



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Пятьдесят первая сессия
Женева, 21–25 мая 2012 года

**Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности
о работе ее пятьдесят первой 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)	5–9	4
V. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 4 повестки дня)	10–11	6
A. Этап 2 разработки глобальных технических правил	10	6
B. Предложение по поправке 2	11	6
VI. Боковой удар (пункт 5 повестки дня)	12–15	7
A. Проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб	12–13	7
B. Согласование манекенов для испытания на боковой удар	14–15	7
VII. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 6 повестки дня).....	16	8
VIII. Сопоставимость краш-тестов (пункт 7 повестки дня).....	17	8
IX. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (пункт 8 повестки дня).....	18–19	8
X. Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 9 повестки дня).....	20	9
XI. Правила № 14 (Крепления ремней безопасности) (пункт 10 повестки дня).....	21–22	9
XII. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 11 повестки дня)	23–24	10
XIII. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 12 повестки дня).....	25–26	10
XIV. Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 13 повестки дня).....	27	10
XV. Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 14 повестки дня).....	28–29	11
XVI. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 15 повестки дня).....	30–31	11
XVII. Правила № 95 (боковое столкновение) (пункт 16 повестки дня)	32	12
XVIII. Правила № 100 (конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 17 повестки дня)	33–35	12
XIX. Городские и междугородные автобусы (пункт 18 повестки дня)	36	13
XX. Проект правил, касающихся безопасности пешеходов (пункт 19 повестки дня).....	37–38	13
A. Предложение по дополнению 1 к проекту правил.....	37	13
B. Предложения по поправкам серии 01 к проекту правил	38	13

XXI.	Проект новых правил, касающихся детских удерживающих систем (пункт 20 повестки дня).....	39–40	13
XXII.	Общие поправки – правила № 12, 94, 95 и 100 (пункт 21 повестки дня).....	41	14
XXIII.	Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)	42–48	14
	A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности.....	42	14
	B. Соглашение 1997 года (осмотры) – Разработка Предписания № 2..	43	14
	C. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС).....	44	14
	D. Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)	45	15
	E. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP, на основе инициативы Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды	46	15
	F. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп	47	15
	G. Правило № 29 (кабины грузовых транспортных средств)	48	15
XXIV.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 23 повестки дня).....	49	16
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-51-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения		18
II.	Положения о круге ведения неофициальной рабочей группы по безопасности электромобилей (БЭМ)		22
III.	Проект поправок к Правилам № 14.....		26
IV.	Проект поправок к Правилам № 44.....		27
V.	Проект поправок к Правилам № 100.....		29
VI.	Предложение по продлению мандата неофициальной рабочей группы GRSP по детским удерживающим системам (ДУС) для работы на этапах 2 и 3		36
VII.	Предложение по поправкам к правилам № 12, 94, 95 и 100		38
VIII.	Перечень неофициальных рабочих групп GRSP		40

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою пятьдесят первую сессию в Женеве 21–25 мая 2012 года под председательством г-жи М.Версаил (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, Турции, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции, Южной Африки 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" (Фонда ФИА), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международной ассоциации заводоизготовителей 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/2012/1
неофициальный документ GRSP-51-04

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/1), предложенную для пятидесятой первой сессии, включив в нее новые пункты 22 f), 22 g) и 23, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-51-04). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении VIII к настоящему докладу.

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

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

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

Документация: неофициальные документы GRSP-51-22, GRSP-51-23, GRSP-51-24 и GRSP-51-37

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

а) Неофициальная рабочая группа добилась неплохих результатов в разработке предложения по изменению определения высоты подголовников с учетом их "эффективной", а не абсолютной высоты и в подготовке новой процедуры для ее измерения. Было отмечено, что вопрос о фактическом значении, на котором будет базироваться требование по высоте, является весьма деликатным и что, возможно, было бы целесообразнее обсудить его на сессиях самой GRSP, а не на совещаниях неофициальной рабочей группы.

б) Неофициальная группа указала, что существуют различия в некоторых размерах разных имеющихся на рынке объемных механизмов определения точки Н (3-D "Н") и что ряд изготовителей использует более жесткие допуски для своих механизмов, чем те, которые определены в стандарте Общества автомобильных инженеров (SAE). Неофициальная рабочая группа рассматривает вопрос о том, следует ли использовать новые допуски для механизма 3-D Н и, если да, следует ли их применять только для ГТП № 7 ООН (и Правил № 17 ООН) либо для всех правил ООН и ГТП ООН, где используется такой механизм. Эксперта от SAE пригласили в состав неофициальной рабочей группы, при этом была выражена надежда на то, что в ходе транспарентного и открытого обсуждения могут быть согласованы предложения по определению данного механизма.

с) В связи с динамическим испытанием для оценки риска хлыстовой травмы было подтверждено, что группа занимается согласованием определения только манекена с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенными для испытания на удар сзади (BioRID II), в рамках ГТП ООН (для замены нынешней ссылки на манекен Hybrid III). Для достижения этой цели решающее значение имеет разработка критериев травмирования, однако, к сожалению, исследования в этой области не дали ожидаемых результатов.

6. Председатель неофициальной рабочей группы напомнил GRSP о том, что Европейский комитет по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ) рекомендовал манекен BioRID II в качестве единственного варианта для кинематической оценки и что GRSP получила предложение от экспертов из Японии и ЕК относительно использования такого подхода в Правилах № 17 ООН. Он добавил, что, согласно первоначальной оценке данных, полученных на основе недавнего исследования ЕК, можно предположить, что в случае кинематической оценки воспроизводимость результатов для BioRID проблемы не составляет. Он указал, что на нынешнем этапе разработка ГТП ООН предполагает применение манекена BioRID в качестве альтернативы манекену Hybrid III и что такая возможность, предусматривающая использование кинематического подхода, остается. Наконец, он сообщил, что следующее совещание неофициальной рабочей группы планируется провести 18–19 июня 2012 года в Мюнхене, Германия.

7. Эксперт от Германии, исполняющий функции Председателя группы технической оценки BioRID (ГТО) внес на рассмотрение доклад о ходе работы группы (GRSP-51-22). Он подчеркнул, что при замене деталей характеристики реагирования манекена меняются и что, возможно, необходимо будет проводить сертификационные испытания и лучше контролировать свойства материала.

8. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ GRSP-51-23, в котором подробно изложен основной вывод неофициальной рабочей группы по этапу 2 ГТП № 7 ООН, касающийся вопроса о высоте подголовника. Кроме того, основываясь на выводах документа GRSP-51-24, он подчеркнул фактическую необходимость увеличения высоты подголовника. Эксперт от МОПАП указал, что обсуждение следует прежде всего сосредоточить на определении

метода измерения и только затем – на пороговых значениях высоты. Ссылаясь на первый этап ГТП ООН, эксперт от МОПАП напомнил GRSP о сделанном в то время выводе ЕКПБТ, согласно которому для максимального повышения эффективности затрат следовало ввести положение об ограниченном увеличении высоты и заднего расстояния (от затылка до подголовника) на 40 мм. GRSP решила вернуться на своей сессии в декабре 2012 года к осуждению возможных предложений по проекту этапа 2 ГТП № 7 ООН, представленных неофициальной рабочей группой. Было также рекомендовано одновременно с этим отразить в Правилах № 17 ООН аналогичные предложения, с тем чтобы согласовать тексты обоих правил.

