


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

Женева, 13–16 декабря 2016 года

**Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности
о работе ее шестидесятой 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	5
V. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 4 повестки дня)	6–9	5
A. Предложение по этапу 2 разработки Глобальных технических правил	6–8	5
B. Предложение по поправкам к этапу 1 и проекту этапа 2 разработки Глобальных технических правил	9	6
VI. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 5 повестки дня)	10	6
VII. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 6 повестки дня)	11	6
VIII. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 7 повестки дня)	12	7
IX. Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 8 повестки дня)	13–15	7
X. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 9 повестки дня)	16–18	8



XI.	Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 10 повестки дня).....	19–21	9
XII.	Правила № 21 (внутреннее оборудование) (пункт 11 повестки дня)	22	9
XIII.	Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 12 повестки дня)	23–25	9
XIV.	Правила № 25 (подголовники) (пункт 13 повестки дня)	26	10
XV.	Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 14 повестки дня)	27–30	10
XVI.	Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 15 повестки дня).....	31	11
XVII.	Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 16 повестки дня).....	32	11
XVIII.	Правила № 100 (транспортные средства с электроприводом) (пункт 17 повестки дня).....	33	12
XIX.	Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 18 повестки дня).....	34	12
XX.	Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 19 повестки дня)	35–36	12
XXI.	Правила № 134 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) (пункт 20 повестки дня)	37	13
XXII.	Правила № 135 (боковой удар о столб (БУС)) (пункт 21 повестки дня)	38	13
XXIII.	Правила № 136 (электрические транспортные средства категории L (ЭТС-L)) (пункт 22 повестки дня).....	39	13
XXIV.	Правила № 137 (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 23 повестки дня)	40	13
XXV.	Общие поправки к правилам № 14 и 16 (пункт 24 повестки дня)	41	13
XXVI.	Общие поправки к правилам № 16, 44, 94 и 129 (пункт 25 повестки дня)	42	14
XXVII.	Выборы должностных лиц (пункт 26 повестки дня)	43	14
XXVIII.	Прочие вопросы (пункт 27 повестки дня)	44–52	14
	A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности	44–45	14
	B. Определения и акронимы в правилах, относящихся к ведению GRSP	46	14
	C. Разработка Международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп.....	47	15
	D. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2016 года.....	48	15
	E. Объемный механизм определения точки Н	49	15
	F. Интеллектуальные транспортные системы.....	50	15
	G. Эффективность основанных на программном обеспечении систем, подпадающих под действие правил	51	15
	H. Предложение по дополнению к Правилам № 12 (механизм рулевого управления)	52	16
XXIX.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 28 повестки дня)	53	16

Приложения

I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-60-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения	18
II.	Проект поправок к Глобальным техническим правилам № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей)	21
III.	Проект поправок к Глобальным техническим правилам № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)	22
IV.	Проект поправок к Правилам № 16 (ремни безопасности)	25
V.	Проект поправок к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)	28
VI.	Перечень неофициальных рабочих групп GRSP	32

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою шестидесятую сессию в Женеве 13–16 декабря 2016 года под председательством г-на Нха Нгуена (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, Amend.1 и Amend.2) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Соединенных Штатов Америки, Франции, 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), Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По приглашению секретариата на сессии присутствовал также эксперт от Конфедерации европейской велосипедной промышленности (КОНЕБИ).
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/2016/16 и Add.1
неофициальный документ GRSP-60-03

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/16 и Add.1), предложенную для шестидесятой сессии, включив в нее новые пункты 27 g), 27 h) и 28, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-60-03). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении VI к настоящему докладу.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/17
неофициальный документ GRSP-60-23

