


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

Женева, 6–9 декабря 2011 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	4
III. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) (пункт 2 повестки дня)	4	4
IV. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 3 повестки дня)	5–7	5
V. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 4 повестки дня)	8–10	6
A. Этап 2 разработки глобальных технических правил	8	6
B. Предложение по поправке 2	9–10	6
VI. Боковой удар (пункт 5 повестки дня)	11–12	7
A. Проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб	11	7
B. Согласование манекенов для испытания на боковой удар	12	7
VII. Сопоставимость краш-тестов (пункт 6 повестки дня)	13	7
VIII. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (пункт 7 повестки дня)	14–15	7

IX.	Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 8 повестки дня)	16–17	8
X.	Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 9 повестки дня)	18–20	8
XI.	Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 10 повестки дня)	21–23	9
XII.	Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 11 повестки дня)	24–25	10
XIII.	Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 12 повестки дня)	26	10
XIV.	Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 13 повестки дня)	27–30	10
XV.	Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 14 повестки дня)	31–33	12
XVI.	Правила № 100 (конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 15 повестки дня)	34	12
XVII.	Городские и междугородные автобусы (пункт 16 повестки дня)	35	13
XVIII.	Проект правил, касающихся безопасности пешеходов (пункт 17 повестки дня)	36–37	13
	A. Предложение по дополнению 1 к проекту правил	36	13
	B. Предложение по поправкам серии 01 к проекту правил	37	13
XIX.	Проект новых правил, касающихся детских удерживающих систем (пункт 18 повестки дня)	38–40	13
XX.	Прочие вопросы (пункт 19 повестки дня)	41–50	14
	A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности	41	14
	B. Соглашение 1997 года (осмотры) – Разработка проекта предписания № 2	42	14
	C. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)	43	14
	D. Правила № 95 (боковое столкновение)	44	14
	E. Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)	45	14
	F. Предложение по разработке глобальных технических правил, касающихся электромобилей	46	15
	G. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP, предложенные по инициативе Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды	47–48	15
	H. Общие поправки: Правила № 12, 94, 95 и 100	49	15
	I. Выражение признательности	50	15
XXI.	Выборы должностных лиц (пункт 20 повестки дня)	51	16
XXII.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 21 повестки дня)	52	16

Приложения

I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-50-...), распространенных в ходе сессии без официального обозначения	18
II.	Круг ведения неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки гтп № 9, касающихся безопасности пешеходов	21
III.	Принятый пересмотренный круг ведения неофициальной рабочей группы по разработке глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб	25
IV.	Проект поправок к Правилам № 44	26
V.	Новый круг ведения неофициальной рабочей группы по лобовому столкновению	28
VI.	Поправки к проекту правил по единообразным предписаниям, касающимся официального утверждения усовершенствованных детских удерживающих систем, используемых на борту автотранспортных средств	29
VII.	Перечень неофициальных рабочих групп	34

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою пятидесятую сессию в Женеве 6–9 декабря 2011 года под председательством г-жи М. Версайл (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 и Amend.1) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В работе сессии участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ), 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, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/16
неофициальный документ GRSP-50-10

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/16), предложенную для пятидесятой сессии, включив в нее новые пункты 19 d)–19 i), 20 и 21, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-50-10). Перечень неофициальных групп GRSP содержится в приложении VII к настоящему докладу.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/4
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/28
ECE/TRANS/WP.29/AC.3/18

4. GRSP рассмотрела документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/3 (заменяет ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/28) и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/4 (окончательный доклад о ходе работы) в качестве окончательного сводного предложения по поправкам к глобальным техническим правилам № 1 ООН (гтп ООН). GRSP отметила, что никаких новых предложений о согласовании Правил № 11 ООН с гтп ООН в качестве пакета в целом представлено не было (см. пункт 17). Соответственно, GRSP решила рекомендовать AC.3 занести документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/3 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/4, оба без поправок, в Глобальный регистр. Секретариату было поручено представить со-

ответствующее предложение и свой окончательный доклад WP.29 и AC.3 на их сессиях в июне 2012 года в качестве проекта поправки 1 к гтп № 1 ООН.

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

Документация: неофициальные документы GRSP-50-26, GRSP-50-27 и GRSP-50-31

5. Эксперт от Соединенного Королевства, исполняющий функции Председателя неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки гтп ООН № 7, проинформировал GRSP о ходе работы группы:

а) Группа рассчитывает представить на сессии GRSP в мае 2012 года для обсуждения неофициальный документ, касающийся нормативного текста этапа 2 разработки гтп № 7, включая положения, касающиеся манекена II с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенного для испытания на удар сзади, (BioRID II), а именно калибровки, сиденья и т.д.

б) Достигнут существенный прогресс в определении критериев травмирования, однако остаются проблемы, касающиеся воспроизводимости вращательного движения головы манекена по сравнению с трупом.

с) Метод измерения физической высоты подголовника, как ожидается, будет представлен в качестве неофициального документа на сессии GRSP в мае 2012 года.

6. Эксперт от Японии дополнил эту информацию, представив третий доклад о ходе работы неофициальной рабочей группы (GRSP-50-31). Эксперт от Соединенного Королевства предложил экспертам GRSP представить свои замечания для включения в обновленный вариант доклада о ходе работы, который будет представлен на сессиях WP.29 и AC.3 в марте. Он также сообщил GRSP, что следующее совещание неофициальной рабочей группы запланировано провести в Лондоне в начале марта 2012 года.

7. GRSP отметила, что на своей ноябрьской сессии 2011 года WP.29 согласилась, при обсуждении Соглашения 1958 года, с индексацией информации для испытательных устройств в качестве приложения к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3). Соответственно, эксперт от Соединенного Королевства представил, для информации, первое предложение (GRSP-50-26 и GRSP-50-27) на основе некоторых технических данных BioRID II. Эксперт от Германии выразил обеспокоенность по поводу возможного переноса будущих гтп ООН, касающихся этого же вопроса, в Соглашение 1958 года. GRSP рекомендовала экспертам своевременно направить дальнейшие замечания эксперту от Великобритании, с тем чтобы он мог подготовить обновленное предложение для рассмотрения на сессии WP.29 в марте 2012 года.

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

A. Этап 2 разработки глобальных технических правил

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13
неофициальные документы GRSP-50-29 и GRSP-50-30

8. Эксперт от Германии, исполняющий функции Председателя неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки гтп № 9 ООН, представил круг ведения и принципы работы (GRSP-50-29) и первый доклад о ходе работы (GRSP-50-30) неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки гтп № 9 ООН. GRSP отметила, что основной целью этой группы должно быть включение положений о гибкой модели ноги пешехода (Flex-PLI) в гтп ООН и в то же время в проект правил ООН, касающихся безопасности пешеходов. Он также просил экспертов GRSP предоставить неофициальной рабочей группе информацию о травмах ног. В заключение он сообщил GRSP о намерении неофициальной рабочей группы внести на рассмотрение GRSP проект предложения на ее сессии в мае 2013 года. GRSP приняла круг ведения неофициальной рабочей группы (содержится в GRSP-50-29), приведенный в приложении II к настоящему докладу, и решила запросить согласие WP.29 на ее сессии в марте 2012 года. GRSP также решила сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13 в повестке дня своих будущих сессий в ожидании результатов работы неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки гтп № 9 ООН.