9. GRSP отметила решение WP.29, принятое на его сессии в марте 2012 года (ECE/TRANS/WP.29/1095, пункт 93), относительно разработки специальной резолюции № 2 (СпР.2) по протоколу управления процедурами создания чертежей, калибровки и технического обслуживания, связанными с испытательными инструментами. В продолжение этого обсуждения Председатель неофициальной рабочей группы по этапу 2 ГТП № 7 ООН внес на рассмотрение документ GRSP-51-37, содержащий конкретное предложение, основанное на концепции включения манекена BioRID II на первоначальной стадии. GRSP одобрила в принципе это предложение, и экспертов просили в надлежащее время направить дополнительные замечания Председателю неофициальной рабочей группы по ГТП № 7 ООН, с тем чтобы он мог подготовить обновленное предложение для рассмотрения на сессии WP.29 в июне 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
неофициальный документ GRSP-51-25

10. Эксперт от Германии, исполняющий функции Председателя неофициальной рабочей группы по этапу 2 ГТП № 9 ООН внес на рассмотрение второй доклад о ходе работы неофициальной группы (GRSP-51-25) и сообщил о своем намерении представить его июньской сессии WP.29 2012 года. GRSP решила вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2012 года в ожидании итогов неофициальной рабочей группы по этапу 2 ГТП № 9 ООН.

B. Предложение по поправке 2

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2
неофициальный документ GRSP-51-10-Rev.1
и GRSP-51-33-Rev.2

11. В ответ на вызывающие озабоченность вопросы, поднятые в ходе декабрьской сессии GRSP 2011 года, эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ GRSP-51-10-Rev.1, совместно подготовленный экспертами от Нидерландов и МОПАП и содержащий измененный вариант первоначального предложения. Дополнительные замечания по этому предложению были высказаны экс-

пертами от Южной Кореи, Японии и Соединенных Штатов Америки. Исходя из этого, GRSP рассмотрела документ GRSP-51-33-Rev.2 (заменяющий документы GRSP-51-10 GRSP-51-10-Rev.1 и GRSP-51-33-Rev.1). Однако некоторые эксперты просили предоставить им дополнительное время для изучения этого предложения. GRSP поручил секретариату распространить документ GRSP-51-33-Rev.2 с официальным условным обозначением для декабрьской сессии 2012 года. Наконец, GRSP рекомендовала экспертам подготовить обновленный вариант окончательного доклада о поправке к ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2), если возникнет такая необходимость, и разработать аналогичное предложение по поправкам к правилам ООН, касающимся безопасности пешеходов, для следующей сессии GRSP.

VI. Боковой удар (пункт 5 повестки дня)

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

Документация: неофициальный документ GRSP-51-16

12. От имени Председателя неофициальной рабочей группы по глобальным техническим правилам ООН (ГТП ООН), касающимся бокового удара о столб, эксперт от Австралии представил предложение по проекту ГТП ООН, связанных с этим вопросом (GRSP-51-16). Он проинформировал GRSP о тесном сотрудничестве с неофициальной рабочей группой в деле согласования манекенов для испытания на боковой удар. Он добавил, что ссылка на объемный механизм 3-D H в этом предложении носит временный характер и что в будущем ее следует использовать в СпР.2 для сохранения согласованных допусков для сидячего положения (см. пункт 5 настоящего доклада). В заключение он сообщил о том, что следующее освещение неофициальной рабочей группы планируется провести 20–21 июня 2012 года.

13. GRSP рекомендовала экспертам направить замечания по документу GRSP-51-16 эксперту от Австралии до 7 июня 2012 года, с тем чтобы их можно было рассмотреть на следующем совещании неофициальной рабочей группы.

B. Согласование манекенов для испытания на боковой удар

Документация: неофициальный документ GRSP-51-30

14. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировала GRSP (GRSP-51-30) об итогах последнего совещания неофициальной рабочей группы по согласованию манекена, предназначенного для испытания на боковой удар (WorldSID), состоявшегося в Лондоне 21 марта 2012 года. Она сообщила, что неофициальная рабочая группа намерена завершить работу над манекеном 50-го перцентиля в запланированный срок. Однако она обратила внимание на оставшиеся важные вопросы, касающиеся готовности манекена: i) еще необходимо провести переговоры с изготовителями на предмет наличия набора чертежей и руководства пользователя, ii) требуется дополнительная работа, связанная с сертификацией таза манекена, и iii) нужно продолжить обсуждение вопроса об измерительных приборах для определения многоосевого смещения грудной клетки.

15. Эксперты от МОПАП и Соединенного Королевства предложили принять манекен WorldSID и ГТП ООН, касающиеся бокового удара о столб одновременно, с тем чтобы манекен уже был в распоряжении договаривающихся сторон. GRSP решила вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2012 года на основе предложения, представленного неофициальной рабочей группой.

VII. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/32
неофициальные документы GRSP-51-19-Rev.1
и GRSP-51-20-Rev.1

16. В соответствии с решением AC.3 об учреждении двух неофициальных рабочих групп по электромобилям (см. ECE/TRANS/WP.29/1095, пункт 133) GRSP рассмотрела первый доклад о ходе работы неофициальной рабочей группы по электрической безопасности (GRSP-51-20-Rev.1) и положения о ее круге ведения (GRSP-51-19-Rev.1), подготовленные экспертом от Соединенных Штатов Америки. Он пояснил, что эти две неофициальные рабочие группы будут работать по разным графикам и что на данный момент они будут отчитываться по отдельности о ходе работы перед Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года (AC.3). GRSP одобрила первый доклад о ходе работы неофициальной рабочей группы, утвердила положения о ее круге ведения (GRSP-51-19-Rev.1), воспроизводимые в приложении II к настоящему докладу, и решила запросить согласие AC.3 на его сессии в июне 2012 года.

VIII. Сопоставимость краш-тестов (пункт 7 повестки дня)

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

IX. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/33
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/12
неофициальные документы GRSP-51-05 и GRSP-51-21-Rev.1

18. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил документ GRSP-51-21, отражающий последние изменения, предложенные специальной неофициальной рабочей группой по безопасности (ПГБ) к основному тексту ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/12, заменяющий ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/33). Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-51-05 с предложением снять квадратные скобки, в которые были заключены положения о физической защите от высокого напряжения. Эксперт от Японии высказал ряд замечаний по этим предложениям, касавшихся главным образом допусков в отношении давления в резервуаре с водородом (GRSP-51-21-Rev.1). Эксперты от Японии и ЕК настаивали на принятии проекта ГТП ООН. Эксперт от ЕК указал, что сопоставительный анализ европейского законодательства о транспортных средствах, работающих на водороде (а именно регламенты (ЕК)

№ 79/2009 и (ЕС) № 406/2010), и проекта ГТП ООН имеется по адресу: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-hydrogen-powered-vehicles_en.pdf.

19. Однако GRSP решила отложить принятие проекта ГТП ООН до своей декабрьской сессии 2012 года, с тем чтобы предоставить экспертам ПГБ дополнительное время для обсуждения последних внесенных изменений и вопроса о физической защите от высокого напряжения. Экспертов просили передать свои замечания по этому предложению (GRSP-51-21-Rev.1 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/12) эксперту от Соединенных Штатов Америки до предельного срока представления официальных документов к сессии GRSP, которая состоится в декабре 2012 года (см. пункт 49). Тем временем было решено запросить согласие WP.29 и AC.3 на их сессиях в июне 2012 года с целью продлить мандат группы ПГБ до декабря 2012 года.

X. Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 9 повестки дня)

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

XI. Правила № 14 (Крепления ремней безопасности) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/4
неофициальный документ GRSP-51-08

21. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/3, направленный на введение требований, позволяющих производить эффективную регулировку верхних креплений ремней безопасности транспортных средств M₂ и M₃ ниже минимальной высоты, предписанной этими Правилами. GRSP отметила, что в данном предложении речь не идет о типе детской удерживающей системы (ДУС), официально утвержденном в соответствии с Правилами № 44 ООН. Исходя из этого, эксперт от Германии предложил вернуться к обсуждению вопроса о ДУС в городских автобусах на следующей сессии GRSP. В заключение GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/3 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2012 года в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 07.

22. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/4, представленный экспертами от Бельгии и Германии, для устранения ошибок, касающихся углов крепления ($\alpha 1$ и $\alpha 2$), и GRSP-51-08, представленный экспертом от МОПАП, для устранения ошибки в требованиях, касающихся передних сидений транспортных средств категории M₁. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/4 без поправок и документ GRSP-51-08 с поправками, которые воспроизводятся в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить оба предложения WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2012 года в качестве части (см. пункт 21 настоящего доклада) проекта дополнения 5 к поправкам серии 07.

ХII. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-51-09 и GRSP-51-14

23. GRSP отметила документ GRSP-51-09, в котором предлагается увеличить ускорение ляжки до 3 g для предупреждения блокировки во время пристегивания ремнями безопасности. Однако некоторые эксперты GRSP поставили под сомнение реальную ценность этого предложения для безопасности и просили представить дополнительное обоснование. GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в декабре 2012 года на основе пересмотренного предложения, подготовленного экспертом от КСАОД.

24. GRSP обсудила документ GRSP-51-14, подготовленный экспертом от МОПАП, в котором предлагается согласовать текст Правил № 16 ООН с положениями о маркировке подушек безопасности, которые недавно были включены в Правила № 94 ООН (лобовое столкновение). В отношении этого предложения был высказан ряд замечаний, в частности о том, что, возможно, было бы лучше воспроизвести весь текст этих требований (содержащихся в Правилах № 94 ООН), а не делать ссылку на номера пунктов. GRSP решила вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2012 года на основе пересмотренного предложения, представленного экспертом от МОПАП.

ХIII. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/23
(ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10)

25. Эксперт от Нидерландов снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/23, и GRSP решила сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15 в повестке дня своих будущих сессий в ожидании итогов неофициальной рабочей группы по этапу 2 ГТП ООН.

26. В заключение эксперт от Германии сообщил о своем намерении представить пересмотренное предложение об откидных сиденьях для рассмотрения на сессии GRSP в декабре 2012 года.

ХIV. Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 13 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-51-32

27. Эксперт от Франции сделал сообщение (GRSP-51-32), проинформировав о своем намерении представить новое предложение по поправке на сессии GRSP в декабре 2012 года с целью включить положения о солнцезащитных щитках шлемов.

XV. Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/5
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/6
неофициальные документы GRSP-51-15, GRSP-51-27,
GRSP-51-31 и GRSP-51-36-Rev.1

28. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/5, представленный экспертом от Испании и касающийся предупреждения непреднамеренного отсоединения детских удерживающих систем ISOFIX от элементов крепления. Эксперты GRSP высказали ряд замечаний по этому предложению и представили несколько поправок к нему (GRSP-51-15 и GRSP-51-27). Кроме того, GRSP рассмотрела документ GRSP-51-36-Rev.1, заменяющий документы GRSP-51-15, GRSP-51-27 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/5. И наконец, GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/5 с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2012 года в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 04.

29. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ GRSP-51-31, заменяющий ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/6, для урегулирования некоторых вопросов толкования требования о положении поясного ремня в ходе динамического испытания. Эксперт от Соединенного Королевства высказался за использование в этом предложении диаграммы, с тем чтобы окончательно исключить возможность неправильного толкования. GRSP решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в декабре 2012 года в ожидании нового документа, который будет подготовлен экспертом от Нидерландов. В то же время секретариату было поручено распространить документ GRSP-51-31 с официальным условным обозначением.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/7
неофициальные документы GRSP-51-06,
GRSP-51-07-Rev.1 и GRSP-51-26

30. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/7, вводящий положения для транспортных средств с автоматически приводимыми в действие системами блокировки дверей. Эксперт от МОПАП сделал сообщение (GRSP-51-06), представив предложение (GRSP-51-07-Rev.1), направленное на введение дополнительной возможности испытания транспортных средств в смешанной конфигурации блокируемых и неблокируемых дверей. Эксперт от Японии просил предоставить дополнительное время для изучения документа GRSP-51-07-Rev.1. GRSP поручила секретариату распространить его с официальным условным обозначением для рассмотрения на сессии GRSP в декабре 2012 года.

31. Председатель неофициальной рабочей группы по лобовому столкновению представил последний доклад о ходе работы своей группы (GRSP-51-26). Он проинформировал GRSP, что неофициальная рабочая группа рассмотрит имеющиеся инструменты и воспользуется результатами исследовательских программ в этой области, проводимых на международном уровне. Он сообщил,

что в качестве первого шага и в развитие этих результатов группа предложит поправку к Правилам № 94 ООН на сессии GRSP, которая состоится в мае 2014 года.

XVII. Правила № 95 (боковое столкновение) (пункт 16 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9
неофициальные документы GRSP-51-12 и GRSP-51-13

32. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9 по идентичным требованиям к транспортным средствам с автоматически приводимыми в действие системами блокировки дверей для Правил № 95 ООН (см. пункт 30 выше). В свою очередь эксперт от МОПАП выступил с сообщением (GRSP-51-13), в котором предлагается объединить эти положения (GRSP-51-12). GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-51-12 с официальным условным обозначением на сессии GRSP в декабре 2012 года.

XVIII. Правила № 100 (конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 17 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/8
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/10
неофициальные документы GRSP-51-02, GRSP-51-11
и GRSP-51-35

33. Эксперт от Германии, исполняющий функции Председателя группы заинтересованных экспертов по перезаряжаемым энергоаккумулирующим системам (ПЭАС), проинформировал GRSP о выводах группы, изложенных в ее последнем докладе о ходе работы (GRSP-51-35). Он внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/10 и проект последних поправок (GRSP-51-02), предложенных группой ПЭАС к Правилам № 100 ООН. Он также представил сводный вариант Правил ООН, включающий предложенные поправки (GRSP-51-11). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/10 с поправками, содержащимися в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2012 года в качестве поправок серии 02 к Правилам № 100 ООН.

34. Кроме того, GRSP решила запросить указаний от WP.29 на его сессии в июне 2012 года относительно возможной просьбы в адрес Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) для урегулирования проблемы запрета на транспортировку (морскую и воздушную) аккумуляторов весом более 35 кг.

35. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/8, предусматривающий включение электромобилей категории L в область применения Правил № 100 ООН. GRSP напомнила, что круг ведения группы ПЭАС, принятый на сессии GRSP в мае 2011 года (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/49, приложение VI), охватывает второй этап мандата группы, связанный с электромобилями категории L. GRSP решила передать документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/8 группе ПЭАС, а также возможное предложение

ние, о намерении представить которое сообщил эксперт от ЕК. GRSP решила вернуться к рассмотрению этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2012 года в ожидании итогов группы ПЭАС.

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

36. GRSP завершила обсуждение этого вопроса по пункту 10 повестки дня (см. пункт 20 выше) и решила сохранить данный пункт в повестке дня своих будущих сессий.

XX. Проект правил, касающихся безопасности пешеходов (пункт 19 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

37. Ссылаясь на обсуждение по пункту 4 b) повестки дня (см. пункт 10), GRSP решила отложить рассмотрение этого пункта повестки дня до своей декабрьской сессии 2012 года.

B. Предложения по поправкам серии 01 к проекту правил

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

38. GRSP решила отложить обсуждение этого пункта повестки дня до своей декабрьской сессии 2012 года в ожидании итогов неофициальной рабочей группы.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2012/53
неофициальные документы GRSP-51-34, GRSP-51-38,
GRSP-51-39, GRSP-51-40 и GRSP-51-41

39. Эксперт от Франции, исполняющий функции Председателя неофициальной рабочей группы по ДУС, внес на рассмотрение доклад о ходе работы этой группы (GRSP-51-34). В заключение он просил продлить мандат неофициальной рабочей группы для выполнения этапов 2 и 3 запланированной работы. GRSP одобрила предложение об изменении круга ведения неофициальной рабочей группы, содержащегося в документе GRSP-51-34 и воспроизводимого в приложении VI к настоящему докладу, и решила запросить согласие со стороны WP.29 на его сессии в июне 2012 года.