4. GRSP приняла к сведению предложение по поправке к ГТП № 1 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/17), представленное экспертом от ЕК и предусматривающее согласование текста Глобальных технических правил (ГТП) с соответствующей поправкой к Правилам № 11. Эксперт от ЕК представил окончательный доклад о разработке поправки (GRSP-60-23). GRSP рекомендовала проект поправки (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/17) без внесения в него изменений и окончательный доклад (GRSP-60-23, воспроизведенный в приложении II к докладу) для введения в Глобальный регистр. Секретариату было поручено представить это предложение и окончательный доклад для рассмотрения и голосования на сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) в июне 2017 года в качестве проекта поправки 2 к ГТП.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/34

5. Эксперт от Соединенного Королевства от имени Председателя неофициальной рабочей группы (НРГ) по этапу 2 разработки ГТП № 7 уточнил, что НРГ применяет более эмпирический подход к выработке определяющих критериев для манекена с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенного для испытания на удар сзади (BioRID). Он сообщил, что НРГ рассчитывает возобновить дискуссию в начале 2017 года и к концу 2017 года завершить разработку предложений по ГТП № 7 и по добавлению 1 к Общей резолюции № 1 (ОР.1) для включения технических требований к манекену с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенному для испытания на удар сзади (BioRID). В заключение он отметил, что требуется продлить мандат НРГ до декабря 2017 года для завершения разработки окончательных предложений. GRSP решила просить об одобрении этой просьбы на сессии АС.3 в марте 2017 года.

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

A. Предложение по этапу 2 разработки Глобальных технических правил

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2
неофициальные документы GRSP-60-16 и GRSP-60-17

6. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил, что Национальная администрация безопасности дорожного движения (НАБДД) согласилась признать контрольные значения для оценки травм (КЗОТ) в интересах активизации работы на этапе 2 и включить концепцию ударного элемента гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI). Он отметил, что КЗОТ, возможно, будут изменены в результате анализа затрат и выгод, проводящегося на этапе процесса утверждения ГТП, когда они вводятся в национальное законодательство Договаривающихся сторон. В этой связи он предложил документ GRSP-60-17 для внесения поправок в часть А изложения технических соображений и обоснования документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15. Кроме того, он сообщил, что, хотя его администрация пока не завершила проведение анализа затрат и выгод, в рамках программы оценки новых автомобилей Соединенных Штатов Америки уже используется FlexPLI и новое усовершенствованное испытание бампера, предложенное Целевой группой по зоне испытания бампера (ЦГ-ЗИБ) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2). В заключение он отметил, что для принятия предлагаемых новых требований относительно испытаний модели головы (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5) потребуются некоторые более обстоятельные анализы.

7. Сославшись на заявление эксперта от Соединенных Штатов Америки, GRSP отметила, что на своей сессии в мае 2017 года она, по-видимому, сможет рекомендовать этап 2 разработки ГТП в качестве полного пакета: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2 и GRSP-60-17. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил, что в начале 2017 года будет запланировано совещание НРГ в Вашингтоне, округ Колумбия. Таким образом, GRSP вынесла следующие рекомендации в связи со своей сессией, которая состоится в мае 2017 года: а) НРГ надлежит представить окончательный доклад по этапу 2 разработки (с обновлением текста ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16, пятого доклада о ходе работы НРГ); б) НРГ надлежит завершить под-

готовку анализа, поскольку было введено также новое испытание модели головы (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5); и с) секретариату надлежит распространить документ GRSP-60-17 под официальным условным обозначением.

8. В контексте утверждения разрешения на разработку поправки к ГТП на сессии АС.3 в ноябре 2016 года (ECE/TRANS/WP.29/АС.3/45) эксперт от Республики Корея сообщил GRSP (GRSP-60-16) о ходе работы Целевой группы по разработке положений, касающихся активных складных систем капота. GRSP отметила, что: i) секретариатские услуги для этой Целевой группы будут обеспечиваться МОПАП; и ii) ее первое совещание планируется провести 7 и 8 февраля 2017 года в Париже (в штаб-квартире МОПАП).

