Поправки к Правилам № 17		40
VII. Предлагаемый круг ведения неофициальной группы GRSP по лобовому удару.....		44
VIII. Предлагаемый круг ведения неофициальной группы GRSP по электрической безопасности.....		47
IX. Поправки к Правилам № 25		51
X. Обязательная установка креплений ремней безопасности для автобусов класса II		52

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою сорок третью сессию 19 (вторая половина дня) - 23 (только первая половина дня) мая 2008 года под председательством г-жи С. Мейерсон (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Кореи, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южно-Африканской Республики и Японии. В ее работе участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ) и Международной организации по стандартизации (ИСО).
2. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, указаны в приложении I к настоящему докладу.

II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)

3. GRSP решила включить в повестку дня новый пункт 20 g) и утвердила повестку дня.

III. ЗАЩИТА ПЕШЕХОДОВ (гтп) (пункт 2 повестки дня)

A. Ударный элемент в виде гибкой модели ноги (пункт 2 а) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSP-43-07, указанный в приложении I к настоящему докладу

4. GRSP приняла к сведению решение AC.3, принятое на его последней сессии в марте 2008 года, о переносе голосования по проекту гтп на июньскую сессию 2008 года. После утверждения гтп неофициальная группа продолжит работу группы по технической оценке (Flex-TEG), связанную с этапом II разработки гтп, под председательством Японии.

5. Эксперт от Японии представил последний доклад о ходе работы над ударным элементом в виде гибкой модели ноги пешехода, который был подготовлен группой Flex-TEG (GRSP-43-07).

В. Предложение по проекту поправок к проекту глобальных технических правил (гтп) (пункт 2 в) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/2; ECE/TRANS/WP.29/2007/93 и Corr.1; ECE/TRANS/WP.29/2007/94 и Corr.1; ECE/TRANS/WP.29/2007/105

6. GRSP приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/2, нацеленный на введение погрешности для геометрических критериев, которые имеют определяющее значение для исключения транспортных средств с плоской передней частью (официально утвержденных либо как транспортные средства категории 1-1, либо как транспортные средства категории 2). Эксперт от Германии сделал сообщение, посвященное тем группам транспортных средств, на которые могли бы распространяться предлагаемые допуски. Эксперт от Японии в целом поддержал данное предложение, но высказал оговорку относительно его дополнительного изучения. Эксперт от Соединенного Королевства проинформировал GRSP о том, что это предложение (представленное на уровне Европейского союза для внесения поправки в проект предложения, касающегося интеграции гтп в действующие правила) получило поддержку Европейского парламента, но возникли сомнения по поводу возможных рыночных перекосов. Эксперт от ЕК пояснил, что данное исключение будет охватывать лишь транспортные средства категории N_1 и транспортные средства категории M_1 , имеющие максимальную массу с грузом $> 2,5$ т и созданные на базе транспортных средств категории N_1 . Эксперт от Соединенных Штатов Америки выразила озабоченность в отношении этого предложения об исключении и заявила, что ей нужно будет дополнительно проанализировать, каким образом оно будет затрагивать парк транспортных средств ее страны. Председатель GRSP предложила, что этот допуск мог бы быть предметом поправки в контексте возможной интеграции гтп в Соглашение 1958 года.

7. GRSP решила отложить обсуждение этого предложения до следующей сессии GRSP, которая состоится в декабре, в ожидании принятия нынешнего предложения по проекту гтп в рамках АС.3 (ECE/TRANS/WP.29/2007/93 и Corr.1; ECE/TRANS/WP.29/2007/94 и Corr.1; ECE/TRANS/WP.29/2007/105).

IV. ПОДГОЛОВНИКИ (пункт 3 повестки дня)

A. Предложение по проекту поправок к глобальным техническим правилам (пункт 3 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2008/54; ECE/TRANS/WP.29/2008/55; ECE/TRANS/WP.29/2008/76; неофициальный документ № GRSP-43-01, указанный в приложении I к настоящему докладу

8. GRSP приняла к сведению, что по итогам консенсусного голосования на мартовской сессии AC.3 2008 года гтп № 7, касающиеся подголовников (ECE/TRANS/WP.29/2008/54; ECE/TRANS/WP.29/2008/55), были введены в Глобальный регистр.

9. Со ссылкой на представленный им документ (GRSP-43-01) эксперт от Японии объявил о передаче документа ECE/TRANS/WP.29/2008/76 (предложение по этапу II разработки гтп № 7 и учреждению неофициальной группы) в WP.29 и AC.3 для рассмотрения на их июньских сессиях 2008 года. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировала GRSP о текущих исследованиях по проблеме защиты от хлыстовых травм при ударах на умеренных скоростях и отметила, что этот аспект следует учесть в ходе этапа II разработки гтп. Она указала, что одним из манекенов, использовавшихся для оценки при ударе на умеренных скоростях, был манекен BioRID II, и высказала предположение, что использование манекена одного и того же типа для испытаний на удар на низких и высоких скоростях позволило бы добиться экономии средств. Она заявила, что информация о ходе исследований в ее стране будет представлена к следующей сессии GRSP, которая состоится в декабре 2008 года. Приветствовав эту инициативу, GRSP поддержала просьбу эксперта от Японии представить замечания или поправки к его предложению к следующим сессиям WP.29 и AC.3, которые будут проводиться в июне 2008 года.

V. ГТП № 1 - ДВЕРНЫЕ ЗАМКИ И ЭЛЕМЕНТЫ КРЕПЛЕНИЯ ДВЕРЕЙ (пункт 4 повестки дня)

A. Предложение по проекту поправок к глобальным техническим правилам № 1 (пункт 4 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/18; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/3; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/4; неофициальный документ № GRSP-43-04, указанный в приложении I к настоящему докладу

10. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировала GRSP о том, что процедура нормотворчества для включения гтп № 1 в национальную регламентирующую систему по-прежнему продолжается. В связи с этим GRSP согласилась с ее просьбой отложить обсуждение до следующей сессии GRSP, которая состоится в декабре, и поручила секретариату распространить документ GRSP-43-04 под официальным условным обозначением.

VI. БОКОВОЙ УДАР (пункт 5 повестки дня)

А. Обмен мнениями по вопросу о боковом ударе (пункт 5 а) повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRSP-43-13 и GRSP-43-17, указанные в приложении I к настоящему докладу

11. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сделала два сообщения (GRSP-43-13 и GRSP-43-17) о программе исследований, осуществляемой в ее стране и касающейся защиты детей на случай бокового удара. GRSP приняла к сведению, что на своей мартовской сессии 2008 года АС.3 отметил актуальность этого вопроса, и подтвердила, что этот пункт повестки дня будет рассмотрен на следующей сессии.

VII. СОПОСТАВИМОСТЬ КРАШ-ТЕСТОВ (пункт 6 повестки дня)

А. Обмен мнениями по вопросу о сопоставимости краш-тестов (пункт 6 а) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSP-43-11, указанный в приложении I к настоящему докладу

12. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировала GRSP о проводимой в ее стране исследовательской работе, касающейся барьеров для испытания на лобовой удар с частичным перекрытием (GRSP-43-11). Она заявила, что, согласно предварительным результатам, в ходе испытания более тяжелых транспортных средств прогрессивно деформируемый барьер (ПДБ) является более эффективным по сравнению с барьером, предусмотренным сегодня Правилами № 94. Она добавила, что потенциально это может позволить изготовителям снизить жесткость конструкции более крупных транспортных средств и тем самым добиться большей совместимости.

**VIII. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, РАБОТАЮЩИЕ НА ВОДОРОДЕ
И ТОПЛИВНЫХ ЭЛЕМЕНТАХ - ПОДГРУППА ПО БЕЗОПАСНОСТИ
(ТСВТЭ-ПГБ) (пункт 7 повестки дня)**

A. Подгруппа по безопасности (ТСВТЭ-ПГБ) (пункт 7 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/17

13. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировала GRSP об итогах последнего совещания, состоявшегося в Вашингтоне 13-16 мая 2008 года. Кроме того, она заявила, что эксперт от МОПАП представил предложение относительно целостности топливной системы. В заключение она указала, что первый проект гтп находится в стадии разработки и что следующее совещание планируется провести в Японии в сентябре 2008 года.