40. Эксперт от Японии сделал два сообщения (GRSP-51-38 и GRSP-51-39) и ознакомил участников с резюме исследования, проведенного в его стране (GRSP-51-40), по испытанию ДУС на боковой удар с целью внести предложе-

ния по поправке (GRSP-51-41) к проекту правил ООН, касающихся ДУС. GRSP решила вернуться к рассмотрению документа GRSP-51-41 вместе с дополнительным возможным предложением по поправкам к проекту правил ООН (ECE/TRANS/WP.29/2012/53) на своей сессии в декабре 2012 года. Исходя из этого, секретариату было поручено распространить документ GRSP-51-41 с официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

XXII. Общие поправки – правила № 12, 94, 95 и 100 (пункт 21 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/11
неофициальный документ GRSP-51-01-Rev.1

41. GRSP рассмотрела документ GRSP-51-01-Rev.1, заменяющий ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/11, в котором содержатся редакционные исправления к правилам ООН. В заключение GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/11 с поправками, содержащимися в приложении VII к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2012 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 04 к Правилам № 12 ООН, проекта дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 94 ООН, проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 95 ООН и в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 100 ООН.

XXIII. Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)

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

Документация: неофициальный документ GRSP-51-17

42. Эксперт от Соединенных Штатов Америки внес на рассмотрение документ GRSP-51-17, проинформировав GRSP о продолжении работы над предложением по поправке к процедуре испытаний креплений ремней безопасности с целью определить новое устройство передачи усилия (УПУ), предусмотренные в Федеральном стандарте безопасности автотранспорта 210 (крепление ремней безопасности в сборе). Он указал на вебсайт, где можно излагать просьбы и комментарии, и сообщил GRSP о том, что они могут обратиться к Национальному агентству безопасности дорожного движения с просьбой о продлении предельного срока для представления таких материалов.

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

43. Не было представлено никакой новой информации.

C. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)

44. GRSP отметила, что на своей семьдесят четвертой сессии Комитет по внутреннему транспорту принял "Дорожную карту ЕЭК ООН по стимулированию

нию применения интеллектуальных транспортных систем (ИТС) – 20 глобальных действий на 2012–2020 годы".

D. Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)

45. GRSP приняла к сведению, что первое совещание неофициальной рабочей группы по бесшумным автотранспортным средствам планируется провести 18–20 июля в Вашингтоне, округ Колумбия, и предложила заинтересованным экспертам участвовать в этом совещании.

E. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP, на основе инициативы Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды

Документация: неофициальные документы GRSP-51-03 и GRSP-51-28

46. GRSP вернулась к рассмотрению инициативы Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) относительно передачи всех вопросов, связанных с определениями и сокращениями в правилах, в ее ведение во избежание путаницы при их использовании в других правилах. В этой связи эксперт от ЕК представил документ GRSP-51-03 с перечнем всех определений и сокращений, применяемых в текстах правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года. В то же время эксперт от Франции, исполняющий функции Председателя неофициальной рабочей группы по ДУС, внес на рассмотрение документ GRSP-51-28 с перечнем всех сокращений и определений, используемых в Правилах № 44 ООН. GRSP просила своих экспертов и председателей неофициальных рабочих групп направить замечания по документу GRSP-51-03 эксперту от ЕК до предельного срока представления официальной документации (см. пункт 49) для ее декабрьской сессии 2012 года.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-51-18

47. Ссылаясь на обсуждение, состоявшее в ходе сессии WP.29 в марте 2012 года (ECE/TRANS/WP.29/1095, пункты 57–59), эксперт от Японии внес на рассмотрение документ GRSP-51-18, в котором содержится информация о деятельности неофициальной рабочей группы по МОУТКТС и роли представителя по МОУТКТС в деле оказания помощи рабочим группам (РГ). GRSP решила назначить делегацию Японии своим представителем и подождать итогов июньской сессии WP.29 2012 года, с тем чтобы получить подробную информацию по этому вопросу.

G. Правило № 29 (кабины грузовых транспортных средств)

Документация: неофициальный документ GRSP-51-29-Rev.1

48. Эксперт от Российской Федерации внес на рассмотрение документ GRSP-51-29-Rev.1, в котором предлагается, чтобы прежняя область применения этих Правил ООН охватывала все транспортные средства категории N. Он пояснил,

что в соответствии с нынешним текстом от этого требования освобождены все транспортные средства, кабина которых не отделена от грузового отделения (типа автофургонов). Эксперт от Швеции утверждал, что процедура испытаний, предусмотренная в поправках серии 03 к Правилам ООН, была разработана неофициальной рабочей группой с учетом прочности кабины грузовых автомобилей весом более 7,5 тонны. Он отметил, что расширение области применения, как это было предложено экспертом от Российской Федерации, может быть предусмотрено на втором этапе работы неофициальной рабочей группы. Эксперт от МОПАП, ранее исполнявший обязанности секретаря неофициальной рабочей группы, напомнил GRSP о том, что его группа решила специально повысить жесткость требований к испытаниям, сделав акцент только на транспортных средствах с отдельной кабиной для водителя. GRSP решила вернуться к рассмотрению этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2012 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-51-29-Rev.1 с официальным условным обозначением.

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

49. В связи со своей пятьдесят второй сессией, которую намечено провести в Женеве 11 (14 ч. 30 м.) – 14 (12 ч. 30 м.) декабря 2012 года, GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 14 сентября 2012 года, т.е. за 12 недель до начала 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):
 - а) этап 2 разработки глобальных технических правил;
 - б) предложение по поправке 2.
5. Боковой удар:
 - а) проект глобальных технических правил, касающихся бокового удара о столб;
 - б) 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 № 29 (кабины грузовых транспортных средств).
15. Правила № 44 (детские удерживающие системы).
16. Правила № 94 (лобовое столкновение).
17. Правила № 95 (боковое столкновение).
18. Правила № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей).
19. Городские и междугородные автобусы.
20. Проект правил, касающихся безопасности пешеходов:
 - a) предложение по дополнению 1 к проекту правил;
 - b) предложение по поправкам серии 01 к проекту правил.
21. Проект новых правил, касающихся детских удерживающих систем.
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, на основе инициативы Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды;
 - f) разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп.
23. Выборы должностных лиц.

Приложение I

[Только на английском языке]