В. Предложение по поправкам к этапу 1 и проекту этапа 2 разработки Глобальных технических правил

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5

9. GRSP решила прекратить работу по обновлению этапа 1 ГТП и сосредоточить усилия на этапе 2 и на будущих поправках (например, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5, см. пункт 6). Таким образом, было решено исключить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2 из повестки дня, сохранив документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2 (доклад о ходе работы), который будет обновлен после завершения деятельности, касающейся испытаний модели головы (см. пункт 6 выше).

VI. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 5 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-60-24

10. От имени экспертов от Японии и Республики Корея, являющихся совместными спонсорами предложения по поправкам к этапу 2 разработки ГТП, эксперт от ЕК представил документ GRSP-60-24. Он разъяснил, что GRSP-60-24 является проектом запроса на разработку этапа 2 и что в нем перечислены основные аспекты для дополнения ГТП № 13. GRSP одобрила документ GRSP-60-24, воспроизведенный в приложении III к докладу. Секретариату было поручено представить его в качестве официального запроса по этапу 2 разработки ГТП № 13 на сессиях WP.29 и АС.3 в марте 2017 года (ECE/TRANS/WP.29/2017/56).

VII. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 6 повестки дня)

11. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил GRSP о ходе работы НРГ. Он заявил, что завершение разработки проекта добавления к Общей резолюции № 1, с тем чтобы оно включало технические требования относительно манекена 50-го перцентиля, предназначенного для испытания на боковой удар (WorldSID), задерживается. И наконец, GRSP решила обратиться к WP.29 и АС.3 на их сессиях в марте 2017 года с просьбой одобрить продление мандата НРГ до декабря 2017 года.

VIII. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 7 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-60-13 и GRSP-60-20

12. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил GRSP материалы (GRSP-60-20) о ходе работы НРГ по безопасности электромобилей (БЭМ), а также проект ГТП, касающихся безопасности электромобилей. Эксперт от МОПАП в принципе одобрил проект ГТП. Вместе с тем он сделал оговорку в отношении положений, касающихся транспортных средств большой грузоподъемности, и сообщил, что в ближайшее время будут представлены новые замечания. Всем экспертам GRSP было предложено передать в секретариат их замечания по документу GRSP-60-13 к середине января 2017 года, с тем чтобы ознакомиться с ними заранее и надлежащим образом обеспечить их перевод к сессии GRSP в мае 2017 года. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-60-13 под официальным условным обозначением с поступившими замечаниями на следующей сессии GRSP. И наконец, GRSP решила обратиться к WP.29 и AC.3 на их сессиях в марте 2017 года с просьбой одобрить продление мандата НРГ до декабря 2017 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/20
неофициальные документы GRSP-58-13, GRSP-60-04
и GRSP-60-05

13. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/20, касающийся введения фиксирующих приспособлений для «бустерного сиденья» (ISO/B2 и ISO/B3), а также фиксирующих приспособлений для «ДУС уменьшенной высоты для детей младшего возраста, устанавливаемой против направления движения» (ISO/R2x), положения о которых включены в Правила № 16 и которые соответствуют этапу 2 разработки Правил № 129. GRSP приняла это предложение без поправок. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/20 для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и Административного комитета (AC.1) Соглашения 1958 года в июне 2017 года в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 07 к Правилам № 14.

14. Эксперт от МОПАП представил два предложения: а) GRSP-60-04 – для исключения креплений ISOFIX из Правил; и б) GRSP-60-05 – для включения их в новые правила, касающиеся только этих креплений. Он пояснил, что, по его мнению, оба предложения предусматривают наиболее эффективное решение, нацеленное на устранение несовместимости требований Правил с существующими конструкциями детских удерживающих систем (ДУС) в Австралии и на включение Правил № 14 в приложение 4 к будущим правилам № 0, касающимся Международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС). Эксперт от Австралии одобрил решение, предложенное экспертом от МОПАП, а также экспертами от Италии, Швеции и Японии. Вместе с тем эксперты от Нидерландов и ЕК отметили, что не следует пренебрегать уточнениями, внесенными Австралией и охватывающими аспекты гармонизации. Эксперты от Соединенного Королевства и Франции поддержали предложение о разделении Правил № 14 и отметили настоятельную необходимость в усовершенствовании положений об ISOFIX после введения новых правил.