IX. ПРАВИЛА № 11 (замки и петли дверей) (пункт 8 повестки дня)

A. Согласование с гтп № 1 (пункт 8 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/5; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/6; неофициальные документы № GRSP-43-03, GRSP-43-23, GRSP-43-24 и Rev.1, указанные в приложении I к настоящему докладу

14. GRSP согласилась с просьбой эксперта от МОПАП в экстренном порядке приступить к работе над поправками к Правилам № 11, несмотря на то, что рассмотрение соответствующей поправки к гтп было отложено до следующей сессии GRSP, которая состоится в декабре 2008 года.

15. GRSP рассмотрела документ GRSP-43-03, касающийся тех случаев, когда задние или боковые двери открываются вертикально (например, двери типа "крыло чайки"). После состоявшейся дискуссии GRSP решила, что для рассмотрения этого предложения требуется дополнительно время. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-43-03 под официальным условным обозначением для его рассмотрения на следующей сессии GRSP, которая состоится в декабре 2008 года.

16. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/5. С учетом замечаний, полученных в документе GRSP-43-23, GRSP приняла предложение, которое воспроизводится в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено

представить это предложение WP.29 и AC.1 для его рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2008 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам 03 к Правилам № 11.

17. Что касается документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/6, то GRSP рассмотрела документ GRSP-43-24/Rev.1, в который включены полученные поправки. GRSP приняла предложение, которое воспроизводится в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для его рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2008 года в качестве части (см. пункт 16) проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 11.

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

A. Крепления ISOFIX (пункт 9 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/19; неофициальные документы № GRSP-43-09 и GRSP-43-10, указанные в приложении I к настоящему докладу

18. GRSP рассмотрела документ GRSP-43-09, представленный экспертом от Германии и заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/19, который касается обозначений точек крепления верхнего страховочного троса. Эксперт от МОПАП просил отложить принятие решения по этому предложению до окончательного выполнения добровольного обязательства (по тому же предмету), принятого на себя Объединением автомобилестроительных компаний (ОИК).

19. GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-43-09 под официальным условным обозначением для его рассмотрения на следующей сессии GRSP, которая состоится в декабре 2008 года. Эксперт от Германии вызвался представить обновленное предложение, если по итогам выполнения добровольного обязательства ОИК будут внесены какие-либо изменения.

20. Эксперт от Германии представил документ GRSP-43-10. GSRP поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

В. Обязательная установка креплений ремней безопасности для автобусов класса II (пункт 9 b) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/7; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/10; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/7; неофициальные документы GRSP-43-25, Rev.1 и Rev.2, GRSP-43-26 и Rev.1, указанные в приложении I к настоящему докладу

21. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/10, представленный экспертами от Франции и Италии, и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/7, переданный экспертом от Германии. Эксперт от Нидерландов представил первую часть документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/7 (A.1.) в целях поиска решения в отношении обязательной установки креплений ремней безопасности для автобусов класса II Договаривающимися сторонами, применяющими данные Правила. Таким образом, он предложил ввести обязательную установку креплений ремней безопасности на автобусах класса II, с тем чтобы дать Договаривающимся сторонам юридическую основу для обязательной установки и использования ремней безопасности. Эксперт от Японии одобрил предложение Нидерландов при том условии, что Договаривающимся сторонам, не имевшим соответствующих обязательных предписаний на момент присоединения к данным Правилам, будет разрешено не устанавливать ремни безопасности на откидных сиденьях.

22. GRSP рассмотрела документ GRSP-43-26 с учетом всех полученных замечаний. GRSP приняла документ GRSP-43-26/Rev.1, который воспроизводится в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для его рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2008 года в качестве проекта поправок серии 07 к Правилам № 14. Эксперт от Германии отозвал документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/7.

23. Несмотря на достигнутую договоренность, GRSP решила уведомить WP.29 о состоявшихся дискуссиях по этим предложениям (а также о дискуссиях в отношении Правил № 16) и должным образом учесть все затронутые вопросы. Поэтому GRSP приняла документ GRSP-43-25/Rev.2, который воспроизводится в приложении X, и поручила секретариату представить предложение WP.29 и AC.1 для его рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2008 года.

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

A. Предложение по проекту поправок (пункт 10 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/18; неофициальные документы № GRSP-43-18 и GRSP-43-19, указанные в приложении I к настоящему докладу

24. В связи с документом ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/18 GRSP обсудила замечания, представленные экспертом от КСАОД (GRSP-43-18). GRSP рассмотрела и приняла документ GRSP-43-19 (заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/18), который воспроизводится в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2008 года в качестве проекта исправления 1 к пересмотренному варианту 5 Правил № 16.

B. Обязательная установка ремней безопасности для автобусов класса II (пункт 10 б) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/8; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/11; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/7; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/8; неофициальные документы № GRSP-43-27 и Rev.1, указанные в приложении I к настоящему докладу

25. С той же целью, о которой упоминалось в пункте 21, GRSP рассмотрела документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/8 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/11. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/8, заменяющий собой втворюю часть документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/7 (A.2.).

26. GRSP решила использовать тот же подход, что и в отношении Правил № 14, и рассмотрела документ GRSP-43-27. GRSP приняла документ GRSP-43-27/Rev.1, который воспроизводится в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для его рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2008 года в качестве проекта поправок серии 06 к Правилам № 16. Эксперт от Германии отозвал документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/8.

**ХII. ПРАВИЛА № 29 (кабины грузовых транспортных средств)
(пункт 11 повестки дня)**

А. Предложение по проекту поправок серии 03 (пункт 11 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/2; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/14;
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/15

27. Эксперт от Российской Федерации проинформировал GRSP о том, что предстоящее совещание неофициальной рабочей группы по вопросу о прочности кабины состоится в ближайшие месяцы. Он заявил, что, вероятно, будет достигнута договоренность и что проект поправок может быть представлен на рассмотрение на следующей сессии GRSP, запланированной на декабрь 2008 года. Он предложил всем экспертам, заинтересованным в деятельности неофициальной рабочей группы, представить замечания, с тем чтобы окончательно доработать данное предложение. Эксперт от МОПАП напомнил о том, что его организация будет выполнять функции секретариата для неофициальной рабочей группы и что следующее совещание, скорее всего, состоится в сентябре 2008 года.

**ХIII. ПРАВИЛА № 44 (детские удерживающие системы (ДУС))
(пункт 12 повестки дня)**

А. Предложение по проекту поправок (пункт 12 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/9; неофициальные документы № GRSP-43-14, GRSP-43-15 и Rev.1, GRSP-43-28 и Rev.1, GRSP-43-29, GRSP-43-31 и GRSP-43-32, указанные в приложении I к настоящему докладу

28. Эксперт от Франции внес на рассмотрение документ GRSP-43-29, в котором проводится обзор деятельности неофициальной рабочей группы по пересмотру Правил № 44. Он представил для рассмотрения и одобрения положение о круге ведения этой группы.

29. В целях установления сотрудничества с ИСО GRSP просила председателя неофициальной группы при необходимости связаться с секретариатом ИСО, с тем чтобы наладить возможное сотрудничество в деле разработки метода испытаний детских удерживающих систем на боковой удар. GRSP приняла положение о круге ведения, которое воспроизводится в приложении V к настоящему докладу.

30. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/9, представленный экспертом от КСАОД и призванный обеспечить учет важности проблемы травм живота у детей более старшего возраста, пользующихся дополнительными подушками сидений. В целях решения этой проблемы и в то же время для обеспечения учета травм головы эксперт от Нидерландов представил антропометрические данные за 2004 год, соответствующие пятой процентилю взрослого населения Нидерландов (мужчины и женщины), согласно которым высота в сидячем положении составляет 838 мм (данные, заимствованные из базы данных Проекта гражданских американских и европейских внешних антропометрических ресурсов (CAESAR) и изложенные ранее в рабочем документе неофициальной рабочей группы по подголовникам (HR-03-06)). GRSP пришла к заключению, что для испытания дополнительных подушек сидений с манекеном P10, представляющим ребенка более старшего возраста, новое предписание в отношении горизонтальной плоскости может быть повышено с 800 до 840 мм. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/9 с поправками, указанными ниже, и поручила секретариату представить предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2008 года в качестве проекта исправления 1 к дополнению 6 к поправкам серии 03 к Правилам № 44.

Стр. 2, пункт 7.1.4.4.1.1 исправить следующим образом:

"7.1.4.4.1.1 Детские удерживающие устройства, обращенные вперед: голова манекена не должна выходить за пределы плоскостей BA и DA, показанных на рис. 1 ниже, за исключением дополнительных подушек сидений с использованием самого крупного манекена P10, **когда значение по отношению к плоскости DA составляет 840 мм"**.