B. Предложение по поправке 2

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2011/148
неофициальный документ GRSP-50-32

9. GRSP отметила, что на своей ноябрьской сессии 2011 года Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (AC.3) решил подготовить поправку (ECE/TRANS/WP.29/2011/148) к гтп № 9 ООН (см. ECE/TRANS/WP.29/1093, пункт 128). GRSP отметила, что в документе ECE/TRANS/WP.29/2011/148 также содержится конкретное предложение по поправке к данным гтп ООН. Эксперт от Нидерландов представил окончательный доклад о ходе работы (GRSP-50-32), дополняющий это предложение. Однако в связи с обоснованием изменений документа ECE/TRANS/WP.29/2011/148 эксперт от ЕС выразил несогласие с пунктами 5–7, согласился с пунктом 8 и сделал оговорку в отношении дополнительного изучения пунктов 10 и 12.

10. GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2012 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-50-32 под официальным условным обозначением.

VI. Боковой удар (пункт 5 повестки дня)

A. Проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2011/87
неофициальный документ GRSP-50-20

11. Эксперт от Австралии, выступая от имени Председателя неофициальной рабочей группы по гтп ООН, касающимся бокового удара о столб, представил второй доклад о ходе работы и пересмотренный круг ведения этой группы (GRSP-50-20). Он сообщил GRSP, что группа продолжает работать в тесном сотрудничестве с неофициальной рабочей группой по согласованию манекенов для испытания на боковой удар, которая завершает работу, необходимую для разработки мужского манекена 50-го перцентилля и женского манекена 5-го перцентилля, предназначенных для испытания на боковой удар (WorldSID), с целью их включения в проект гтп ООН. GRSP приняла пересмотренный круг ведения неофициальной рабочей группы (содержится в GRSP-50-20), приведенный в приложении III к настоящему докладу, и решила запросить согласие WP.29 на ее сессии в марте 2012 года.

B. Согласование манекенов для испытания на боковой удар

12. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировала GRSP о результатах последнего совещания неофициальной рабочей группы по согласованию манекена, предназначенного для испытания на боковой удар (WorldSID), состоявшегося в Сеуле в октябре 2011 года. Она объявила о завершении подготовки конкретного предложения о манекене 50-го перцентилля в ожидаемый срок. Она добавила, что, несмотря на непредвиденные задержки, группа также доработает конкретное предложение по манекену 5-го перцентилля в ожидаемый срок. GRSP решила вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2012 года на основе новой информации, которая будет представлена неофициальной рабочей группой.

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

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

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/33
неофициальный документ GRSP-50-19-Rev.1

14. Эксперт от Соединенных Штатов Америки внесла на рассмотрение проект гтп ООН о безопасности транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/33), который был подготовлен специальной группой по безопасности (СГБ). По этому предложению был высказан ряд замечаний, касающихся, например, более четкого определения сферы действия. GRSP отметила, что СГБ требуется дополнительное время

для сбора замечаний и окончательной доработки предложения. В этой связи GRSP решила запросить согласие WP.29 и AC.3 на шестимесячное продление мандата неофициальной рабочей группы на их сессиях в марте 2012 года в ожидании пересмотренного предложения для его окончательного рассмотрения на сессии GRSP в мае 2012 года. Экспертам было предложено представить свои замечания по этому предложению (GRSP-50-19-Rev.1, заменившему ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/33) эксперту от Соединенных Штатов Америки до истечения срока представления официальных документов для его рассмотрения на сессии GRSP в мае 2012 года.

15. В заключение Председатель GRSP напомнил о вынесенной на сессии GRSP в декабре 2010 года всем председателям неофициальных рабочих групп (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/48, пункт 37) рекомендации обеспечить возможность отслеживания мандатов экспертов для их участия в совещаниях.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/17

16. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/17, имеющий целью распространить действие этих Правил ООН на риск выброса водителя и пассажиров и исправить переходные положения. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/17 без поправок и поручила секретариату представить это предложение WP.29 и AC.1 для его рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2012 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам ООН № 11.

17. В заключение GRSP решила продолжить рассмотрение этого пункта повестки дня на основе возможного предложения о согласовании Правил с проектом поправки 1 к гтп № 1 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/3).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/22
неофициальные документы GRSP-50-05-Rev.1, GRSP-50-17
и GRSP-50-23

18. GRSP приняла к сведению документ GRSP-50-05-Rev.1, представленный экспертами от Бельгии и Германии в целях устранить в нынешнем тексте Правил ошибки, касающиеся углов крепления (α_1 и α_2) и контрольной точки места для сидения (точки "R"). GRSP отметила, что это предложение имеет последствия для конструкции, и решила продолжить начатое обсуждение на своей сессии в мае 2012 года. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-50-05-Rev.1 под официальным обозначением.

19. Эксперт от Испании представил предложение (GRSP-50-17) о том, чтобы разрешить установку креплений ремней безопасности, у которых эффективная верхняя точка крепления меняется, с тем чтобы их можно было подогнать для менее рослых пассажиров, например детей, перевозимых на городских и междугородных автобусах. Эксперт от Германии заявил, что такие системы уже существуют на рынке и что некоторые из них создают риск для пассажиров, принимая форму, которая может оказаться опасной (GRSP-50-23). GRSP решила

вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в мае 2012 года на основе пересмотренного предложения, которое будет подготовлено совместно экспертами от Германии, Испании и Нидерландов. GRSP также решила сохранить GRSP-50-23 в повестке дня следующей сессии в качестве справочного документа.

20. Эксперт от Франции, исполняющий функции Председателя неофициальной рабочей группы по детским удерживающим системам (ДУС), представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/22, подготовленный его группой с целью согласования Правил № 14 ООН с положениями проекта правил, касающихся детских удерживающих систем (ДУС). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/22 без поправок. Секретариату было поручено представить WP.29 и AC.1 для его рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2012 года пока как проект [дополнения 4 к поправкам серии 07]. GRSP также решила рекомендовать WP.29 и AC.1 его принятие в качестве полного пакета вместе с проектом правил ООН, касающихся ДУС (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/21), и соответствующей поправкой к Правилам № 16 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/23).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/23
неофициальные документы GRSP-50-02 и GRSP-50-15

21. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSP-50-02, имеющий целью предусмотреть такую процедуру установки ДУС, которая учитывала бы положение сиденья, находящегося перед испытуемым сиденьем. Эксперт от МОПАП высказал оговорку относительно дальнейшего изучения этого предложения. В заключение GRSP решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в мае 2012 года на основе пересмотренного предложения, которое будет подготовлено совместно экспертами от МОПАП и Нидерландов.