15. GRSP решила возобновить дискуссию по этому вопросу на своей сессии в мае 2017 года на основе пересмотренных положений МОПАП, в том числе о замене динамических ссылок на статические в Правилах № 14, а также в ряде других правил. Между тем было решено сохранить документ GRSP-58-13 в по-

вестке дня следующей сессии GRSP в интересах будущей разработки положений об ISOFIX.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24
неофициальные документы GRSP-60-10, GRSP-60-11-Rev.1, GRSP-60-12 и GRSP-60-22

16. Эксперт от Австралии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13, нацеленный на введение положений об устройствах, деактивирующих подушку безопасности (если она установлена). Эксперт от Франции указал, что предлагаемые требования должны предусматривать правильное информирование о способах деактивации подушки безопасности во избежание ее ошибочной активации, когда, например, на переднее пассажирское сиденье помещается ДУС, устанавливаемая против направления движения. И наконец, он просил представить конкретные данные в обоснование этого предложения. GRSP решила возобновить дискуссию по этому вопросу на своей сессии в мае 2017 года и просила экспертов передать их замечания по документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13 эксперту от Австралии.

17. Эксперт от Франции представил документ GRSP-60-11-Rev.1 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21 и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24 с поправками на основании документа GRSP-60-10. Он отметил, что обоими предложениями предусмотрено введение положений по этапу 2 разработки Правил № 129 (см. пункт 13 выше). Он также пояснил, что документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24 также обеспечивает согласование поправок серии 07 с поправками серии 06 к Правилам. Эксперт от ЕК представил документ GRSP-60-22, нацеленный на усовершенствование положений, касающихся контакта головы или груди с любой иной жесткой частью транспортного средства (пункт 6.4.1.4.1.2 Правил). GRSP отметила, что использование переходных положений в дополнениях следует максимально ограничивать, допуская их применение только в особых случаях, указанных в документе ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1 (общие руководящие принципы, касающиеся регламентирующих процедур и переходных положений в правилах ООН). И наконец, GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24 с поправками, указанными в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить: i) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21 в качестве проекта дополнения 9 к поправкам серии 06; и ii) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24 в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 07 к Правилам № 16 для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2017 года.

18. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-60-12 с предложением об изменении нумерации переходных положений и с уточнением аспектов распространения официальных утверждений на основании поправок серии 07 к Правилам. GRSP приняла документ GRSP-60-12, воспроизведенный в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ GRSP-60-12 в качестве составной части (см. пункт 17 выше) дополнения 1 к поправкам серии 07 к Правилам № 16 для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2017 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/27
неофициальный документ GRSP-57-23

19. Эксперт от Нидерландов сообщил GRSP о ходе работы Целевой группы (ЦГ) по энергопоглощающей способности сидений (прежней группы заинтересованных экспертов по новым технологиям удерживающих систем). Как он отметил, эта Группа сочла, что необходимость в разработке дальнейших поправок к Правилам со временем отпадет. Он сообщил, что дополнения 8 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ECE/TRANS/WP.29/2016/98), принятого WP.29 на его сессии в ноябре 2016 года, достаточно в контексте требований об энергопоглощающей способности задней части спинок сидений. В этой связи он указал, что деятельность ЦГ прекращена. GRSP решила исключить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/27 из своей повестки дня.

20. GRSP возобновила дискуссию по документу GRSP-57-23, содержащему описание трех сценариев испытаний. Эксперт от КСАОД напомнил GRSP, что данное предложение нацелено на выяснение того, какой из сценариев испытаний следует использовать, а также возможности применения более чем одного сценария. Эксперт от ЕК отметил, что наиболее приемлемым из указанных в документе GRSP-57-23 методов испытаний является метод В. Эксперт от Нидерландов согласился с замечаниями эксперта и предложил включить также метод С.