31. Эксперт от Японии представил документы GRSP-43-15 и Rev.1. Он сделал сообщение (GRSP-43-28 и Rev.1) о параметрах безопасности противоударного экрана детских удерживающих систем. Экспертам GRSP было предложено передать эксперту от Японии имеющуюся информацию.

32. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сделала сообщение (GRSP-43-14) о системе оценки простоты использования детских удерживающих систем, составленной Национальной администрацией безопасности дорожного движения. Эксперт от КСАОД заявил, что проблема неправильного использования по-прежнему остается актуальной. В целях разъяснения усовершенствований нормативных положений в ее стране эксперт от Соединенных Штатов Америки представила информацию о формате оценки простоты использования (GRSP-43-31) и текст окончательного правила по этому вопросу (GRSP-43-32).

XIV. ПРОЕКТ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ЧЕХЛОВ СИДЕНИЙ (пункт 13 повестки дня)

А. Предложение по новым правилам, касающимся дополнительных или сменных чехлов сидений (пункт 13 а) повестки дня)

33. Ввиду отсутствия новой информации и анализа затрат и выгод со стороны эксперта от Германии GRSP решила исключить этот пункт из повестки дня следующей сессии и, возможно, вновь включить его на более позднем этапе, когда будут представлены новые результаты.

XV. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОБ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ И ОБЩИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯХ (пункт 14 повестки дня)

А. Проект поправок к правилам № 14 и 16 (пункт 14 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/3

34. GRSP рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/3 с указанной ниже поправкой, цель которого состоит в распространении использования детских удерживающих систем на транспортные средства, не относящиеся к категориям M₁ и N₁. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2008 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 06 к Правилам № 14 и проекта дополнения 1 к поправкам серии 05 к Правилам № 16.

Стр. 2, новый пункт 1.4, изменить нумерацию на 1.5 и исправить следующим образом:

"1.5 Они также применяются к **установке** детских удерживающих систем и детских удерживающих систем ISOFIX, предназначенных для установки на транспортных средствах категорий M₁, M₂, M₃ и N₁*".

XVI. ПРАВИЛА № 17 (прочность сидений) (пункт 15 повестки дня)

A. Предложение по проекту поправок (пункт 15 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/12; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/10; неофициальный документ № GRSP-43-30, указанный в приложении I к настоящему докладу

35. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/10, представленный экспертом от Индии. По этому предложению был высказан ряд замечаний. Эксперт от Индии изъявил готовность подготовить пересмотренное предложение для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

36. GRSP обсудила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/12 (переданный Италией и Францией). Эксперт от ЕК не поддержал это предложение и высказался за введение предельного срока для исключения транспортных средств, имеющих единый салон вместимостью до десяти посадочных мест (транспортные средства категории М₃, относящиеся к классу III или В) с сиденьями, обращенными вбок и сгруппированными в задней части, как это предусмотрено в директиве ЕС. С учетом полученных замечаний GRSP приняла документ GRSP-43-30, который воспроизводится в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2008 года в качестве проекта поправок серии 08 к Правилам № 17.

B. Согласование с проектом гтп, касающихся подголовников (пункт 15 b) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/11; неофициальные документы № GRSP-43-05 и GRSP-43-20, указанные в приложении I к настоящему докладу

37. GRSP приветствовала документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/11, представленный экспертом от ЕК и касающийся интеграции гтп № 7 (подголовники) в Правила № 17. По этому предложению был высказан ряд замечаний. Эксперт от Нидерландов подчеркнул необходимость решения для вопроса о высоте подголовников, выразив сожаление по поводу того, что в прошлом это неоднократно задерживалось. Эксперт от Японии сделал сообщение (GRSP-43-20) и представил документ GRSP-43-05, нацеленный на то, чтобы позволить Договаривающимся сторонам интегрировать в свое национальное или

региональное законодательство альтернативные процедуры испытаний для динамической оценки подголовников.

38. Предложение Японии встретило общую поддержку со стороны GRSP. Эксперт от ЕК просил представить письменные замечания, с тем чтобы иметь разумные основания полагать, что этот проект предложения будет отвечать ожиданиям экспертов. GRSP поддержала просьбу эксперта от ЕК и предложила всем экспертам GRSP своевременно передать в секретариат предложения, дополняющие документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/11. GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-43-05 под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

39. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщила о том, что на последнем совещании Общества инженеров автомобильной промышленности и транспорта (ОИАТ) был представлен подготовленный недавно доклад Института страхования и безопасности дорожного движения (ИСБД), в котором отмечались неожиданные трудности в плане соотнесения реальных данных с оценками ИСБД (<http://www.iihs.org/research/topics/pdf/r1095.pdf> – Relationship of Dynamic Seat Ratings to Real-World Neck Injury Rates).

XVII. ПРАВИЛА № 80 (прочность сидений) (пункт 16 повестки дня)

А. Предложение по проекту поправок (пункт 16 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/12

40. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/12 без поправок и поручила секретариату представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2008 года в качестве проекта исправления 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 80.

XVIII. ПРАВИЛА № 94 (лобовое столкновение) (пункт 17 повестки дня)

А. Предложение по проекту исправления (пункт 17 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/19; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/13

41. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/19, представленный экспертом от Японии. По этому предложению был высказан ряд замечаний. GRSP

решила отложить его обсуждение до своей декабрьской сессии 2008 года в ожидании информации от эксперта от Соединенных Штатов Америки, которая могла бы внести ясность в вопрос о том, каким образом изначально рассчитывались размеры аппарата для определения точки Н.

42. Эксперт от Индии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/13, цель которого состоит в том, чтобы внести некоторые исправления в предписания относительно удара по ноге манекена. Это предложение не встретило поддержки со стороны GRSP. Эксперт от Индии отозвал данное предложение. GRSP решила исключить этот пункт из повестки дня следующей сессии, если не будут представлены новые данные и обоснования.

В. Предложение по проекту поправок (пункт 17 b) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/17; неофициальные документы № GRSP-43-11 и GRSP-43-12, указанные в приложении I к настоящему докладу

43. Эксперт от Франции представил документ GRSP-43-12 относительно круга ведения, согласованного неофициальной рабочей группой на ее первом заседании. Он сообщил, что следующее совещание состоится в штаб-квартире МОПАП 6 октября 2008 года и что разработка проекта предложения по поправкам к Правилам должна быть завершена к 2010 году. GRSP приняла положение о круге ведения, которое воспроизводится в приложении VII к настоящему докладу. Эксперт от Соединенных Штатов Америки внесла на рассмотрение документ GRSP-43-11 (см. пункт 12) и заявила о намерении ее страны продолжать сотрудничество с Францией в плане обмена практическими данными и результатами исследований.

**XIX. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ (пункт 18 а)
повестки дня)**

**А. Лобовое столкновение городских и междугородных автобусов (пункт 18 а)
повестки дня)**

Документация: неофициальные документы № GRSP-43-02 и GRSP-43-16, указанные в приложении I к настоящему докладу

44. GRSP приветствовала сообщение эксперта от Соединенных Штатов Америки (GRSP-43-02), касающееся краш-теста для автобуса. Эксперт от Соединенных Штатов

Америки привела дополнительные сведения по этому испытанию и представила документ GRSP-43-16.

В. Удерживающие средства для детей, перевозимых в городских и междугородных автобусах (пункт 18 b) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSP-43-08, указанный в приложении I к настоящему докладу

45. GRSP рассмотрела документ GRSP-43-08, переданный экспертом от Испании, в котором предлагается возложить на новую неофициальную рабочую группу задачу разработки и проекта правил, касающихся установки детских удерживающих систем на транспортных средствах категорий M₂ и M₃. GRSP просила экспертов представить дополнительные разъяснения и данные для устранения высказанных сомнений. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до следующей сессии. GRSP поручила также секретариату распространить документ GRSP-43-08 под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRSP, которая состоится в декабре 2008 года.

С. Безопасность пользователей инвалидных колясок в городских и междугородных автобусах (пункт 18 c) повестки дня)

46. Из-за отсутствия новой информации обсуждение этого вопроса было решено отложить до следующей сессии GRSP.

Д. Безопасность на борту спальных междугородных автобусах (пункт 18 d) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/2008/3

47. Из-за отсутствия информации со стороны WP.1 по документу ECE/TRANS/WP.1/2008/3, представленному секретариатом и призванному разъяснить юридические аспекты использования спальных междугородных автобусов, обсуждение этого вопроса было решено отложить до следующей сессии GRSP.