22. Эксперт от Испании представил документ GRSP-50-15 с целью разрешить установку универсальной детской удерживающей системы в направлении, противоположном направлению движения транспортного средства, в соответствии с определением, приведенным в Правилах № 44 ООН. GRSP не поддержала документ GRSP-50-15 из-за несоответствия тексту проекта правил ООН, касающихся ДУС, и решила исключить этот вопрос из повестки дня своей сессии в мае 2012 года.

23. Председатель неофициальной рабочей группы по ДУС представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/23, подготовленный его группой с целью согласования положений Правил № 16 ООН с положениями проекта правил ООН, касающихся ДУС. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/23 без поправок. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2012 года пока как проект [дополнения 3 к поправкам серии 06] и вынести такую же рекомендацию в отношении его принятия WP.29 и AC.1, как и в случае Правил № 14 ООН (см. пункт 20).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/24
(ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10)
неофициальный документ GRSP-50-11

24. Эксперт от Японии представил документ GRSP-50-11, изменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10, по новым положениям, касающимся откидных сидений. Однако GRSP отметила, что документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10 необходимо пересмотреть (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/49, пункт 24). GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на основе нового предложения, которое будет подготовлено совместно экспертами от Германии, МОПАП и Японии.

25. В заключение GRSP решила сохранить документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/24 в повестке дня своих будущих сессий в ожидании результатов работы неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки гтп № 7 ООН.

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

26. Эксперт от Фонда ФИА объявил о своем намерении приостановить рассмотрение инициативы, касающейся предложения по базовым требованиям для легких защитных шлемов, отвечающих потребностям некоторых азиатских стран, пока не будет собрана новая информация. GRSP решила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии в ожидании окончательного решения эксперта от Фонда ФИА.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/25
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/26
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/27
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/28
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/29
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/30
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/31
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/32
неофициальные документы GRSP-50-08, GRSP-50-09, GRSP-50-14, GRSP-50-16, GRSP-50-21, GRSP-50-25, GRSP-50-33-Rev.1 и GRSP-50-34

27. GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/25 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/31 без поправок, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/32 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/28 с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу, и GRSP-50-14, который приведен в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить все предложения WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их

сессии в июне 2012 года в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН.

28. GRSP не поддержала документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/26, который совпадает с соответствующим предложением по изменению Правил № 16 ООН (см. пункт 22, выше), и отложила обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/27 в ожидании пересмотренной формулировки пункта 6.1.5. В заключение эксперт от Испании снял документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/29 и представил документ GRSP-50-16, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/30. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-50-16 в качестве официального документа для рассмотрения на сессии в мае 2012 года.

29. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-50-08, касающийся надувной ДУС и содержащий информацию об этой системе, которая продается на европейском рынке и, по его мнению, якобы соответствует Правилам № 44 ООН. Он показал видеопрезентацию (GRSP-50-25) риска (проскальзывания пассажиров под ремнем безопасности), создаваемого этой системой. Эксперт от Чешской Республики заявил (GRSP-50-21), что его администрация успешно выдает официальные утверждения типа надувной ДУС с 2008 года. В этой связи эксперт от Нидерландов внес предложение (GRSP-50-33-Rev.1) с целью предотвратить различные толкования, касающиеся положения поясного ремня во время динамических испытаний ДУС, удерживаемой ремнями безопасности для взрослых, такими как надувная ДУС. GRSP решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в мае 2012 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-50-33-Rev.1 под официальным обозначением.

30. Эксперт от КСАОД представил GRSP дополнительную информацию (GRSP-50-09 и GRSP-50-25) о так называемом направляющем приспособлении для ремня и о результатах испытания этой системы в контексте обсуждений, состоявшихся на сессии GRSP в мае 2011 года (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/49, пункт 28). GRSP отметила, что венгерская администрация выдает официальное утверждение типа данного устройства в соответствии с Правилами № 44. Однако было также отмечено, что в ряде стран данное устройство запрещено. Эксперт от Венгрии сообщил GRSP, что его администрация приняла меры по отзыву этого официального утверждения, однако не смогла довести их до конца, так как производитель оспорил их правомерность в суде. Были отмечены руководящие положения, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.29/1059 (урегулирование проблем толкования и требования к техническим службам в рамках Соглашения 1958 года). GRSP решила, что они могли бы внести ясность в технические требования, связанные с отдельными Правилами ООН, и помочь в разрешении споров между техническими службами Договаривающихся сторон Соглашения. Что касается направляющего приспособления для ремня, то GRSP принципиально решила (GRSP-50-34), что направляющая лямка должна быть составным элементом ДУС и, следовательно, не может официально утверждаться отдельно в качестве ДУС в соответствии с Правилами № 44 ООН. Кроме того, GRSP выразила обеспокоенность по поводу безопасности этого устройства. В заключение GRSP решила продолжить обсуждение этого вопроса на основе информации о возможных действиях, которые будут предприняты по этому вопросу органами Договаривающихся сторон Соглашения, предоставляющими официальное утверждение.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/24
неофициальные документы GRSP-50-01, GRSP-50-03 и
GRSP-50-28

31. Председатель неофициальной рабочей группы по лобовому столкновению представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/24 в рамках информации (GRSP-50-01) о новом круге ведения неофициальной рабочей группы. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/24, приведенный в приложении V к настоящему докладу, и решила запросить согласие WP.29 на ее сессии в марте 2012 года.

32. GRSP приняла к сведению документ GRSP-50-03, представленный экспертом от Нидерландов и касающийся требований к испытаниям транспортных средств, оснащенных автоматически срабатывающей системой запираания дверей. По этому документу был высказан ряд замечаний, в связи с чем GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на основе пересмотренного предложения, которое будет подготовлено экспертом от Нидерландов.

33. Эксперт от Фонда ФИА проинформировал GRSP об итогах недавно осуществленной второй Латиноамериканской программы оценки новых автомобилей (ЛАПОНА). Он сообщил, что на завершающей стадии реализации второго этапа этой программы ЛАПОНА пропагандирует, среди правительств стран Латинской Америки, обязательное утверждение типа транспортных средств в соответствии с Правилами № 94 ООН, а также обязательное использование ДУС официально утвержденного типа.