Перечень неофициальных документов (GRSP-51-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01/ Rev.1	OICA	21	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/11 - Proposal for supplements to UN Regulations Nos. 12, 94, 95 and 100	(d)
02	Chair REESS	of 17	E	Proposed amendment to document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/10 (Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 100)	(d)
03	European Commission	22(e)	E	Abbreviations and Acronyms used in the UN Regulations of GRSP (and other GRs) (1958 Agreement)	(c)
04	(Chair of GRSP)	1	E	Running order of the provisional agenda	(a)
05	OICA	8	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/12 - UN Draft global technical regulation (UN GTR) on hydrogen fuelled vehicles	(a)
06	OICA	15	E	UN Regulation No. 94 (Frontal collision)	(a)
07/ Rev.1	OICA	10	E	Proposal for revision of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/7 - Proposal for Supplement [3] to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 94 (Frontal-collision)	(b)
08	OICA	10	E	Proposal of amendments to the 07 series of amendments to UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(d)
09	CLEPA	11	E	Proposal for Supplement 4 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(a)
10/ Rev.1	(EC/NL/OICA)	4(b)	E	Comments on the proposed amendments to UN GTR No. 9 in working document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
11	Germany	17	E	Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 100	(a)
12	OICA	16	E	Proposal for revision of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9 - Proposal for Supplement [2] to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(b)
13	OICA	16	E	UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(a)
14	OICA	11	E	Proposal for Supplement 3 to the 06 series of amendments to UN Regulation 16 (safety belts)	(a)
15	Japan	14	E	Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/5 (UN Regulation No.44 Child Restraint Systems)	(a)
16	Australia	13	E	Draft proposal of UN Global Technical Regulation on Pole Side Impact	(a)
17	USA	22(a)	E	Proposal to Amend the FMVSS 210 Test Procedure	(a)
18	Japan	22(f)	E	Development of the International World Vehicle Type Approval (IWVTA) system and involvement of the Working Parties: Candidate items for technical regulations applicable to IWVTA and guideline for grs to review technical regulations applicable to IWVTA	(a)
19/ Rev.1	USA	6	E	Terms of Reference for the informal group on Electric Vehicle Safety (EVS)	(d)
20/ Rev.1	USA	5(a)	E	Report of the 1st Meeting of the informal group on Electrical Vehicle Safety - Global Technical Regulation	(a)
21/ Rev.1	USA	8	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/12	(a)
22	Germany	3	E	Draft status report of the BioRID Technical Expert Group (TEG)	(a)
23	The Netherlands	3	E	UN GTR No. 7 measuring method for effective head restraint height	(a)
24	The Netherlands	3	E	Actual needed height of head restraints	(a)
25	Germany	4(a)	E	Draft second progress report of the informal group on Phase 2 of UN GTR No. 9 (IG GTR9 - PH2)	(a)
26	France	15	E	51st GRSP Session status report of Informal Group on Frontal Impact	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
27	France	14	E	UN Regulation No. 44 (CRS) - Proposal for Supplement 6 to the 04 series of amendments	(a)
28	France	22(e)	E	List of acronyms (English/French) in UN Regulation No. 44 (CRS)	(c)
29/ Rev.1	Russian Federation	22(g)	E	Proposal for draft revision to UN Regulation No. 29 (Cab's strength) – 03 series of amendments	(b)
30	Chair of the Side Impact Dummies Group	5(b)	E	Report on the 8th meeting of the Side Impact Dummies informal working group, held in London, UK on March 21, 2012.	(a)
31	The Netherlands	14	E	Proposal for Supplement 6 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (CRS)	(b)
32	France	13	E	Proposal of amendments to UN Regulation No. 22 (Protective helmets)	(a)
33/ Rev.2	European Commission	4(b)	E	Proposal to modify the proposed amendments to UN GTR No 9 (Pedestrian safety) in working document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31	(b)
34	France	13	E	Status report of the Informal Working Group on Child Restraint Systems for the 51th GRSP session	(d)
35	Chair of REESS	17	E	Final status report of the Rechargeable Energy Storage systems (REESS) group of interested experts	(a)
36/ Rev.1	France	14	E	Proposal for Supplement 6 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (CRS)	(d)
37	UK and USA	3	E	Draft UN Special Resolution No. 2	(c)
38	Japan	20	E	Comparison of CRS Side Impact Test Results Using by Acceleration Type Sled and Deceleration type Sled	(a)
39	Japan	20	E	Japanese proposal for the draft new Regulation on Child Restraints Systems	(a)
40	Japan	20	E	Summary of Research on CRS Side Impact Test in Japan (draft new Regulation on Child Restraint Systems)	(a)
41	Japan	20	E	Proposal of amendment to ECE/TRANS/WP.29/2012/53 (draft new Regulation on Child Restraints Systems)	(b)

Notes:

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

Приложение II

Положения о круге ведения неофициальной рабочей группы по безопасности электромобилей (БЭМ)

Принятый текст, основанный на документе GRSP-51-19-Rev.1 (см. пункт 16 настоящего доклада)

A. Введение

1. В ноябре 2011 года Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) в целом поддержал совместное предложение Соединенных Штатов Америки, Японии и Европейского союза по учреждению двух рабочих групп для рассмотрения вопросов безопасности и охраны окружающей среды, связанных с электромобилями (ЭМ). Это предложение (ECE/TRANS/WP.29/2012/36 и Corr.1) было представлено Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на его сессии в марте 2012 года для дальнейшего рассмотрения и официального принятия. Комитет WP.29 принял это предложение, одним из соспонсоров которого наряду с Японией, Соединенными Штатами Америки и Европейским союзом стал Китай, что отражено в отчетах.

2. Цель этих двух рабочих групп является сближение регулятивных положений в глобальных масштабах на основе работы в рамках Соглашения 1998 года. В настоящем документе изложен круг ведения (КВ) рабочей группы по безопасности электромобилей (БЭМ), задача которой состоит в создании глобальных технических правил ООН (ГТП ООН) по электромобилям, охватывающих вопросы безопасности высоковольтной электрической системы, безопасности электрических компонентов и перезаряжаемых энергоаккумулирующих систем (ПЭАС).

B. Цель предложения

3. В ГТП будут рассмотрены специфические риски безопасности электромобилей и их компонентов. Для того чтобы эти ГТП не ограничивали развитие будущих технологий, они будут базироваться, насколько это возможно, на эксплуатационных характеристиках. Их разработке будет предшествовать обмен информацией о нынешних и планируемых национальных нормативных требованиях безопасности к электромобилям на основе раздела С официального предложения (ECE/TRANS/WP.29/2012/36 и Corr.1), в том числе о научно-технической базе и исследованиях.

4. Поскольку технологии электромобилестроения развиваются и изготовители транспортных средств планируют в ближайшем будущем наращивать производство электромобилей, необходимо урегулировать проблему потенциальных рисков безопасности ЭМ во время использования транспортного средства и в случае аварии, в том числе от удара электрическим током в результате неисправности высоковольтных цепей электромобилей и от потенциальной опасности, которую представляют литиево-ионные батареи и/или другие перезаря-

жаемые энергоаккумулирующие системы (ПЭАС) (в частности, содержащие воспламеняющийся электролит).

5. Этими ГТП будут установлены также предписания и протоколы испытаний для обеспечения того, чтобы система транспортного средства и/или электрические компоненты функционировали безопасно, были надлежащим образом защищены и имели электрическое управление при подзарядке от внешних источников электричества, будь то по месту проживания пользователя либо в другом месте подзарядки.

6. ГТП ООН будут охватывать вопросы безопасности высоковольтной электрической системы, электрические компоненты, такие как электрические соединители и розетки, и ПЭАС, в частности, содержащие воспламеняющийся электролит. В этих предписаниях будут рассмотрены аспекты безопасности электромобилей как во время их эксплуатации, так и после аварий. К числу ключевых могут быть отнесены следующие вопросы:

a) нормальная работа транспортного средства во время эксплуатации, за исключением технического обслуживания и ремонта:

- i) защита от удара электрическим током;
- ii) требования к безопасности систем проводящей и индуктивной зарядки, в том числе возможности подключения;
- iii) требования безопасности в отношении рисков ПЭАС, включая термудар, тепловую циклическую нагрузку, механический удар, защиту от перезаряда, сопротивление изоляции, избыточную зарядку, вибрацию, огнестойкость, короткое замыкание и т.д.

b) во время и после аварии:

- i) защита от удара электрическим током;
- ii) ударопрочность ПЭАС, включая ограничение утечки электролита, физическое удержание аккумулятора и поддержание необходимого уровня безопасности в ходе эксплуатации;
- iii) оценка безопасности ПЭАС и процедуры стабилизации.

7. По мере возможности эксперты подгруппы будут разрабатывать ГТП с использованием следующих процедур:

a) выявление потенциальных рисков безопасности применительно конкретно к электромобилям;

b) разработка и оценка требований путем рассмотрения итогов анализов и оценок, проведенных в обоснование требований;

c) разработка и утверждение порядка проведения испытаний на основе существующих оценок и исследований;

d) стремление избежать принятия требований, ограничивающих свободу выбора конструктивных решений, и технически необоснованных предписаний.