**XX. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПОПРАВК К ПРАВИЛАМ № 100
(конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных
электромобилей) (пункт 19 повестки дня)**

Документация: неофициальный документ № GRSP-43-21, указанный в приложении I к настоящему докладу

48. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRSP-43-21, касающийся круга ведения, принятого неофициальной рабочей группой по Правилам № 100 на ее последнем заседании. GRSP приняла это предложение, которое воспроизводится в приложении VIII.

XXI. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 20 повестки дня)

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/14

49. GRSP приветствовала документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/14, посвященный деятельности Швеции на национальном уровне в отношении устройств блокировки зажигания для предотвращения управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения. Вместе с тем эксперт от Швеции признал, что GRSP не является надлежащей рабочей группой для рассмотрения этого вопроса. В ожидании решения WP.29 он предложил передать его Рабочей группе по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG). GRSP решила запросить соответствующие указания WP.29 на его июньской сессии 2008 года.

B. Оценка удара сзади (пункт 20 b) повестки дня)

50. GRSP согласилась с предложением Председателя об исключении этого пункта из повестки дня следующей сессии, поскольку он охватывается текущей деятельностью в рамках этапа II разработки гтп по подголовникам.

C. Правила № 16, 17, 44 и 80 - предложение по проекту поправок, касающихся параметров испытания на салазках (пункт 20 c) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/15

51. Эксперт от Индии отозвал документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/15 и вызвался подготовить новое предложение при содействии экспертов, занимающихся разработкой предписаний в отношении салазочного устройства для проведения испытания на ускорение. GRSP решила исключить данный пункт из повестки дня следующей сессии в ожидании дальнейших изменений в этом вопросе.

D. Предложение по проекту поправок к Правилам № 12 (защита от удара о систему рулевого управления (пункт 20 d) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/16

52. Эксперт от Индии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/16. По этому предложению был высказан ряд замечаний. Эксперт от Индии вызвался подготовить новое предложение для рассмотрения на следующей сессии GRSP и предложил всем экспертам GRSP направить ему имеющиеся у них замечания.

E. Предложение по проекту поправок к Правилам № 21 (внутреннее оборудование) (пункт 20 e) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/17

53. Эксперт от Индии отозвал документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/17 и вызвался подготовить новое предложение для рассмотрения на следующей сессии GRSP, которая состоится в декабре 2008 года.

F. Правила № 12, 33 и 34 - предложение по проекту поправок к техническим условиям на многослойную фанеру для барьеров, используемых в краш-тестах (пункт 20 f) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/18; неофициальный документ № GRSP-43-22, указанный в приложении I к настоящему докладу

54. Эксперт от Индии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/18. GRSP обсудила пересмотренное предложение (GRSP-43-22) и поручила секретариату

распространить его под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

G. Правила № 25 (подголовники) - предложение по проекту исправления (пункт 20 g) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSP-43-06, указанный в приложении I к настоящему докладу

55. GRSP приняла документ GRSP-43-06, представленный экспертом от Японии, который воспроизводится в приложении IX к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2008 года в качестве проекта исправления 2 к пересмотренному варианту 1 Правил № 25.

H. Выражение признательности г-ну К. Ньюленду (пункт 20 h) повестки дня)

56. Узнав о том, что г-н К. Ньюленд больше не будет участвовать в сессиях GRSP, группа высоко оценила его плодотворный вклад в работу GRSP и пожелала ему всяческих успехов в его дальнейшей деятельности.

XXII. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

57. GRSP решила, что Председатель в сотрудничестве с секретариатом подготовит предварительную повестку дня ее сорок четвертой сессии, которую намечено провести в Женеве 10 (9 час. 30 мин.) - 12 (17 час. 30 мин.) декабря 2008 года.

Приложение I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ
СЕССИИ (GRSP-43-...)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01.	Японией	3 а)	А	Предложение неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки гтп, касающихся подголовников	а)
02.	США	18 а)	А	Краш-тест НАБДД для автобусов - видеоматериалы	а)
03.	Европейской комиссией	8 а)	А	Правила № 11 (замки и петли дверей) - предложение по согласованию с гтп № 1	б)
04.	Европейской комиссией	4 а)	А	Гтп № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) - предложение по проекту поправок	б)
05.	Японией	15 б)	А	Правила № 17 (прочность сидений) - предлагаемые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2008/11	б)
06.	Японией	20 г)	А	Правила № 25 (подголовники) - предложение по проекту исправления к Правилам № 25	а)
07.	Японией	2 а)	А	Защита пешеходов (гтп) - доклад о ходе работы над ударным элементом в виде гибкой модели ноги пешехода	а)
08.	Испанией	18 б)	А	Предложение в отношении новых Правил, касающихся установки детских удерживающих систем на транспортных средствах категорий М ₂ и М ₃	б)
09.	Германией	9 а)	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)	б)
10.	Германией	9 а)	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)	б)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
11.	США	6 а) и 17 b)	А	Предварительные результаты проведенного в НАБДД сопоставления деформируемого барьера, используемого в настоящее время при проведении испытания на лобовое столкновение с частичным перекрытием и предусмотренного стандартом FMVSS № 208, и прогрессивно деформируемого барьера	а)
12.	Францией	17 b)	А	Поправки к Правилам № 94 ЕЭК ООН (лобовое столкновение) - неофициальная группа GRSP по лобовому столкновению	а)
13.	США	5 а)	А	Боковой удар - первоначальная оценка процедур испытания систем защиты детей на случай бокового удара, проведенная в НАБДД	а)
14.	США	12 а)	А	Правила № 44 (детские удерживающие системы) - система оценки простоты использования детских удерживающих систем, составленная НАБДД (переиздано по техническим причинам 23.05.2008)	а)
15/Rev.1	Японией	12 а)	А	Правила № 44 (детские удерживающие системы) - ДУС с противоударным экраном в JNCAP	а)
16.	США	18 а)	А	Лобовое столкновение городских и междугородных автобусов - испытания автобусов	а)
17.	США	5 а)	А	Боковой удар - разработка манекена ребенка для проведения испытания на боковой удар	а)
18.	КСАОД	10 а)	А	Правила № 16 (ремни безопасности) - предлагаемые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/18	а)
19.	Францией	10 а)	А	Правила № 16 (ремни безопасности) - предложение по проекту исправления 3 к дополнению 16 к поправкам серии 04 к Правилам № 16	а)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
20.	Японией	15 b)	A	Правила № 17 (прочность сидений) - предложение по поправкам серии 08 к Правилам № 17 "возможное значение расстояния между затылком и подголовником при проведении динамического испытания с использованием манекена BioRID II"	a)
21.	Германией	19	A	Правила № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей) - круг ведения неофициальной группы по электрической безопасности	d)
22.	Индией	20 f)	A	Правила № 12, 32 и 33 - предложение по проекту поправок к техническим условиям на многослойную фанеру для барьеров, используемых в краш-тестах	b)
23.	Председателем GRSP	8 a)	A	Правила № 11 (замки и петли дверей) - предложение по проекту поправок к Правилам № 11 (на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/5)	a)
24/Rev.1	Председателем GRSP	8 a)	A	Правила № 11 (замки и петли дверей) - предложение по проекту поправок к Правилам № 11 (на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/6)	d)
25/Rev.2	Италией, Францией и ЕК	9 b) и 10 b)	A	Обязательная установка креплений ремней безопасности и ремней безопасности для автобусов класса II	d)
26/Rev.1	Председателем GRSP	9 b)	A	Обязательная установка креплений ремней безопасности для автобусов класса II - предложение по проекту поправок на основе документов ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/10 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/7	d)
27/Rev.1	Председателем GRSP	10 b)	A	Обязательная установка ремней безопасности для автобусов класса II - предложение по проекту поправок на основе документов ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/11 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/8	d)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
28/Rev.1	Японией	12 а)	А	Правила № 44 (детские удерживающие системы) - ДУС с противоударным экраном в JNCAP	а)
29.	Францией	12 а)	А	Правила № 44 (детские удерживающие системы) - доклад о ходе работы неофициальной группы GRSP по детским удерживающим системам (новые Правила ЕЭК ООН)	а)
30.	Италией и Францией	15 а)	А	Правила № 17 (прочность сидений) - предложение по проекту поправок к Правилам № 17	д)
31.	США	12 а)	А	Правила № 44 (детские удерживающие системы) - метод оценки простоты использования, предусмотренный окончательным правилом	а)
32.	США	12 а)	А	Правила № 44 (детские удерживающие системы) - окончательное правило, касающееся простоты использования	а)

Примечания:

- а) Рассмотрение завершено или документ заменен другим документом
- б) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве официального документа
- с) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа
- д) Документ принят с поправками

Приложение II

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 11

ПРИНЯТЫЙ ТЕКСТ, ОСНОВАННЫЙ НА ДОКУМЕНТЕ GRSP-43-23
(см. пункт 16 настоящего доклада)

Пункт 6.1.5.1 d) изменить следующим образом:

"6.1.5.1 ...