21. GRSP решила возобновить дискуссию на своей следующей сессии в мае 2017 года на основе пересмотренного предложения, подготовленного экспертом от КСАОД.

XII. Правила № 21 (внутреннее оборудование) (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/28

22. Сославшись на пункт 19 повестки дня, эксперт от Нидерландов предложил исключить данный вопрос и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/28 из повестки дня следующих сессий GRSP, так как этой темой уполномочена заниматься «ЦГ по энергопоглощающей способности сидений». GRSP одобрила это предложение.

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

23. Эксперт от Германии сообщил, что изложение результатов анализа таких аспектов, как маркировка официального утверждения типа, будет отложено до сессии GRSP, которая состоится в мае 2017 года.

24. GRSP возобновила обсуждение вопроса о безопасности двухколесных транспортных средств, включая велосипеды с электродвигателем типа «pedalex», и о последствиях введения требования об обязательном использовании водителем шлемов, которые официально утверждены по типу конструкции на основании Правил № 22. Эксперт от Франции выразил опасения по поводу эффективности соблюдения этого требования, если шлемы с менее жесткими характеристиками безопасности будут использоваться на высоких скоростях на двухколесных транспортных средствах. Эксперт от ЕК вновь изложил свой тезис о том, что следует стимулировать применение таких экологичных альтернатив, как электровелосипеды, но что этому препятствует обязательное использование громоздких шлемов. Эксперт от Нидерландов сообщил GRSP о нацио-

нальной инициативе, нацеленной на разработку стандарта на шлемы, предназначенные для использования на велосипедах типа «pedalex». Он уточнил, что такой стандарт будет стимулировать использование шлемов с более высоким уровнем безопасности, чем в случае велосипедных шлемов, и позволит обеспечить надлежащую идентификацию. И наконец, он сообщил, что всеобъемлющая информация будет представлена на сессии GRSP в мае 2017 года. Эксперт от Российской Федерации одобрил замечания экспертов от ЕК и Нидерландов. Эксперт от Швеции указал на необходимость активного участия изготовителей шлемов в этой дискуссии в интересах логического обоснования аспектов разработки надлежащих требований к шлемам, предназначенным для использования на велосипедах типа «pedalex». Эксперт от Соединенного Королевства уточнил, что в его стране на долю велосипедистов приходится 1% участников дорожного движения и 20% несчастных случаев со смертельным исходом. Он указал, что разделяет опасения относительно правового обеспечения альтернативного стандарта. Он высказался против включения в Правила № 22 альтернативного набора требований, так как существующие требования являются технически нейтральными и уже обеспечивают надлежащую гибкость. Эксперты от Дании, Италии и Польши, в свою очередь, заявили, что характеристики безопасности шлема должны зависеть не от типа двигателя, а от скорости движения: степень тяжести ранений на скорости свыше 25 км/ч в случае велосипедов типа «pedalex» и мотоциклов одинаковая.

25. И наконец, GRSP решила стимулировать участие экспертов по шлемам от предприятий в процессе корректировки требований к конструкции, предусмотренных Правилами № 22. В то же время было решено возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня, включая вопрос о согласовании моделей головы в рамках Правил, на сессии в мае 2017 года.

XIV. Правила № 25 (подголовники) (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/22

26. GRSP решила отложить обсуждение этого пункта повестки дня до своей сессии в мае 2017 года в ожидании нового логического обоснования по документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/22, которое будет представлено экспертом от Нидерландов.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/14
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/18
неофициальные документы GRSP-60-02, GRSP-60-14,
GRSP-60-15 и GRSP-60-19

27. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/14, который нацелен на исключение возможности опасного толкования аспектов установки ДУС и в котором предложено предельное значение угла в 10° для поясных ремней. Эксперт от Японии сделал оговорку в отношении предлагаемого значения. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSP-60-15 (заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/18), а также разъяснил, каким образом можно избежать различий в толковании Правил (GRSP-60-19). GRSP решила возобновить дискуссию по этому вопросу на своей сессии в мае 2017 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-60-15 под официальным условным обозначением на ее сессии в мае 2017 года.