8. Другие темы, которые неофициальная рабочая группа по БЭМ могла бы рассмотреть в той мере, в какой эти темы могут быть актуальны для разрабатываемых технических требований:

а) разные стандарты для электромобилей (входные соединительные устройства на транспортных средствах для подзарядки) и подключение транспортных средств к электросети (интеллектуальное управление зарядкой);

б) оптимальная практика или руководящие указания для изготовителей и/или лиц, оказывающих первую помощь после аварии.

9. Неофициальная рабочая группа по ГТП ООН, касающимся БЭМ, не будет заниматься проблемой шума и вопросами электромагнитной совместимости.

С. Принципы работы

а) Функции Председателя неофициальной рабочей группы по БЭМ будут исполнять Соединенные Штаты Америки, заместителя Председателя – Европейский союз и Китай, а секретариата – Япония.

б) Неофициальная рабочая группа по БЭМ будет отчитываться перед Рабочей группой по пассивной безопасности (GRSP). Участие в деятельности неофициальной рабочей группы по БЭМ открыто для участников GRSP, включая Договаривающиеся стороны Соглашений 1958 и 1998 годов и неправительственные организации (НПО), но не ограничено ими. Председатель обеспечивает участие в совещаниях соответствующих экспертов и может позволить участвовать другим специалистам, опыт и практические знания которых могли бы быть полезны для группы.

с) Официальным языком неофициальной рабочей группы по БЭМ является английский язык.

д) Заседания проводятся по договоренности с большинством участников на основе совместного предложения Председателя, заместителей Председателя и секретариата.

е) Все документы будут распространяться среди членов группы по электронной почте, передаваться в секретариат ЕЭК ООН и размещаться на вебсайте ЕЭК ООН/GRSP заблаговременно до начала совещаний. Неофициальная рабочая группа может отказаться обсуждать любой вопрос или предложение, которые не были распространены за 10 рабочих дней до запланированного совещания.

ф) Повестка дня: предварительную повестку дня составляют Председатель, заместитель Председателя и секретариат по договоренности с участниками неофициальной рабочей группы по БЭМ. Первым пунктом предварительной повестки дня каждой сессии является утверждение повестки дня. В рамках второго пункта предварительной повестки дня будут обсуждаться вопросы, вытекающие из итогов предыдущей сессии, и утверждаться отчет о работе предыдущей сессии.

г) Предложения будут разрабатываться на основе консенсуса. В случае невозможности достижения консенсуса Председатель представит различные точки зрения Рабочей группе GRSP. При необходимости Председатель может запросить указания со стороны AC.3 и GRSP.

h) Отчет о заседаниях: проект отчета о заседаниях будет распространяться заблаговременно до следующей сессии в целях его официального утверждения на следующем совещании.

i) Отчетность: информация о ходе работы неофициальной подгруппы будет представляться GRSP и AC.3 устно либо в неофициальном документе Председателем или назначенным участником группы.

D. График работы

a) 14–18 ноября 2011 года: Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (сто пятьдесят пятая сессия) – Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (AC.3) поддерживает предложения США, Японии и ЕС об учреждении двух неофициальных рабочих групп по электромобилям.

b) 13–16 марта 2012 года: Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (сто пятьдесят шестая сессия): официальное утверждение Всемирным форумом WP.29 в Женеве решения о начале работы двух неофициальных рабочих групп; назначение председателей, заместителей председателя и секретарей.

c) Апрель 2012 года: первое совещание неофициальной рабочей группы по БЭМ.

d) Май 2012 года: утверждение положений о круге ведения неофициальной рабочей группы по БЭМ Рабочей группой GRSP на ее пятьдесят первой сессии.

e) 2012–2014 годы: сессии РГ по БЭМ, представление регулярной отчетности Рабочей группе GRSP и AC.3, разработка предложений по проекту ГТП ООН, касающихся БЭМ.

f) конец 2014 года: предполагаемое завершение подготовки ГТП ООН, касающихся БЭМ.

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 14

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/3 (см. пункт 21 доклада)

Включить новый пункт 5.4.3.6.1 следующего содержания:

- "5.4.3.6.1 Независимо от ...
- a) на ремень безопасности ... среднего роста;
 - b) устройство эффективного крепления ремня в верхней точке должно быть сконструировано таким образом, чтобы его можно было отрегулировать по высоте с помощью устройства ручной регулировки, которое должно быть легкодоступным для сидящего пользователя, удобным и простым в использовании.
 - c) устройство ...
 - d) ..."

Принятый текст, основанный на документе GRSP-51-08 (см. пункт 22 настоящего доклада)

Пункт 5.4.2.1 изменить следующим образом:

- "5.4.2.1 *Передние сиденья транспортных средств категории M₁*
- В случае автотранспортных средств категории M₁ угол α_1 ... В случае сидений, которые регулируются при помощи **системы регулировки устройства, определенного в пункте 2.12**, и угол спинки которых составляет менее 20° (см. рис. 1 приложения 3) ...".

Пункт 5.4.2.4 изменить следующим образом:

- "5.4.2.4 *Задние сиденья и специальные передние или задние сиденья транспортных средств, не относящихся к категории M₁*
- Для транспортных средств, не относящихся к категории M₁, в случае:
- a) многоместных нераздельных сидений;
 - b) регулируемых сидений (передних и задних), которые оснащены **устройством системой** регулировки, ~~определенным в пункте 2.12~~, и угол спинки которых составляет менее 20° (см. рис. 1 приложения 3); и
 - c) прочих задних сидений
- ..."

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 44

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/5 (см. пункт 28 доклада)

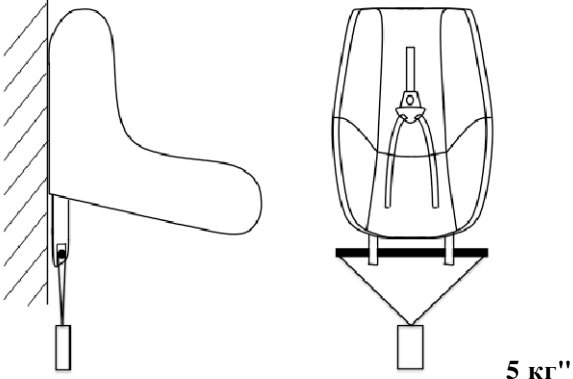
Включить новый пункт 7.2.7 следующего содержания:

- "7.2.7 ~~Крепление~~ **Крепления** ISOFIX ~~должно~~ **должны** быть ... **следующим** требованиям, указанным **в подпунктах а) или б):**
- а) разблокирование механизма блокировки **сиденья в сборе** предполагает необходимость двух последовательных действий, ...; или
 - б) ~~усилие, необходимое для~~ открытия крепления ISOFIX должно составлять в ходе испытаний, предписанных в пункте 8.2.9, не менее **50 Н.**"

Включить новые пункты 8.2.9–8.2.9.5 следующего содержания:

- "8.2.9 Сиденье в сборе или компонент, оснащенный креплениями ISOFIX (например, основание ISOFIX), если оно имеет открывающую кнопку, прочно прикрепляют к испытательному устройству таким образом, чтобы соединительные детали ISOFIX были выровнены по вертикали, как показано на рис. 7. К соединительным деталям ISOFIX прикрепляют стержень диаметром 6 мм и длиной 350 мм. К концам стержня прикрепляют груз массой 5 кг.**
- 8.2.9.1 **Усилие открытия прилагают к открывающей кнопке или... открытия.**
- 8.2.9.2 **К креплению ISOFIX ... 25 мм.**
- 8.2.9.3 Если конструкция детского удерживающего устройства не позволяет применять процедуру, описание которой приведено в пунктах 8.2.9.1 и 8.2.9.2, то с согласия технической службы, проводящей испытание, может быть применен альтернативный метод.**
- 8.2.9.4 **Измеряют усилие открытия крепления ISOFIX, необходимое для отсоединения первой соединительной детали.**
- 8.2.9.5 **Испытание проводят на новом сиденье и повторяют на сиденье, которое было подвергнуто процедуре циклирования, указанной в пункте 7.2.6.**

Рис. 7



Приложение V

Проект поправок к Правилам № 100

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/10 (см. пункт 33 доклада)

...