- d) ~~только~~ на задних дверях ~~—выдерживать—~~ воздействие вертикальной нагрузки в 9 000 Н.:
- i) **выдерживать воздействие нагрузки в 11 000 Н, приложенной в направлении, перпендикулярном лицевой поверхности дверной петли (продольное испытание), таким образом, чтобы пластины дверной петли не давили друг друга (первое испытание на нагрузку);**
 - ii) **выдерживать воздействие нагрузки в 9 000 Н, приложенной в направлении, перпендикулярном оси стержня дверной петли и параллельном лицевой поверхности дверной петли (испытание на поперечную нагрузку), таким образом, чтобы пластины дверной петли не давили друг на друга (второе испытание на нагрузку);**
 - iii) **выдерживать воздействие нагрузки в 9 000 Н, приложенной в направлении оси стержня дверной петли (третье испытание на нагрузку - только на задних дверях, открывающихся в вертикальном направлении)".**

Пункт 6.2.4.2.1 изменить следующим образом:

"6.2.4.2.1 ~~имеется зазор между внутренней поверхностью двери и внешним краем дверной рамы превышает 100 мм, который позволяет шару диаметром 100 мм беспрепятственно проникнуть из внешней части транспортного средства в его внутреннюю часть при поддержании установленного усилия".~~

Приложение 3

Пункт 2.1.2.1.1 изменить следующим образом:

"2.1.2.1.1 Испытательная арматура ~~регулируемая~~ **прикрепляется** с учетом предписаний по установке защелки и фиксатора. Направление зацепления выставляется параллельно креплению арматуры. **Испытательная арматура вместе с защелкой и фиксатором устанавливается на испытательной арматуре на испытываемом механизме** в полностью запертом положении".

Пункт 2.1.2.2.1 изменить следующим образом:

"2.1.2.2.1 Испытательная арматура ~~регулируемая~~ **прикрепляется** с учетом предписаний по установке защелки и фиксатора. Направление зацепления выставляется параллельно креплению арматуры. **Испытательная арматура вместе с защелкой и фиксатором устанавливается на испытательной арматуре на испытываемом механизме** в промежуточном запертом положении".

Пункт 2.2.2.1.1 изменить следующим образом:

"2.2.2.1.1 Испытательная арматура ~~регулируемая~~ **прикрепляется** с учетом предписаний по установке защелки и фиксатора. **Испытательная арматура вместе с защелкой и фиксатором устанавливается на испытательной арматуре на испытываемом механизме** в полностью запертом положении".

Пункт 2.2.2.2.1 изменить следующим образом:

"2.2.2.2.1 Испытательная арматура ~~регулируемая~~ **прикрепляется** с учетом предписаний по установке защелки и фиксатора. **Испытательная арматура вместе с защелкой и фиксатором устанавливается на испытательной арматуре на испытываемом механизме** в промежуточном запертом положении".

Пункт 2.3.2.1 изменить следующим образом:

"2.3.2.1 Испытательная арматура ~~регулируемая~~ **прикрепляется** с учетом предписаний по установке защелки и фиксатора. ~~Защелка и фиксатор~~ **Испытательная арматура устанавливается на испытательной арматуре на испытываемом механизме** в полностью запертом положении".

Приложение 6

Пункт 3.2 изменить следующим образом:

"3.2 Снимаются сиденья и любые внутренние элементы, которые могут помешать установке и функционированию испытательного оборудования, **а также все наличники стойки и любые неконструкционные элементы, которые перекрывают дверь и вызывают ненужное смещение пластин передачи усилия**".

Пункт 3.3 изменить следующим образом:

"3.3 На полу кузова испытываемого транспортного средства устанавливаются устройства передачи усилия и соответствующая опорная структура. **Каждое устройство передачи усилия и каждая соответствующая опорная структура жестко закрепляются на горизонтальной поверхности на полу транспортного средства; затем применяется соответствующая нагрузка**".

Пункт 3.6.1 изменить следующим образом:

"3.6.1 пластина передачи усилия имеет длину 150 мм, ширину 50 мм и толщину не менее 15 мм. **Края пластины закруглены до радиуса 6 мм ± 1 мм**".

Пункт 3.7.1 изменить следующим образом:

"3.7.1 пластина передачи усилия имеет длину 300 мм, ширину 50 мм и толщину не менее 15 мм. **Края пластины закруглены до радиуса 6 мм ± 1 мм**".

Пункт 4.1 изменить следующим образом:

"4.1 Каждое устройство передачи усилия перемещается со скоростью **20-90 мм в мин., до 2 000 Н в минуту...**".

Пункт 4.4 изменить следующим образом:

"4.4 Устройства передачи усилия поддерживаются в положении, указанном в пункте 4.3, **и в течение 60 секунд** и производится измерение зазора между внешним краем дверной рамы и внутренней поверхностью двери по всему периметру двери".

ПРИНЯТЫЙ ТЕКСТ, ОСНОВАННЫЙ НА ДОКУМЕНТЕ GRSP-43-24/Rev.1
(см. пункт 17 настоящего доклада)

Пункт 6.1.3 изменить следующим образом:

"6.1.3 Третье испытание на нагрузку (**применимо только к задним дверям, открывающимся в вертикальном направлении**)".

Пункт 6.3.2.1 изменить следующим образом:

"6.3.2.1 ~~По усмотрению каждой Договаривающейся стороны или региональной организации экономической интеграции~~ Блокирующим устройством может быть:

- a) детская предохранительная система; или
- b) блокирующее/разблокирующее устройство, расположенное внутри транспортного средства и легко доступное для водителя транспортного средства или пассажира, сидящего рядом с дверью".

Приложение 3

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

"2.3 Третье испытание на нагрузку (только для задних дверей, **открывающихся в вертикальном направлении**)".

Рис. 3-3 изменить следующим образом:

"Рис. 3-3 - Дверная защелка - Испытательная арматура для проведения третьего испытания на нагрузку (только для задних дверей, **открывающихся в вертикальном направлении**)".

Приложение 4

Пункт 2.3.3.5 изменить следующим образом:

"2.3.3.5 Вертикальное расположение 1. (Только для задних дверей, **открывающихся в вертикальном направлении.**) Подсистема (подсистемы) двери располагается (располагаются) ...".

Пункт 2.3.3.6 изменить следующим образом:

"2.3.3.6 Вертикальное расположение 2. (Только для задних дверей, **открывающихся в вертикальном направлении.**) Подсистема (подсистемы) двери располагается (располагаются) ...".

Приложение 5

Пункт 1 изменить следующим образом:

"1. Цель

Данные испытания проводятся для определения способности системы дверных петель выдерживать испытательные нагрузки:

- a) в продольном **и** поперечном **направлениях и, кроме того,**
- b) только для задних дверей, **открывающихся в вертикальном направлении - также вертикальном направлении, как показано на рис. 5-2**".

Пункт 2.1.3 изменить следующим образом:

"2.1.3 Испытание на вертикальную нагрузку (только для задних дверей, **открывающихся в вертикальном направлении**)".

Приложение III

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 14

ПРИНЯТЫЙ ТЕКСТ, ОСНОВАННЫЙ НА ДОКУМЕНТЕ GRSP-43-26/Rev.1
(см. пункт 22 настоящего доклада)

Пункт 2.9 следует исключить.

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

"4.2 ... две цифры которого (в настоящее время 07, что соответствует поправкам серии 07) означают ...".

Пункт 5.3.1 изменить следующим образом:

"5.3.1 ... (за исключением транспортных средств ..., которые относятся к классам I, II или A 1) ...".

Пункт 5.3.6 изменить следующим образом:

"5.3.6 Для всех ~~откидных~~ сидений ~~или сидячих мест~~, предназначенных исключительно для использования ... настоящих Правил. ~~В этом случае достаточно наличия двух нижних приспособлений для крепления. Любое крепление, предназначенное исключительно для использования в сочетании с ремнем для инвалида, или любая другая удерживающая система, соответствующая приложению 8 к Правилам № 107 с внесенными в них поправками серии 01, может не соответствовать предписаниям настоящих Правил~~".