XVI. Правила № 100 (конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 15 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-50-06, GRSP-50-07 и
GRSP-50-24

34. Эксперт от Германии, исполняющий функции Председателя группы заинтересованных экспертов по перезаряжаемой энергоаккумулирующей системе (ПЭАС), представил последний доклад о ходе работы этой группы (GRSP-50-24). Он представил проект предложения по внесению поправок в Правила № 100 ООН (GRSP-50-06), имеющий целью расширить сферу действия нынешних Правил ООН и включить дополнительные требования в отношении ПЭАС. Он объявил, что следующее совещание группы запланировано провести 10–12 января 2012 года в помещении Европейской ассоциации предприятий автомобильной промышленности (ЕАПАП) в Брюсселе. По этому предложению был высказан ряд замечаний, отраженных в документе GRSP-50-07, который был представлен экспертом от Нидерландов и в котором предлагаются более широкие требования в отношении электрических транспортных средств категории L. Эксперт от ЕС приветствовал это предложение и подтвердил, что оно соответствует проекту правил ЕС, касающихся требований, предъявляемых к функциональной безопасности транспортных средств. GRSP решила направить документ GRSP-50-07 группе ПЭАС и рекомендовала этой группе передать окончательное сводное предложение в секретариат до истечения срока пред-

ставления официальных документов для его рассмотрения на сессии GRSP в мае 2012 года.

XVII. Городские и междугородные автобусы (пункт 16 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-50-17 и GRSP-50-23

35. GRSP завершила обсуждение этого вопроса в рамках пункта 9 повестки дня (см. пункт 19, выше).

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

A. Предложение по дополнению 1 к проекту правил

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

36. Что касается обсуждения пункта 4 b) повестки дня (см. пункты 8–10), то GRSP решила отложить обсуждение этого пункта повестки дня до своей сессии в мае 2012 года в ожидании принятия документа ECE/TRANS/WP.29/2011/148.

B. Предложение по поправкам серии 01 к проекту правил

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

37. GRSP решила отложить обсуждение предложения о включении Flex-PLI в проект правил ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14) до своей сессии в мае 2012 года в ожидании итогов работы неофициальной рабочей группы. В заключение было решено сохранить документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/20 в повестке дня будущих сессий GRSP.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/21
неофициальные документы GRSP-50-18 и GRSP-50-22-Rev.1

38. GRSP рассмотрела последний пересмотренный проект правил ООН, предложенный неофициальной рабочей группой по ДУС (документ GRSP-50-22-Rev.1, заменяющий документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/21 и GRSP-50-18).

39. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/21 с поправками, содержащимися в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 как новый проект правил ООН для его рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2012 года в рамках отдельного пакета вопросов вместе с соответствующими поправками к Правилам № 14 и 16 ООН (см. пункты 20 и 23).

40. В заключение GRSP отметила, что секретариат опубликует до сессии WP.29 в июне 2012 года полный набор данных о Q-манекенах в ожидании отказа от ответственности, который должен быть согласован с заводом – изготовителем манекенов. Что касается следующего совещания неофициальной рабочей группы, запланированного на 1 февраля 2012 года, то GRSP рекомендовала ей сосредоточить усилия на изучении этих данных о манекенах и предложила принять участие в этой работе экспертам, заинтересованным в этом вопросе.

XX. Прочие вопросы (пункт 19 повестки дня)

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

41. Никакой новой информации по этому вопросу представлено не было.

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

42. Никакой новой информации по этому вопросу представлено не было.

C. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)

43. GRSP отметила посвященный ИТС сегмент по вопросам политики ООН, который планируется провести в качестве параллельного мероприятия МТК 28 февраля 2012 года во Дворце Наций в Женеве, и предложила своим экспертам принять в нем участие.

(www.unece.org/trans/theme_its/un_policy_segment.html)

D. Правила № 95 (боковое столкновение)

Документация: неофициальный документ GRSP-50-04-Rev.1

44. Ссылаясь на вопрос, поднятый в рамках пункта 14 повестки дня (см. пункт 32, выше), эксперт от Нидерландов представил аналогичное предложение (GRSP-50-04-Rev.1), касающееся Правил № 95 ООН. GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на основе пересмотренного предложения, которое вызвался подготовить эксперт от Нидерландов.

E. Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)

45. В связи с сессией AC.3 в ноябре 2011 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1093, пункт 140) GRSP отметила, что представители Японии и Соединенных Штатов Америки вызвались быть техническими спонсорами. США будут руководить неофициальной рабочей группой GRB и подготовят предложение по гтп ООН, касающимся бесшумных автотранспортных средств. Было отмечено, что экспертам GRSP предложено принять участие в работе неофициальной рабочей группы, так как их знания в вопросах устойчивости при столкновении считаются необходимыми.

Е. Предложение по разработке глобальных технических правил, касающихся электромобилей

46. GRSP отметила, что запрос делегации США на разработку гтп ООН, касающихся электромобилей, получил общую поддержку со стороны AC.3 на его сессии в ноябре 2011 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1093, пункт 141).

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

47. GRSP была проинформирована о предложении Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) составить перечень всех определений и сокращений, которые в настоящее время применяются в правилах, относящихся к ее ведению, с тем чтобы избежать путаницы при их использовании в других правилах. В связи с этим GRSP отметила, что английское сокращение RESS (Rechargeable Energy Storage System), обозначающее перезаряжаемую энергоаккумулирующую систему (ПЭАС), было изменено группой заинтересованных в этом вопросе экспертов на REESS, чтобы не путать его с используемым Рабочей группой по вопросам шума (GRB) сокращением RESS (Replacement Exhaust Silencing Systems), обозначающим сменные системы глушителей (СГГ).

48. GRSP решила, что: i) каждый Председатель неофициальной рабочей группы составит перечень сокращений в областях, входящих в их круг ведения; ii) эксперт от ЕС составит перечень сокращений, используемых в нынешнем тексте Правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года; и iii) эксперт от Соединенных Штатов Америки составит перечень сокращений, используемых в гтп ООН (Соглашение 1998 года). В заключение было решено, что эти перечни будут направлены Председателю GRSP в конце апреля 2012 года в целях их сведения в единый документ, который будет представлен GRPE.

Н. Общие поправки: Правила № 12, 94, 95 и 100

Документация: неофициальные документы GRSP-50-12 и GRSP-50-13

49. Эксперт от Японии представил документы GRSP-50-12 и GRSP-50-13, в которых предлагаются дополнительные поправки, касающиеся испытаний электромобилей. GRSP решила продолжить обсуждение этих документов на своей сессии в мае 2012 года и поручила секретариату распространить документы GRSP-50-12 и GRSP-50-13 под официальным условным обозначением.

И. Выражение признательности

50. Узнав о том, что г-жа С. Мейерсон, г-жа Н. Энонлер и г-н Ф.В. Уэст больше не будут участвовать в сессиях GRSP, Группа высоко оценила их плодотворный вклад в работу GRSP и пожелала им всего наилучшего в их будущей деятельности.

XXI. Выборы должностных лиц (пункт 20 повестки дня)

51. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 и ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1) GRSP предложила избрать должностных лиц. Представители Договаривающихся сторон, присутствовавшие на совещании и принявшие участие в голосовании, единодушно переизбрали г-жу Мэри Версайл (Соединенные Штаты Америки) Председателем сессий GRSP, запланированных на 2012 год.