Приложение 7 изменить следующим образом:

"*Приложение 7* – Определение уровня выбросов водорода в процессе зарядки ПЭАС
Добавление 1 – Калибровка оборудования для проведения испытания на выброс водорода
..."

...

Включить новый пункт 2.24 следующего содержания:

"2.24 "Изготовитель" ... Это лицо или предприятие может не иметь непосредственного отношения к тем или иным этапам изготовления транспортного средства **или компонента**, подлежащего официальному утверждению".

...

Включить пункт 2.36 (новый) следующего содержания:

"2.36 "Тип ПЭАС" ...
...
d) конструкция, материалы и физические размеры **корпуса** и ...".

...

Пункт 5.1.1 изменить следующим образом:

"5.1.1 Защита от прямого контакта
Защита от прямого контакта с частями под напряжением требуется также для транспортных средств, оснащенных любым типом ПЭАС, официально утвержденным **на основании части II настоящих Правил**.
Защита ...".

Пункт 5.1.2 изменить следующим образом:

"5.1.2 Защита от непрямого контакта
Защита от непрямого контакта требуется также для транспортных средств, оснащенных любым типом ПЭАС, официально утвержденным **на основании части II настоящих Правил**".

...

Пункт 6.4.1.3 изменить следующим образом:

"6.4.1.3 Критерии приемлемости

Во время испытаний не должно быть выявлено никаких признаков:

a) ...

...

c1) **утечки электролита, если в ходе испытания, проведенного в соответствии с пунктом 6.4.1.1,**

i) **в течение 30 минут после столкновения не происходит никакой утечки электролита из ПЭАС в салон;**

ii) **из ПЭАС за пределы салона должно проливаться не более 7%, по объему, электролитной емкости ПЭАС (для тяговых батарей открытого типа применяется также ограничение максимум 5 литров);**

c2) ...

В случае высоковольтной ПЭАС сопротивление изоляции испытываемого устройства, измеренное после испытания в соответствии с приложением 4А или **приложением 4В настоящих Правил**, должно обеспечиваться на уровне не менее 100 Ом/В для всей ПЭАС либо для испытываемого устройства должен обеспечиваться уровень защиты IPXXB.

...

Для подтверждения соблюдения подпункта c1) пункта 6.4.1.3 ... при необходимости наносится надлежащий слой краски...".

Пункт 6.4.2.1.2 изменить следующим образом:

"6.4.2.1.2 Отдельное испытание компонента транспортного средства

...

...

Изготовители могут, по согласованию с техническими службами, использовать значение сил на основе данных, полученных в результате альтернативных процедур краш-тестов, но эти силы должны быть, как минимум, равны силам, полученным в результате проверки на соответствие Правилам, указанным выше, или превышать их.

...".

Пункт 6.4.2.2 изменить следующим образом:

"6.4.2.2 Испытание на компонентах

Испытание проводят в соответствии с приложением 8D к настоящим Правилам.

ПЭАС, официально утвержденную в соответствии с настоящим пунктом, устанавливают в положение **между двумя плоскостями:**

а) вертикальной плоскостью, перпендикулярной центральной оси транспортного средства, расположенной на 420 мм назад от передней оконечности транспортного средства, и б) вертикальной плоскостью, перпендикулярной центральной оси транспортного средства, расположенной на 300 мм вперед от задней оконечности транспортного средства.

...

Изготовители могут, по согласованию с техническими службами, использовать значение сил на основе данных, полученных в результате альтернативных процедур краш-тестов, но эти силы должны быть, как минимум, равны силам, полученным в результате проверки на соответствие Правилам, указанным выше, или превышать их".

Пункт 6.4.2.3 изменить следующим образом:

"6.4.2.3 Критерии приемлемости

Во время испытаний не должно быть выявлено никаких признаков:

а) ...

...

с1) **утечки электролита, если в ходе испытания, проведенного в соответствии с пунктом 6.4.1.1:**

i) **в течение 30 минут после столкновения не происходит никакой утечки электролита из ПЭАС в салон;**

ii) **из ПЭАС за пределы салона должно проливаться не более 7%, по объему, электролитной емкости ПЭАС (для тяговых батарей открытого типа применяется также ограничение максимум 5 литров);**

с2) ...

В случае высоковольтной ПЭАС сопротивление изоляции испытываемого устройства, измеренное после испытания в соответствии с приложением 4А или **приложением 4В настоящих Правил**, должно обеспечиваться на уровне не менее 100 Ом/В для всей ПЭАС либо для испытываемого устройства должен обеспечиваться уровень защиты IPXXB.

..."

...

Приложение 6, часть 1, пункт 3.4 изменить следующим образом:

"3.4 **электрические характеристики:**"

...

Приложение 7

Заголовок изменить следующим образом:

"ОПРЕДЕЛЕНИЕ УРОВНЯ ВЫБРОСОВ ВОДОРОДА В ПРОЦЕССЕ ЗАРЯДКИ ПЭАС"

...

Пункт 5.1.4.4 (новый) изменить следующим образом:

"5.1.4.4 Транспортное средство ... в пункте 5.1.4.7 ниже."

Пункт 5.1.4.9 (новый) изменить следующим образом:

"5.1.4.9 Период ... в пункте 5.1.4.6. Регистрируют различные временные ...".

Пункт 5.2.4.9 (новый) изменить следующим образом:

"5.2.4.9 Период... в пункте 5.2.4.6. Регистрируют различные временные ...".

...

Пункт 5.2.5.11 (новый) изменить следующим образом:

"5.2.5.11 Период ... в пункте 5.2.5.8. Регистрируют временные параметры. ... пунктом 6".

...

Приложение 8 (новое) изменить следующим образом:

"Приложение 8

...

Скорость разрядки: процедура разрядки, включая критерии окончания, определяется изготовителем. Если не указано иное, **надлежит** разряжать током в 1С.

...".

"Приложение 8A

...

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 Это испытание проводят с использованием ПЭАС в сборе или связанных(ой) с ПЭАС ... Если электронный блок управления ПЭАС не **вмонтирован в корпус, в котором находятся элементы**, то по просьбе изготовителя **электронный блок управления можно не устанавливать на испытуемом устройстве"**.

...

Пункт 3.2 изменить следующим образом:

"3.2 Процедуры испытания

Испытуемое устройство ...

По просьбе изготовителя ... в таблице 1. **Официальное утверждение ПЭАС, испытанной в соответствии с этим условием, ограничено конкретным типом транспортного средства.**

После вибрации ...".

...

Приложение 8B, пункт 2 изменить следующим образом:

"2. Это испытание проводят с использованием ПЭАС в сборе или связанных(ой) с ПЭАС подсистем(ы), включая... Если электронный

блок управления ПЭАС не **вмонтирован в корпус, в котором находятся элементы**, то по просьбе изготовителя электронный блок управления можно не устанавливать на испытуемом устройстве".

...

Приложение 8C, пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 Это испытание проводят с использованием ПЭАС в сборе или связанных(ой) с ПЭАС подсистем(ы), включая... Если электронный блок управления ПЭАС не **вмонтирован в корпус, в котором находятся элементы**, то по просьбе изготовителя электронный блок управления можно не устанавливать на испытуемом устройстве".

...