Включить новые пункты 14.12 - 14.16 следующего содержания:

"14.12 **Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 07 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении официальных утверждений ЕЭК на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 07.**

14.13 По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 07 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила,

предоставляют официальные утверждения ЕЭК только в том случае, если выполнены предписания настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 07.

- 14.14** По истечении 36 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 07 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказать в признании официальных утверждений, которые были предоставлены не в соответствии с поправками серии 07 к настоящим Правилам.
- 14.15** Независимо от положений пунктов 14.13 и 14.14, официальные утверждения категорий транспортных средств на основании предыдущей серии поправок к Правилам, которые не затрагиваются поправками серии 07, остаются действительными и Договаривающиеся стороны, применяющие данные Правила, продолжают их признавать.
- 14.16** Если на момент присоединения к настоящим Правилам в национальных предписаниях не содержалось требований относительно обязательной установки креплений ремней безопасности для откидных сидений, то Договаривающиеся стороны могут и далее разрешать не устанавливать их для цели национального официального утверждения, и в этом случае такие категории автобусов не могут быть официально утверждены на основании настоящих Правил".

Приложение 2

Изменить число "06" на "07" (в 5 случаях, включая все рисунки).

Приложение IV

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 16

ПРИНЯТЫЙ ТЕКСТ, ОСНОВАННЫЙ НА ДОКУМЕНТЕ GRSP-43-19
(см. пункт 24 настоящего доклада)

Пункт 7.7.1.1 изменить следующим образом:

"7.7.1.1 ... устанавливается **либо таким образом, как это определено в пункте 7.7.1, либо** на той ...".

Пункт 7.7.1.4 изменить следующим образом:

"7.7.1.4 Сиденья **транспортного средства** устанавливаются ...".

ПРИНЯТЫЙ ТЕКСТ, ОСНОВАННЫЙ НА ДОКУМЕНТЕ GRSP-43-27/Rev.1
(см. пункт 26 настоящего доклада)

Пункт 5.2.2 изменить следующим образом:

"5.2.2 ... две цифры которого (в настоящее время **06**, что соответствует поправкам серии **06**) означают ...".

Пункт 8.1.1 изменить следующим образом:

"8.1.1 За исключением ~~откидных сидений (в соответствии с определениями, содержащимися в Правилах № 14)~~ и мест для сидения, предназначенных для использования исключительно в неподвижном транспортном средстве, сиденья транспортных средств категорий **M** и **N** **M₁, M₂ (класса III или B₂*), M₃ (класса III или B₂*) и N** (~~кроме транспортных средств категорий M₂ и M₃, которые принадлежат к классам I, II или A₂*)~~) должны быть оснащены ремнями безопасности или удерживающими системами, удовлетворяющими предписаниям настоящих Правил.

Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут требовать установки ремней безопасности на транспортных средствах категорий M₂ и M₃, которые принадлежат к классу II.

Ремни безопасности и/или удерживающие системы, установленные на транспортных средствах класса I, II или A, которые принадлежат к категории M₂ или M₃, должны соответствовать предписаниям настоящих Правил.

Договаривающиеся стороны могут в соответствии с национальным законодательством разрешать установку ремней безопасности или удерживающих систем, не охватываемых настоящими Правилами, при том условии, что они предназначены для инвалидов.

Удерживающие системы, соответствующие положениям приложения 8 к Правилам № 107 с внесенными в них поправками серии 01, не подпадают под действие положений настоящих Правил.

Транспортные средства класса I или A, которые принадлежат к категории M₂ или M₃, могут быть оснащены ремнями безопасности и/или удерживающими системами, соответствующими предписаниям настоящих Правил".

Включить новые пункты 15.2.17 - 15.2.22 следующего содержания:

- "15.2.17** Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 06 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении официальных утверждений ЕЭК на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 06.
- 15.2.18** По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 06 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения ЕЭК только в том случае, если выполнены предписания настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 06.
- 15.2.19** По истечении 36 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 06 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказать в признании официальных утверждений, которые были предоставлены не в соответствии с поправками серии 06 к настоящим Правилам.

- 15.2.20** Даже после даты вступления в силу поправок серии 06 официальные утверждения компонентов и отдельных технических элементов на основании предыдущей серии поправок к настоящим Правилам остаются действительными и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают их признавать.
- 15.2.21** Независимо от положений пунктов 15.2.18 и 15.2.19, официальные утверждения категорий транспортных средств на основании предыдущей серии поправок к Правилам, которые не затрагиваются поправками серии 06, остаются действительными и Договаривающиеся стороны, применяющие данные Правила, продолжают их признавать.
- 15.2.22** Если на момент присоединения к настоящим Правилам в национальных предписаниях не содержалось требований относительно обязательной установки ремней безопасности для откидных сидений, то Договаривающиеся стороны могут и далее разрешать не устанавливать их для цели национального официального утверждения, и в этом случае такие категории автобусов не могут быть официально утверждены на основании настоящих Правил".

Приложение 2

Пункты 1 и 2, изменить число "05" на "06" (в 22 случаях, включая все рисунки).

Приложение V

ПРЕДЛАГАЕМЫЙ КРУГ ВЕДЕНИЯ, ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ И ОПИСАНИЕ БУДУЩЕЙ РАБОТЫ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ GRSP ПО ДЕТСКИМ УДЕРЖИВАЮЩИМ СИСТЕМАМ

ПРИНЯТЫЙ ТЕКСТ, ОСНОВАННЫЙ НА ДОКУМЕНТЕ GRSP-43-29
(см. пункт 29 настоящего доклада)

Предлагаемый круг ведения

1. Неофициальная группа рассматривает вопрос о разработке новых правил, касающихся "Удерживающих устройств для детей, находящихся в автотранспортных средствах", для рассмотрения в рамках GRSP.
2. Основой для обсуждения будут служить неофициальные документы № GRSP-42-2 и GRSP-42-27.
3. Применяется поэтапный подход
 - а) этап 1: разработка определений, критериев эффективности и методов испытаний для комплексной "универсальной" ДУС ISOFIX.
4. В своей работе неофициальная группа будет учитывать, в частности, технический опыт WG18 ЕКПБТ, WG12 ЕКПБТ, ТС22/SC12 ИСО, Новой программы оценки детских удерживающих систем (НПОДС), а также результаты обсуждений, проводившихся в рамках неофициальной группы и в GRSP.
5. При необходимости неофициальная группа разрабатывает дополнительные методы испытаний и предлагает альтернативные критерии оценки.
6. Целевой датой завершения работы неофициальной группы является сорок шестая сессия GRSP (декабрь 2009 года).

Предлагаемые правила процедуры

1. Неофициальная группа открыта для участия всех членов GRSP. Ограничение числа представителей любой страны и организации для участия в работе неофициальной группы в данный момент не предполагается.

2. Работой неофициальной группы будут руководить председатель и секретарь.
3. Официальным языком неофициальной группы будет английский язык.
4. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю группы в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала совещания. Группа может отказаться обсуждать любой вопрос или предложение, которые не были распространены за десять рабочих дней до начала совещания.
5. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов неофициальной группы не позднее чем за две недели до начала всех запланированных совещаний.
6. В процессе работы участники будут стремиться к достижению консенсуса. Если консенсуса достичь невозможно, председатель группы представляет различные точки зрения Рабочей группе GRSP.
7. Информация о ходе работы неофициальной группы будет, как правило, представляться GRSP в виде неофициального документа председателем.
8. Все рабочие документы следует распространять в цифровом формате и размещать на вебсайте ЕЭК ООН в разделе GRSP:
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/crs_1.html

Предлагаемое описание будущей работы

Запланировано четвертое совещание (18 июня 2008 года, Париж)

- a) Анализ импульсов

Запланировано пятое совещание (2 сентября 2008 года, место будет определено позднее)

Запланировано шестое совещание (7 октября 2008 года, место будет определено позднее)

Запланировано седьмое совещание (25 ноября 2008 года, место будет определено позднее)

Затем между сессиями GRSP до ее сорок шестой сессии (декабрь 2009 года, Женева) предполагается проводить по три совещания.

Приложение VI

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 17

ПРИНЯТЫЙ ТЕКСТ, ОСНОВАННЫЙ НА ДОКУМЕНТЕ GRSP-43-30
(см. пункт 36 настоящего доклада)

Пункт 1 изменить следующим образом:

"1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящие Правила применяются к:

...

... в отношении ~~откидных сидений~~, сидений, обращенных вбок ... на этих сиденьях".

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

"2.3 Под "сиденьем" подразумевается ... для посадки одного взрослого человека. **В зависимости от того, в какую сторону оно направлено, сиденье определяется следующим образом:**".