XXII. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 21 повестки дня)

52. В связи со своей пятьдесят первой сессией, которую намечено провести в Женеве 21 (14 ч. 30 м.) – 25 (12 ч. 30 м.) мая 2012 года, GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 24 февраля 2012 года, т.е. за 12 недель до начала этой сессии. Кроме того, была утверждена следующая предварительная повестка дня:

1. Утверждение повестки дня.
2. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей).
3. Глобальные технические правила № 7 (подголовники).
4. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов):
 - a) этап 2 разработки глобальных технических правил;
 - b) предложение по поправке 2.
5. Боковой удар:
 - a) проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб;
 - b) согласование манекенов для испытания на боковой удар.
6. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей.
7. Сопоставимость краш-тестов.
8. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах.
9. Правила № 11 (дверные замки и петли).
10. Правила № 14 (крепления ремней безопасности).
11. Правила № 16 (ремни безопасности).
12. Правила № 17 (прочность сидений).
13. Правила № 22 (защитные шлемы).
14. Правила № 44 (детские удерживающие системы).
15. Правила № 94 (лобовое столкновение).
16. Правила № 95 (боковое столкновение).
17. Правила № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей).

18. Городские и междугородные автобусы.
19. Проект правил, касающихся безопасности пешеходов:
 - a) предложение по дополнению 1 к проекту правил;
 - b) предложение по поправкам серии 01 к проекту правил.
20. Проект новых правил, касающихся детских удерживающих систем.
21. Общие поправки: Правила № 12, 94, 95 и 100.
22. Прочие вопросы:
 - a) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности;
 - b) Соглашение 1997 года (осмотры) – разработка проекта предписания № 2;
 - c) интеллектуальные транспортные системы (ИТС);
 - d) бесшумные автотранспортные средства;
 - e) определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP, предложенные по инициативе Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды.

Приложения

[Только на английском языке]

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRSP-50-...), распространенных в ходе сессии без официального 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 Frontal Impact informal working group	14	E	50th GRSP Session status report of the Informal Working Group on Frontal Impact	(a)
02	Netherlands	10	E	Proposal for amendments to UN Regulation No. 16 (safety-belts)	(a)
03	Netherlands	14	E	Proposal for amendments to UN Regulation No. 94 (Frontal collision)	(a)
04- Rev.1	Netherlands	19(d)	E	Proposal for amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(a)
05- Rev.1	Germany and Belgium	9	E	Proposal for Supplement 4 to the 07 series of amendments to UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(b)
06	Chair of REESS	15	E	Proposal for a new series of amendments to UN Regulation No. 100 (specific requirements for the electric power train)	(a)
07	Netherlands	10	E	Proposal for the series of amendments to UN Regulation No. 100 (specific requirements for the electric power train)	(a)
08	CLEPA	13	E	Inflatable car seat system	(c)
09	CLEPA	13	E	Belt guide device	(c)
10	GRSP/Chair	1	E	Running order	(a)
11	Japan	11	E	Proposal to amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10 (Strength of seats (UN Regulation No. 17))	(a)
12	Japan	19(h)	E	Proposal for collective amendments to UN Regulation Nos. 12, 94 and 95	(b)
13	Japan	19(h)	E	Proposal for supplement to UN	(b)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
				Regulation Nos. 12, 94, 95 and 100	
14	CLEPA	13	E	Proposal for Supplement 5 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (CRS)	(d)
15	Spain	10	E	Proposal for Supplement 3 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(a)
16	Spain	13	E	Proposal for Supplement 5 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (CRS)	(b)
17	Spain	9 & 16	E	Proposal for Supplement 4 to the 07 series of amendments to UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(a)
18	CLEPA	18	E	Proposal for amendments to i-size regulation	(a)
19- Rev.1	USA	7	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/33	(a)
20	Australia	5(a)	E	Second progress report of the informal working group on a pole side impact (PSI) UN GTR	(d)
21	Czech Republic	13	E	Inflatable car seat system, comment the informal document No. GRSP-50-08e	(a)
22- Rev.1	Chair of GRSP	18	E	Amendments agreed by GRSP at its 50th session to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/21	(d)
23	Germany	9 & 10	E	Transportation of children in busses and coaches secured by so "called generation-belt-systems"	(c)
24	Chair of REES group	15	E	Progress report about REESS activities	(a)
25	CLEPA	13	E	Evaluation of belt guide and inflatable child seat systems	(a)
26	Chair of UN GTR No. 7 – Phase 2 informal working group	3	E	Proposal for a protocol to manage drawings, calibration and maintenance procedures associated with test tools	(a)
27	Chair of UN GTR No. 7 – Phase 2 informal working group	3	E	Proposal for a protocol to manage drawings, calibration and maintenance procedures associated with test tools (e.g.: Biorid dummy)	(a)
28	FIA Foundation	14	E	2nd Latin America NCAP results	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
29	Germany	4(a) & 17(b)	E	GRSP Informal working group UN GTR No. 9 (Pedestrian safety) – Phase 2 – WP.29 and GRSP Decisions Draft Operating Principles Draft Terms of Reference	(d)
30	Germany	4(a) & 17(b)	E	Draft First progress report of the informal working group on Phase 2 of UN GTR No. 9 (IG GTR9 - PH2)	(a)
31	Japan	3	E	Draft 3rd progress report of the informal working group on Phase 2 of UN GTR No. 7 (Head restraints gtr Phase2)	(a)
32	Netherlands	4(b)	E	Final report on the proposal of Amendment 2 to UN GTR No. 9 (Pedestrian Safety)	(b)
33- Rev.1	Netherlands	13	E	Proposal for amendments to UN Regulation No. 44	(b)
34	France and Germany	13	E	Supplement information on documents GRSP-50-09 (belt guide device) and GRSP-50-28	(a)

Notes:

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

Приложение II

Круг ведения неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки гтп № 9, касающихся безопасности пешеходов

Принятый текст, основанный на документе GRSP-50-29 (см. пункт 8 настоящего доклада)

A. Введение

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

B. Цель неофициальной рабочей группы

4. Основная цель неофициальной рабочей группы по этапу 2 гтп № 9 ООН (GTR9-PH2) заключается в разработке проекта предложения о внесении поправок в глобальные технические правила № 9 ООН по безопасности пешеходов на этапе 2 путем введения в практику Flex-PLI как единого согласованного инструмента испытаний в целях повышения уровня безопасности и защиты голени пешеходов.
5. Работа неофициальной рабочей группы не будет ограничиваться разработкой предложений о внесении поправок в гтп № 9 ООН – она будет охватывать разработку дополнительного проекта предложения о внесении поправок в проект правил ООН, касающихся безопасности пешеходов.
6. Неофициальная рабочая группа может также рассматривать дополнительные проекты предложений для совершенствования и/или внесения ясности

в некоторые аспекты процедуры, предусматривающей использование модели нижней части ноги.

Неофициальная рабочая группа GTR9-PH2 будет работать над решением вопросов, перечисленных в приложении I к настоящему документу.