Приложение 8D,

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 Это испытание проводят с использованием ПЭАС в сборе или связанных(ой) с ПЭАС подсистем(ы), включая элементы... Если электронный блок управления ПЭАС не **вмонтирован в корпус, в котором находятся элементы**, то по просьбе изготовителя электронный блок управления можно не устанавливать на испытуемом устройстве".

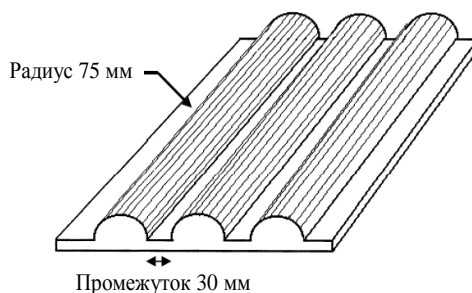
...

Пункт 3.2.0 исключить.

Пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

"3.2.1 Разрушающая сила
Испытуемое устройство, помещенное между упругой поверхностью и дробильной плитой, подвергают раздавливанию, как показано на рис.1, с использованием силы, равной не менее 100 кН, ... но не более 10 с.

Рис. 1



Размер дробильной плиты:
600 мм × 600 мм или меньше

По просьбе изготовителя может применяться более длительное время раздавливания ...".

...

Приложение 8E

...

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

- "2.1 Это испытание проводят с использованием ПЭАС в сборе или связанных(ой) с ПЭАС подсистем(ы), включая элементы и их электрические соединения. Если изготовитель предпочитает проводить испытание с использованием связанных(ой) с ПЭАС подсистем(ы), то он должен подтвердить, что результат испытания может с разумной степенью вероятности моделировать характеристики безопасности ПЭАС в сборе в тех же условиях. Если электронный блок управления ПЭАС не **вмонтирован в корпус, в котором находятся элементы**, то по просьбе изготовителя **электронный блок управления можно не устанавливать на испытуемом устройстве**. Если соответствующие ...".

...

Пункт 3.3 изменить следующим образом:

- "3.3 Источником пламени ... для обеспечения наличия пламени в течение всего испытания в условиях **свободного горения**.
Огонь должен покрывать ...".

...

Приложение 8F

...

Пункт 2 изменить следующим образом:

- "2. Это испытание проводят с использованием ПЭАС в сборе или связанных(ой) с ПЭАС подсистем(ы), включая... Если электронный блок управления ПЭАС не **вмонтирован в корпус, в котором находятся элементы**, то по просьбе изготовителя **электронный блок управления можно не устанавливать на испытуемом устройстве**".

...

Пункт 3.2 изменить следующим образом:

- "3.2 Короткое замыкание
...
Положительную и отрицательную клеммы испытуемого устройства соединяют между собой с целью вызвать короткое замыкание. Соединение, используемое для этой цели, должно иметь сопротивление не более 5 мОм.
...".

Пункт 3.3 изменить следующим образом:

- "3.3 Стандартный цикл и период наблюдения
Сразу после окончания действия короткого замыкания проводят стандартный цикл, описанный в добавлении 1 к приложению 8, если тому не препятствует **испытываемое устройство**.
...".

Приложение 8G

...

Пункт 2 изменить следующим образом:

- "2. Это испытание проводят в обычных условиях эксплуатации с использованием ПЭАС в сборе (это может быть укомплектованное транспортное средство) или связанных(ой) с ПЭАС подсистем(ы), включая элементы ...".

...

Пункт 3.3 изменить следующим образом:

- "3.3 Стандартный цикл и период наблюдения
Сразу после окончания действия короткого замыкания проводят стандартный цикл, описанный в приложении 8, если тому не препятствует **испытываемое устройство**.
..."

Приложение 8H, пункт 2 изменить следующим образом:

- "2. Это испытание проводят ... связанных(ой) с ПЭАС подсистем(ы), включая элементы...".

*Приложение 8I**Пункт 1* изменить следующим образом:

- "1. Цель
Целью этого испытания является проверка эффективности мер по защите ПЭАС от внутреннего перегрева во время работы, **даже в случае** отказа функции охлаждения, если **это применимо**. Если ...".

...

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

- "2.1 Следующее испытание может проводиться с использованием ПЭАС в сборе (это может быть укомплектованное транспортное средство) или связанных(ой) с ПЭАС подсистем(ы), включая элементы и их электрические соединения. Если ... условиях. **По договоренности с изготовителем и технической службой испытание можно проводить с использованием модифицированного испытываемого устройства. Эти изменения на должны влиять на результаты испытания**".

...

Приложение VI

Предложение по продлению мандата неофициальной рабочей группы GRSP по детским удерживающим системам (ДУС) для работы на этапах 2 и 3

Принятый текст, основанный на документе GRSP-51-34 (см. пункт 39 доклада)

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

b) Завершить этап 2 планируется на пятьдесят первой сессии GRSP (май 2013 года).

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

d) На этапе 2 в свете последних данных о дорожно-транспортных происшествиях будут рассмотрены вопросы, касающиеся испытательного импульса для лобового удара (повышение степени жесткости требований и проверка целостности ДУС).

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

f) Планируется разработать переходное положение по исключению требования о применении ISOFIX в рамках Правил № 44, после того как WP.29 примет результаты работы на этапе 1 и этапе 2 (декабрь 2013 года).

g) Завершить этап 3 планируется на пятьдесят третьей сессии GRSP (май 2014 года).

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

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

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

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

l) **Окончание мандата неофициальной рабочей группы по ДУС (конец 2014 года).**

Приложение VII

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

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/11 (см. пункт 41 доклада)

A. Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 04 к Правилам № 12 (рулевое управление)

Пункт 2.16.2 изменить следующим образом:

"2.16.2 "Салон с точки зрения... напряжением".

Пункт 13.2 6 изменить следующим образом:

"13.3.6 Если ...стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в предоставлении национального {утверждения} (национальной) {регистрации} таких транспортных средств...".

По всему тексту Правил на английском языке сокращение RESS исправить на REESS.

B. Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 94 (защита в случае лобового столкновения)

Пункт 2.7.2 изменить следующим образом:

"2.7.2 "Салон с точки зрения... напряжением".

Пункт 11.7 изменить следующим образом:

"11.7 Если ...стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в предоставлении национального {утверждения} (национальной) {регистрации} таких транспортных средств...".

По всему тексту Правил на английском языке сокращение RESS исправить на REESS.

C. Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 95 (защита в случае бокового столкновения)

Пункт 2.3.2 изменить следующим образом:

"2.3.2 "Салон с точки зрения... напряжением".

Пункт 10.9 изменить следующим образом:

"10.9 Если ...стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в предоставлении национального {утверждения} (национальной) {регистрации} таких транспортных средств...".

По всему тексту Правил на английском языке сокращение RESS исправить на REESS.

D. Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей)

Пункт 2.18 изменить следующим образом:

"2.18 "Грузовое отделение... задней перегородкой".

Пункт 2.21 изменить следующим образом:

"2.21 "Салон с точки зрения... напряжением".

По всему тексту Правил на английском языке сокращение RESS исправить на REESS.

Приложение VIII

[Только на английском языке]

Перечень неофициальных рабочих групп GRSP

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Frontal Impact (FI)	Mr. Pierre Castaing 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.versailles@dot.gov	---	
Head restraints (GTR7-Phase 2)	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 (SGS)	Mr. Kazuyuki Narusawa Phone : +81 4-22413218 Fax : +81 4-22768604 Email : narusawa@ntsel.go.jp	[December 2012]	USA
Child restraint systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 Email : pierre.castaing@utac.com	[December 2014]	
Electric safety (ELSA)	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 (GTR9-Phase 2)	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 (PSI)	Mr. Robert Hogan Phone : +61 2 62 74 72 66 Fax : +61 2 62 74 74 77 Email: robert.hogan@infrastructure.gov.au	---	
Electric Vehicle Safety (EVS)	United States of America., vice-chaired by the European Union and China	December 2014	Japan