Включить новые пункты 2.3.1 - 2.3.3 следующего содержания:

"2.3.1 "сиденье, обращенное вперед", означает сиденье, которое может использоваться во время движения транспортного средства и которое обращено в сторону передней части транспортного средства таким образом, что вертикальная плоскость симметрии сиденья образует угол менее + 10° или – 10° с вертикальной плоскостью симметрии транспортного средства;

2.3.2 "сиденье, обращенное назад", означает сиденье, которое может использоваться во время движения транспортного средства и которое обращено в сторону задней части транспортного средства таким образом, что вертикальная плоскость симметрии сиденья образует угол менее + 10° или – 10° с вертикальной плоскостью симметрии транспортного средства;

2.3.3 "сиденье, обращенное вбок", означает сиденье, которое с точки зрения его расположения по отношению к вертикальной плоскости симметрии транспортного средства не соответствует ни одному из определений, содержащихся в пунктах 2.3.1 или 2.3.2 выше;

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

"4.2 ... две цифры которого (в настоящее время **08**, что соответствует серии поправок **08**) указывают ...".

Включить новые пункты 5.1 - 5.1.3 следующего содержания:

5.1 Общие предписания

5.1.1 Установка сидений, обращенных вбок, на транспортных средствах категорий M_1 , N_1 , M_2 (класса III или B) и M_3 (класса III или B) запрещена.

5.1.2 Это не применяется к автомобилям неотложной медицинской помощи или к транспортным средствам, предназначенным для использования подразделениями вооруженных сил, сил гражданской обороны, пожарных служб, и сил, отвечающих за поддержание общественного порядка.

5.1.3 Это также не применяется к транспортным средствам категории M_3 (класса III или B) максимальной технически допустимой массой с грузом более 10 тонн, в которых сиденья, обращенные вбок, сгруппированы в задней части транспортного средства и образуют единый салон, насчитывающий до 10 сидений. Такие сиденья, обращенные вбок, должны быть оборудованы, по крайней мере, подголовником и ремнем безопасности с креплением в двух точках и втягивающим механизмом, официально утвержденным в соответствии с Правилами № 16. Крепления ремней безопасности должна соответствовать Правилам № 14".

Пункты 5.1 - 5.1.7 (прежние), изменить нумерацию на 5.2 - 5.2.7.

Пункт 5.2 (прежний), изменить нумерацию на 5.3 и добавить после заголовка новый абзац следующего содержания:

"5.3 Общие технические требования, ...

За исключением положений пункта 5.1, предписания применяются также к сиденьям, обращенным вбок, транспортных средств всех категорий".

Пункты 5.2.1 - 5.2.3 (прежние), изменить нумерацию на 5.3.1 - 5.3.3.

Пункт 5.2.4, изменить нумерацию на 5.3.4 и изложить в следующей редакции:

"5.3.4 Все сиденья, которые могут сдвигаться вперед или оборудованы складными откидными спинками, должны автоматически фиксироваться в нормальном положении. **Это предписание не применяется к сиденьям, установленным в зонах для инвалидов колясок, на транспортных средствах категорий М₂ или М₃, относящихся к классу I, II или A".**

Пункты 5.3 - 5.15 (прежние), изменить нумерацию на 5.4 - 5.16.

Включить новые пункты 13.7 - 13.12 следующего содержания:

"13.7 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 08 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении официальных утверждений ЕЭК на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 08.

13.8 По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 08 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения ЕЭК только в том случае, если выполнены предписания настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 08.

13.9 По истечении 36 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 08 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказать в признании официальных утверждений, которые были предоставлены не в соответствии с поправками серии 08 к настоящим Правилам.

13.10 Независимо от положений пунктов 13.8 и 13.9, официальные утверждения категорий транспортных средств, которые не затрагиваются поправками

серии 08, остаются действительными и Договаривающиеся стороны, применяющие данные Правила, продолжают их признавать.

- 13.11** Если на момент присоединения к настоящим Правилам в национальных предписаниях не содержалось требований, запрещающих сиденья, обращенные вбок, то Договаривающиеся стороны могут и далее разрешать устанавливать сиденья, обращенные вбок, для цели национального официального утверждения, и в этом случае такие категории автобусов не могут быть официально утверждены на основании настоящих Правил.
- 13.12** Исключение, указанное в пункте 5.1.3, прекращает действовать 20 октября 2010 года. Его действие может быть продлено, если имеются надежные данные статистики дорожно-транспортных происшествий и достигнут прогресс в развитии удерживающих систем".

Приложение 2

Изменить число "07" на "08" (в 10 случаях, включая все рисунки).

Приложение VII

ПРЕДЛАГАЕМЫЙ КРУГ ВЕДЕНИЯ, ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ И ОПИСАНИЕ
БУДУЩЕЙ РАБОТЫ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ GRSP
ПО ЛОБОВОМУ УДАРУ

ПРИНЯТЫЙ ТЕКСТ, ОСНОВАННЫЙ НА ДОКУМЕНТЕ GRSP-43-12
(см. пункт 43 настоящего доклада)

Предлагаемый круг ведения

1. Неофициальная группа рассматривает вопрос об обновлении нынешних Правил № 94 для их адаптации к новым условиям и новому поколению транспортных средств, включая оценку воздействия нормативного регулирования.
 - а) Неофициальная группа составляет и оценивает должное обоснование для всех предлагаемых изменений (скорость, частичное перекрытие, ПДБ и т.д.). Кроме того, проводится анализ затрат и выгод.
2. Группа уделяет особое внимание вопросам собственной защиты, но вместе с тем учитывает исследования по проблеме совместимости, которые проводятся во всем мире, во избежание коллизий с будущими предписаниями, касающимися совместимости.
3. В своей работе неофициальная группа будет учитывать, в частности, технический опыт WG16 ЕКПБТ и WG15 ЕКПБТ, а также результаты обсуждений, проводившихся в рамках неофициальной группы и в GRSP.
4. Основой для обсуждения будет служить официальный документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/17, представленный Рабочей группе GRSP в декабре 2007 года.
5. При необходимости неофициальная группа может предложить дополнительные методы испытаний.
6. Целевой датой завершения работы неофициальной группы является сорок седьмая сессия GRSP (май 2010 года).

Предлагаемые правила процедуры

1. Неофициальная группа открыта для участия всех членов GRSP. Ограничение числа представителей любой страны и организации для участия в работе неофициальной группы в данный момент не предполагается.
2. Работой неофициальной группы будут руководить председатель (г-н Кастен) и секретарь (г-н Фэрбер).
3. Официальным языком неофициальной группы будет английский язык.
4. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю группы в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала совещания. Группа может отказаться обсуждать любой вопрос или предложение, которые не были распространены за десять рабочих дней до начала совещания.
5. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов неофициальной группы не позднее чем за две недели до начала всех запланированных совещаний.
6. В процессе работы участники будут стремиться к достижению консенсуса. Если консенсуса достичь невозможно, председатель группы представляет различные точки зрения Рабочей группе GRSP.
7. Информация о ходе работы неофициальной группы будет, как правило, представляться GRSP в виде неофициального документа председателем.
8. Все рабочие документы следует распространять в цифровом формате и размещать на вебсайте ЕЭК ООН в разделе GRSP:
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/fi_1.html

Предлагаемое описание будущей работы

Первое совещание (19 мая 2008 года, Женева)

- a) Стартовое совещание по определению круга ведения и правил процедуры
- b) Резюме документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/17

Второе совещание (6 октября 2008 года, Париж - МОПАП, 9 час. 30 мин. - 17 час. 00 мин.)