С. План работы и график работы

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

Добавление 1

Перечень видов деятельности

К числу основных задач, которые должны быть выполнены неофициальной рабочей группой на этапе 2 гтп № 9, относятся:

1. Обзор и рассмотрение остающихся вопросов:
 - a) обзор деятельности Flex-TEG → достичь общего понимания;
 - b) оценка биодостоверности (сравнение FlexPLI и ударного элемента в виде модели верхней части ноги ЕКПБТ);
 - c) оценка выгод и затрат (снижение травматизма, дополнительное преимущество по сравнению с ударным элементом в виде модели верхней части ноги ЕКПБТ);
 - d) технические характеристики (рисунки) и ПАДИ (руководство пользователя);
 - e) оценка прочности;
 - f) процедура испытания (фаза отскока, оптимальный метод, измерение скорости и т.д.);
 - g) сертификационные испытания;
 - h) обзор результатов испытаний и обмен информацией;
 - i) оценка воспроизводимости и повторяемости;
 - j) оценка эффективности/критериев травмирования и пороговых значений и принятие соответствующего решения;
 - k) оценка конструктивных мер противодействия со стороны транспортного средства (оценка технической осуществимости).
2. Разработка проекта предложения о внесении поправок в гтп № 9 ООН на этапе 2.
3. Разработка дополнительного проекта предложения по поправкам к проекту правил ООН, касающихся безопасности пешеходов (включая рекомендацию по переходным положениям на основе пункта 1).

Приложение III

Принятый пересмотренный круг ведения неофициальной рабочей группы по разработке глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб

Текст, основанный на документе GRSP-50-20 (см. пункт 11 настоящего доклада)

К числу основных задач, которые должны быть выполнены неофициальной рабочей группой, относятся:

1. Обзор существующих исследований, включая испытания на удар, и публикаций.
2. Поддержание связи с неофициальной рабочей группой GRSP по WorldSID и рассмотрение итогов ее работы.
3. Оценка потребностей в обеспечении безопасности, включая анализ нынешних смертных случаев и травм от бокового удара о столб, других боковых ударов и опрокидываний, с учетом положительных изменений в области безопасности, которые имели или могут иметь место, например таких, как электронный контроль устойчивости (ЭКУ); учет целевых категорий транспортных средств.
4. Изучение возможных процедур испытаний.
5. Рассмотрение вариантов предлагаемых процедур испытаний.
6. Разработка возможных мер противодействия, обусловленных ограниченным числом процедур испытания.
7. Расчеты на определение возможного снижения травматизма в результате принятия этих мер противодействия.
8. Оценка анализа рентабельности ограниченного числа процедур испытаний (включая данные от значительного числа стран, поскольку полученные преимущества могут варьироваться в широких пределах).
9. Оценка возможных дополнительных преимуществ и затрат, например в связи с испытанием сидений для пассажиров с неударной стороны или задних сидений.
10. Выбор предпочтительной процедуры испытания.
11. Подготовка проекта этапа 1 гтп ООН (мужского манекена 50-го процентиля WorldSID) для рассмотрения GRSP, а затем WP.29.
12. Подготовка проекта этапа 2 гтп ООН (женского манекена 5-го процентиля WorldSID) для рассмотрения GRSP, а затем WP.29.

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 44

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/28 (см. пункт 27 доклада)

...

Пункт 6.2.14 изменить следующим образом:

~~"6.2.14 — Детские удерживающие устройства, включающие надувные... настоящих Правил. Все требования должны быть выполнены как в накаченном, так и в спущенном состоянии".~~

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/32 (см. пункт 27 доклада)

Пункт 15.2.9 изменить следующим образом:

"15.2.9 В случае систем, установленных против направления движения, покупателю рекомендуется не использовать их на сиденьях, оборудованных **активными фронтальными** надувными подушками. Эта информация должна быть четко видна в пункте продажи и представлена таким образом, чтобы ее можно было прочесть без снятия упаковки".

Поправки, принятые на основе документа GRSP-50-14 (см. пункт 27 доклада)

Пункт 4.4 исключить.

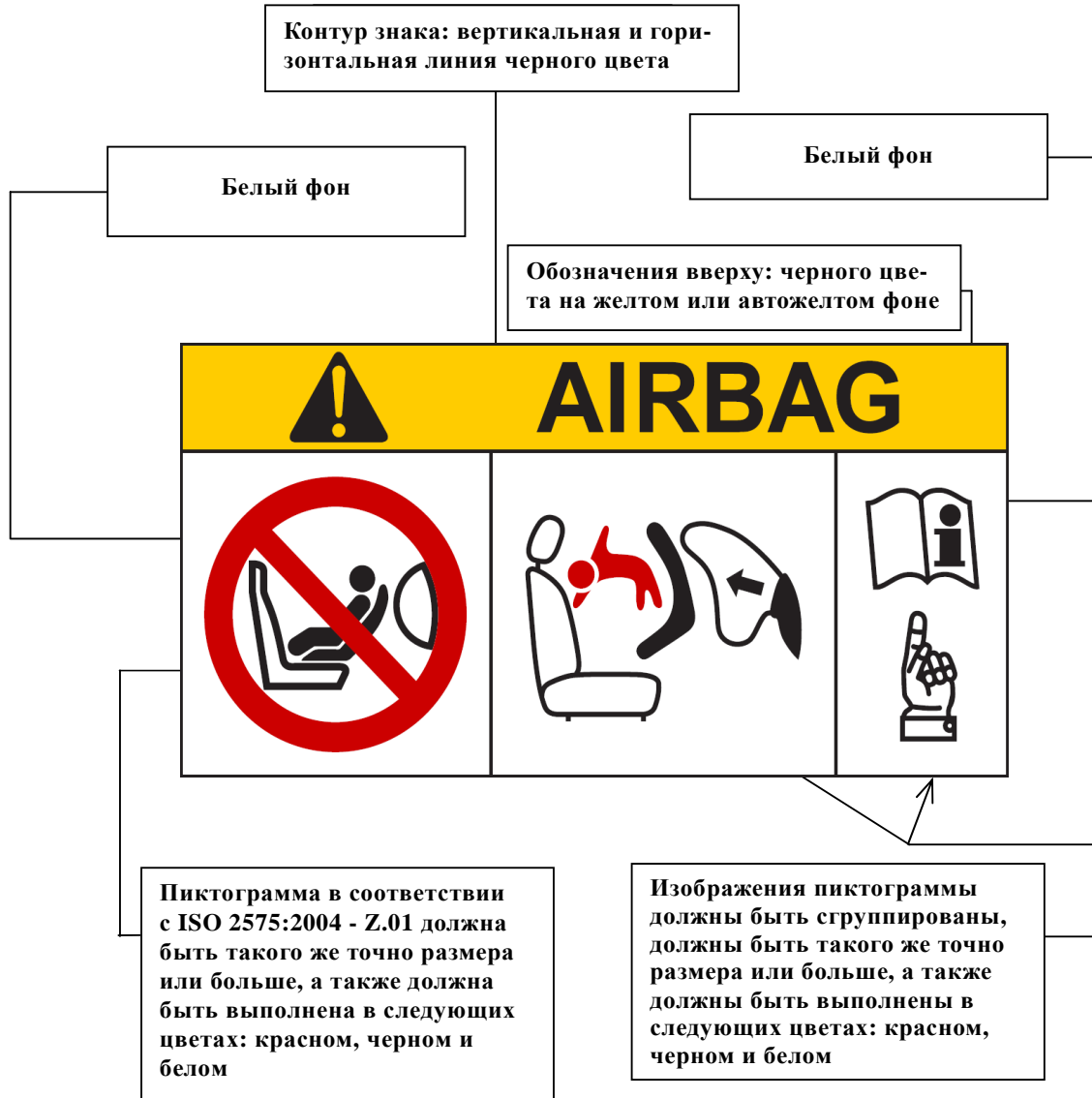
Включить новый пункт 4.4 следующего содержания:

"4.4 На видимой внутренней поверхности детской удерживающей системы, установленной против направления движения (включая боковое крыло за головой ребенка), приблизительно в зоне нахождения головы ребенка должен быть постоянно прикреплен указанный ниже предупредительный знак (приведенная текстовая информация – минимальна).

Минимальный размер знака: 60 x 120 мм.

Этот знак должен быть нашит на поверхности по всему ее периметру и/или постоянно прикреплен к крышке по всей ее задней поверхности. Допускается любой другой вид постоянного и не съемного с продукции крепления, которое не препятствует обзору. Использование знаков в виде флажка однозначно запрещается.

Если элементы удерживающего устройства или любые дополнительные приспособления, поставляемые изготовителем детской удерживающей системы, могут закрыть собой этот знак, то требуется дополнительный знак. Один предупредительный знак должен быть видимым во всех положениях готовой к использованию удерживающей системы в любой конфигурации.



Приложение V

Новый круг ведения неофициальной рабочей группы по лобовому столкновению

Текст, основанный на документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/24 (см. пункт 31 настоящего доклада)

1. Неофициальная **рабочая** группа рассматривает поправки к Правилам № 94, касающиеся защиты пожилых пассажиров, женщин, а также структурных элементов транспортного средства для повышения его безопасности и защиты других участников движения.
2. Неофициальная **рабочая** группа использует существующие инструменты, рассматривает и развивает результаты проводимых исследований и программ оценки.
3. В частности, неофициальная **рабочая** группа намерена использовать результаты:
 - a) исследования по проблематике лобового удара и совместимости оценок (FIMCAR) в целях разработки соответствующего набора процедур испытаний (конец 2012 года);
 - b) оценки травм грудной клетки в целях повышения безопасности транспортного средства (THORAX) применительно к инструментам прогнозирования травм грудной клетки (середина 2012 года);
 - c) работы группы экспертов, которая подтвердит правомерность использования инструментов прогнозирования травм грудной клетки (эквивалент отклонения (DEQ), многоточечное и высокоскоростное устройство измерения (THMPR) и RibEye) для манекена "Hybrid III" (конец 2012 года);
 - d) работы группы экспертов, которая проведет оценку воздействия (до конца 2013 года).
4. На первом этапе после рассмотрения этих результатов группа предложит GRSP окончательный проект поправок к Правилам № 94 на ее сессии в мае 2014 года.
5. На втором этапе будет проводиться работа по совершенствованию Правил, желательна на основе глобальных технических правил (гтп), начиная по крайней мере с середины 2014 года, в зависимости от наличия испытательного устройства для удерживающей системы для пассажиров (УУСП) и хода работы по его согласованию с участием научно-исследовательского проекта THORAX.
6. Неофициальная **рабочая** группа поощряет сотрудничество в области разработки согласованного манекена УУСП на этом втором этапе.
7. Для второго этапа может быть использована оговорка о предшествовании, с тем чтобы новые требования могли применяться только к совершенно новой конструкции транспортного средства.
8. Неофициальная **рабочая** группа представляет указанное выше предложение экспертам GRSP для получения замечаний и утверждения с целью запросить согласие Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на продление мандата неофициальной рабочей группы до конца 2014 года.

Приложение VI

Поправки к проекту правил по единообразным предписаниям, касающимся официального утверждения усовершенствованных детских удерживающих систем, используемых на борту автотранспортных средств

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/21 (см. пункт 40 доклада)

Исключить все квадратные скобки в тексте.

...

Пункт 2.2 изменить следующим образом:

- "2.2 "Тип детской удерживающей системы" означает...
- категория, в которой официально утвержден тип удерживающей системы;
- конструкция, материал и изготовление** детской удерживающей системы.
- Считается, что трансформируемые или универсально-сборные детские удерживающие системы не отличаются по таким параметрам, как конструкция, материал и изготовление".**

Пункт 5.4.2.3 изменить следующим образом:

- «5.4.2.3 обозначение "S" в случае "специального удерживающего устройства"».

Пункт 6.1.2.2, *таблица*, изменить следующим образом:

"6.1.2.2 ...

Таблица 1

Возможные конфигурации для официального утверждения типа

		Категория	
		ДУС единого размера	Встроенная ДУС ISOFIX на конкретных транспортных средствах
ЦЕЛЬНАЯ КОНСТРУКЦИЯ	В боковом направлении (детская люлька)	НП	П
	Против направления движения	П	П
	По направлению движения (цельная конструкция)	П	П

...".

Пункт 6.3.1.1 изменить следующим образом:

"6.3.1.1 Завод – изготовитель... положениями стандарта **EN 71.2009**
Часть 3. Испытания, подтверждающие...".

Пункт 6.3.5, ссылка на сноску³ и текст сноски³, изменить нумерацию на².

Пункт 6.3.5.1 изменить следующим образом:

"6.3.5.1 ...

- с) в высоту... на расстоянии **70** мм выше... расположенной на расстоянии **285** мм ниже исходной точки..."

Пункт 6.6.4.1, примечание под таблицей, изменить следующим образом:

"6.6.4.1 ...

Таблица 2

...

Примечание 1. Стандартное сиденье означает испытательное сиденье или испытательный стенд.

Примечание 2. В случае детских удерживающих систем, расположенных в боковом направлении, при боковом ударе, если возможны два расположения, голова манекена должна быть расположена рядом с боковой дверью".

Пункт 6.6.4.3.1, таблица, ссылка на сноску⁴ и текст сноски⁴, изменить нумерацию на³ и читать следующим образом:

"³ НРС: см. приложение 17".

Пункт 6.6.4.3.1, таблица, ссылки на сноски⁵ и⁶ и текст сносок⁵ и⁶, изменить нумерацию на⁴ и⁵.