- a) Анализ проекта документа с изложением плана работы, составленного председателем, и определение приоритетов

Третье совещание (декабрь 2008 года, Женева)

- a) Вторник, 9 декабря

Приложение VIII

ПРЕДЛАГАЕМЫЙ КРУГ ВЕДЕНИЯ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ GRSP
ПО ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ПРИНЯТЫЙ ТЕКСТ, ОСНОВАННЫЙ НА ДОКУМЕНТЕ GRSP-43-21
(см. пункт 48 настоящего доклада)

1. В марте 2008 года WP.29 решил, что подгруппа по электрической безопасности в рамках GRSP будет отвечать за разработку предписаний, касающихся электрической безопасности. Неофициальная группа согласует эти предписания для
1) Правил № 100 в рамках Соглашения 1958 года¹ и 2) глобальных технических правил (гтп), касающихся транспортных средств, работающих на водороде/топливных элементах (ТСВТЭ), в рамках Соглашения 1998 года². В состав этой подгруппы будут входить эксперты от GRSP и Подгруппы по безопасности (ПГБ), занимающейся разработкой гтп по ТСВТЭ.
2. Цель состоит в разработке положений по электрической безопасности для электрических и гибридных транспортных средств, а также транспортных средств, работающих на водороде/топливных элементах, в ходе эксплуатации и в случае дорожно-транспортного происшествия. Область применения положений по электрической безопасности будет определяться положениями соответствующих документов, указанных в пунктах 5 и 6.
3. Для гтп по ТСВТЭ будет разработан раздел, озаглавленный "Положения по электрической безопасности". Этот раздел будет иметь два подраздела, озаглавленные "Положения по электрической безопасности в ходе эксплуатации" и "Положения по электрической безопасности в случае дорожно-транспортного происшествия". Поэтому группа не будет пытаться согласовать нынешние национальные процедуры краш-тестов для этих гтп, а включит в гтп положение, предусматривающее, что Договаривающиеся стороны применяют свои существующие процедуры краш-тестов и проверяют соблюдение согласованного набора предписаний и предельных значений.

¹ См. доклад о работе ноябрьской сессии WP.29 2007 года (ECE/TRANS/WP.29/1064, пункт 14).

² См. раздел III плана работы над вопросом о ТСВТЭ (ECE/TRANS/WP.29/2007/41).

4. После того как будут определены и согласованы технические предписания указанных подразделов, их официальное включение в Соглашения 1958 и 1998 годов будет производиться по отдельности. Предложение о внесении поправок в Правила № 100 относительно обеспечения безопасности в ходе эксплуатации в рамках Соглашения 1958 года, которое должно быть составлено на основе технических предписаний этих подразделов, будет представлено непосредственно Рабочей группе GRSP. После принятия предписаний, касающихся безопасности в случае дорожно-транспортного происшествия, они могут быть включены в Правила № 94 и/или Правила № 95. Предложение по безопасности в ходе эксплуатации и в случае дорожно-транспортного происшествия, которое касается ТСВТЭ, будет представлено Подгруппе ПГБ для раздела гтп, посвященного электрической безопасности.
5. Основой для разработки положений по электрической безопасности в ходе эксплуатации транспортных средств служат следующие документы:
 - a) GRSP-42-01 (предложение Германии);
 - b) ISO CD 6469-3;
 - c) Японский технический стандарт, касающийся защиты водителя и пассажиров электромобилей, гибридных транспортных средств (приложение 110) и транспортных средств, работающих на топливных элементах (приложение 101), от электрического разряда.
6. Основой для разработки положений по электрической безопасности в случае дорожно-транспортного происшествия служат следующие документы:
 - a) Федеральный стандарт Соединенных Штатов Америки по безопасности конструкции транспортных средств (FMVSS) № 305, Электромобили: защита от утечки электролита и электрического разряда.
 - b) Японский технический стандарт, касающийся защиты пассажиров электромобилей и гибридных транспортных средств от электрического разряда и т.д. после столкновения (приложение 111).
7. Следует учитывать соответствующие международные стандарты.

8. Предложение по внесению поправок в Правила № 100 будет представлено на сорок пятой сессии GRSP в мае 2009 года. Работа над предложением в отношении положений по электрической безопасности для включения в гтп, касающиеся ТСВТЭ, будет завершена к декабрю 2009 года. Мандат неофициальной группы охватывает период до июня 2010 года.

Принципы работы

1. Участники

В работе участвуют Договаривающиеся стороны, автомобилестроительные компании, технические службы, эксперты по вопросам безопасности дорожного движения и т.д.

2. Работой неофициальной группы будут руководить председатель и секретарь.

3. Официальным языком неофициальной группы будет английский язык.

4. Сессии

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

Секретариат по крайней мере за две (2) недели до начала сессии рассылает уведомления о дне открытия соответствующей сессии, а также текст предварительной повестки дня. Основные документы, относящиеся к каждому из пунктов предварительной повестки дня сессии, должны быть размещены на вебсайте WP.29 или разосланы участникам по электронной почте. Если к началу очередной сессии не имеется доклада о работе предыдущего совещания, то последующие сессии переносятся соответствующим образом.

5. Повестка дня

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

6. Отчеты о работе

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

7. В процессе работы участники будут стремиться к достижению консенсуса. Если консенсуса достичь невозможно, то в случае поправок к Правилам № 100 председатель группы представляет различные точки зрения Рабочей группе GRSP. В случае гтп руководитель работы по гтп, касающимся ТСБТЭ, информирует WP.29 и АС.3.

8. Информация о ходе работы неофициальной группы будет представляться GRSP и ПГБ в устной форме или в виде неофициального документа председателем или другим назначенным участником группы.

9. Все рабочие документы следует распространять в цифровом формате. Создан специальный вебсайт по адресу:

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/elsa_1.html.

Приложение IX

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 25

ПРИНЯТЫЙ ТЕКСТ, ОСНОВАННЫЙ НА ДОКУМЕНТЕ GRSP-43-06
(см. пункт 55 настоящего доклада)

Пункт 7.4.3.7 изменить следующим образом:

"7.4.3.7 Только в том случае, когда усилие, предусмотренное в пункте 7.4.3.4, приложено на расстоянии не более 65 мм от верхней части подголовника, его необходимо увеличить до **89 даН**, если до этого не происходит разрушения сиденья или спинки".

(Русский текст без изменений.)

Приложение X

ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ УСТАНОВКА КРЕПЛЕНИЙ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ И РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ АВТОБУСОВ КЛАССА II

ПРИНЯТЫЙ ТЕКСТ, ОСНОВАННЫЙ НА ДОКУМЕНТЕ GRSP-43-25/Rev.2
(см. пункт 23 настоящего доклада)

Италия и Франция представили ряд предложений по согласованию правил № 14, 16 и 17 с новыми предписаниями соответствующих директив ЕС:2005/41/ЕС, 2005/40/ЕС и 2005/39/ЕС. Эти предложения были распространены в ходе тридцать девятой сессии GRSP (май 2006 года). В частности, Италия и Франция предложили сделать обязательной установку креплений ремней безопасности и ремней безопасности на автобусах, относящихся к классу II (документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/10 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/11).

Общий контекст

Автобусы класса II предназначены главным образом для перевозки сидящих пассажиров, и их конструкцией допускается перевозка стоящих пассажиров в проходе и/или в месте для стоящих пассажиров, которое не превышает пространство, предназначенное для двух двойных мест для сидения. Эти автобусы могут использоваться для междугородных перевозок и двигаться со скоростью 100 км/час по автомагистрали.

Исследования показывают, что использование ремней безопасности и удерживающих систем может способствовать значительному сокращению числа жертв и тяжелых травм в случае дорожно-транспортного происшествия, даже при опрокидывании.

Причиной большого числа жертв служит резкое смещение пассажиров внутри транспортного средства или, что еще хуже, их выброс за пределы транспортного средства через разбитые окна.

Многие исследования последовательно показывают, что использование ремня безопасности может способствовать существенному сокращению числа случаев гибели людей.

В случае междугородных автобусов многие пассажиры, получившие смертельные травмы, могли бы остаться в живых, если бы они имели ремни безопасности и были пристегнутыми.

Суть вопроса

В некоторых странах автобусы класса II рассматриваются как транспортные средства, созданные на основе транспортных средств класса I (городские автобусы), в то время как в других странах автобусы класса II сделаны на базе транспортных средств класса III (междугородные автобусы). Эти различия в конструкции транспортных средств привели к расхождению во взглядах между экспертами GRSP.

GRSG было поручено постараться отыскать более точное определение для классов автобусов, которое могло бы помочь GRSP разработать предложение по обязательной установке креплений ремней безопасности и ремней безопасности. Хотя такого определения до сих пор нет, была достигнута компромиссная договоренность в отношении установки ремней безопасности и их креплений на автобусах класса II.

Компромиссное решение

Внесенные предложения обсуждались в рамках GRSP, и в отсутствие более четкого определения либо автобусов класса II, либо "низкопольных" автобусов оба решения были одобрены на основе компромисса, предложенного Нидерландами. Этот компромисс будет предполагать установку креплений ремней безопасности на этих автобусах, а вопрос об обязательной установке ремней безопасности оставлено на усмотрение Договаривающихся сторон.

GRSP хотела бы проинформировать WP.29 о состоявшихся дискуссиях по этим предложениям и должным образом рассмотреть все затронутые вопросы.