Пункт 6.6.4.5.2, таблица, ссылки на сноски,⁷ и⁸ и текст сносок⁷ и⁸, изменить нумерацию на⁶ и⁷.

Пункт 7.1.3.1.2.3 изменить следующим образом:

"7.1.3.1.2.3 Условия замедления должны соответствовать положениям **добавления 2 к приложению 7.**

Условия ускорения должны соответствовать положениям **добавления 2 к приложению 7**".

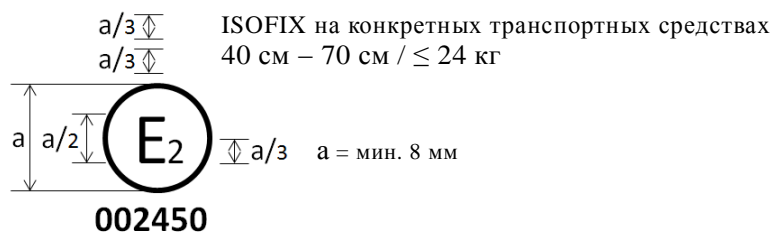
Пункт 7.1.3.1.3.2 изменить следующим образом:

"7.1.3.1.3.2 Нижние крепления ISOFIX... Крепления ISOFIX **фиксируются** на системе скольжения..."

Пункт 7.1.3.6 изменить следующим образом:

"7.1.3.6 ...

Если... или если диапазон размера включает в себя более **трех** диапазонов размера, то в дополнение к манекену(ам), определенному(ым) выше испытывается(ются) соответствующий(ие) промежуточный(ие) манекен(ы)".



Детская удерживающая система... касающихся официального утверждения детских удерживающих систем ISOFIX на конкретных транспортных средствах...".

Приложение 6,

пункты 3.1.1 и 3.1.2 изменить следующим образом:

- "3.1.1 жесткую стационарно закрепленную спинку, размеры которой приведены в добавлении 1 к настоящему **приложению**;
- 3.1.2 жесткое основание сиденья, размеры которого приведены в добавлении 1 к настоящему приложению; задняя часть сиденья изготавливается из жесткого **металлического** листа. Передняя часть сиденья также выполняется из трубы диаметром 20 мм;"

Пункт 3.1.5, таблица, изменить следующим образом:

"3.1.5 спинка и...

Таблица 1

	<i>Стандарт</i>	<i>Значение</i>	<i>Единица</i>
Плотность	EN ISO 845	68–74	кг/м³
Сопротивление сжатию	EN ISO 3386/1 (40% сжатия)	13	кПа
Отклонение нагрузки при вдавливании (ILD)	EN ISO 2439B (40% сжатия)	500 (+/15%)	N
Прочность на разрыв	EN ISO 1798	≥ 150	кПа
Критическое удлинение	EN ISO 1798	≥ 120	%
Остаточная деформация при сжатии	EN ISO 1856 (22 ч./50%/70 °C)	≤ 3	%

".

Пункт 3.1.7, сноска ¹, исключить.

Пункт 3.3.1.1 изменить следующим образом (ссылка на сноску ² и текст сноски ², изменить нумерацию на ¹):

- "3.3.1.1 Платформа должна быть жестко смонтирована на тележке. Высота платформы по отношению к точке проекции оси Сг, **габарит**¹ на рис. 2 в добавлении 2 к **приложению 6**, должна регулироваться для выполнения предписаний пункта 7.1.4.1.9".

¹ Габарит должен составлять 210 мм с диапазоном регулировки ± 70 мм.

Пункт 4.5, таблица 3, ссылка на сноску 3 и текст сноски 3, изменить нумерацию на 2.

Приложение 7,

Добавление 1 изменить следующим образом:

"...

Дополнительный **сегмент применяется** только к ускоряющимся салазкам".

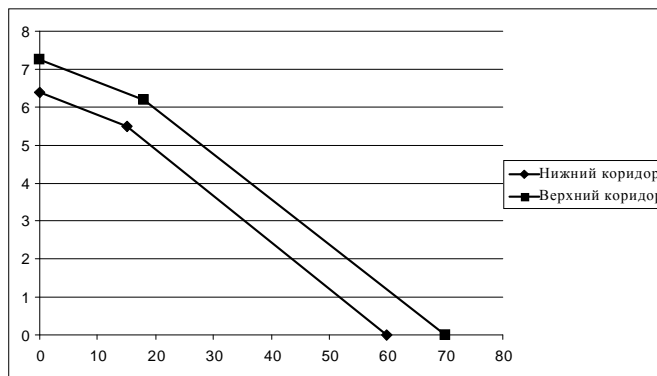
Добавление 2 изменить следующим образом:

"...

Дополнительный **сегмент применяется** только к ускоряющимся салазкам".

Добавление 3, рисунок изменить следующим образом:

"...



..."

Добавление 4,

Пункт 2.4, примечание, исключить.

Приложение 8

Пункт 2.3 исключить.

Пункт 4.2, таблица 2, сноски 1 и 2 изменить следующим образом:

¹ См. раздел 7.1.3.5.2.2: Высота фиксирующего устройства (откидная панель или аналогичное гибкое устройство) равна высоте плеч в сидячем положении за вычетом высоты бедер **в сидячем положении**.

² [Технические характеристики и подробные чертежи Q-манекена, а также технические характеристики для его приспособления к испытаниям, предусмотренным настоящими Правилами, **размещены на вебсайте** ЕЭК ООН, Дворец Наций, Женева, Швейцария.]".

...

Приложение VII

[English only]

Перечень неофициальных рабочих групп

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Truck cab strength	Mr. Vladimir Salnikov Phone : +7 495-9949917 Fax : +7 495-9949940 Email :v.salnikov@autorc.ru	Expired	OICA
Frontal Impact	Mr. Pierre Castaing Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 Email : pierre.castaing@utac.com	[December 2014]	
Harmonized side impact dummies	Ms. Mary Versailles Phone : +1 202 366 20 57 Fax : +1 202 493 29 90 Email : mary.verailles@dot.gov	---	
Head restraints	Mr. Bernard Frost Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 Email : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	December 2012	OICA
Hydrogen and fuel cells subgroup safety	Mr. Kazuyuki Narusawa Phone : +81 4-22413218 Fax : +81 4-22768604 Email : narusawa@ntsel.go.jp	[May 2012]	USA
Child restraint systems	Mr. Pierre Castaing Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 Email : pierre.castaing@utac.com	May 2013	
Electric safety	Mr. Gerd Kellermann Phone : +49 228 99 300 4304 Mobile : +49 151-16822235 Fax : +49 228 99 300 807 4304 Email: Gerd.Kellermann@bmvbs.bund.de	December 2012	
Pedestrian safety	Mr. Richard Damm Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 Email: richard.damm@bmvbs.bund.de	[May 2013]	
Pole side impact	Mr. Robert Hogan Phone : +61 2 62 74 72 66 Fax : +61 2 62 74 74 77 Email : robert.hogan@infrastructure.gov.au	---	