28. Эксперт от Франции представил материалы о надувном бустерном сиденье с указанием результатов проведенных им испытаний (GRSP-60-25). Эксперт от Канады сообщил GRSP о том, что в его стране действуют дополнительные требования об испытаниях, ограничивающие ввоз и реализацию нынешних конструкций бустерных сидений данного типа. С ограничительными результатами квазистатического испытания, указанного в разделе 408 канадских стандартов безопасности механических транспортных средств (CMVSS) – 213.2 и в разделе 4 метода испытания 213.2, можно ознакомиться по следующим ссылкам:

<http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2010-90/FullText.html#h-27>

и

www.tc.gc.ca/media/documents/roadsafety/213.2_TM_May_2012R.pdf.

29. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSP-60-14 с описанием манекенов новорожденных детей Q0 и P0. GRSP решила возобновить дискуссию по этому вопросу на своей сессии в мае 2017 года на основе пересмотренного предложения, внесенного экспертом от Нидерландов.

30. И наконец, GRSP приняла к сведению документ GRSP-60-02, представленный экспертом от Нидерландов и нацеленный на предотвращение использования единого идентификатора (ЕИ), которое будет допускаться в будущем пересмотре 3 Соглашения 1958 года, так как соответствующая информация для пользователей содержится в знаке официального утверждения типа. GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-60-02 под официальным условным обозначением на ее сессии в мае 2017 года.

XVI. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/23

31. GRSP возобновила рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/23 с предложением об обновлении перекрестных ссылок на Правила № 25. GRSP приняла предложение с указанными ниже поправками. Секретариату было предложено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/23 в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 80 для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2017 года.

Пункт 5.5 изменить следующим образом:

«5.5 ...Правила № 25 с изменениями, изложенными в поправках серии 04».

XVII. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 16 повестки дня)

32. GRSP приняла к сведению результаты испытаний транспортных средств категории L₇ на удар, проводившихся Европейской программой оценки новых автомобилей; в ходе сессии WP.29, состоявшейся в ноябре 2016 года, на территории Дворца Наций было выставлено четыре транспортных средства (ECE/TRANS/WP.29/1126, пункт 86). Председатель GRSP подчеркнул, что необходимо рассматривать характеристики таких транспортных средств и настоятельно просил экспертов GRSP представить предложение по поправкам к правилам, касающимся столкновения (например, к Правилам № 94), для повышения их безопасности. Эксперт от Республики Корея сообщил GRSP, что в его стране возникли проблемы сертификации в контексте лобового столкновения и защиты пешеходов в случае квадрициклов категории L₇. Он сообщил, что ре-

зультаты исследований, направленных на разработку возможных предложений, будут представлены его страной на сессии GRSP в мае 2017 года.

XVIII. Правила № 100 (транспортные средства с электроприводом) (пункт 17 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/7

33. С учетом отсутствия эксперта от Бельгии эксперт от Франции сообщил GRSP, что Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), рассмотрит на своей сессии в апреле 2017 года документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/7, в котором проанализированы дополнительные положения об электрической безопасности троллейбусов из Правил № 107 ООН (транспортные средства M₂ и M₃). В этой связи GRSP решила отложить дискуссию до своей сессии в мае в ожидании итогов работы GRSG на ее следующей сессии и возможных запросов о корректировке положений Правил № 100.

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

34. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

XX. Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 19 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/19
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/22
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/23
неофициальные документы GRSP-60-01, GRSP-60-08-Rev.1, GRSP-60-09-Rev.2 и GRSP-60-18

35. Эксперт от Франции, являющийся Председателем НРГ по усовершенствованным детским удерживающим системам (УДУС), представил материалы (GRSP-60-18) о ходе работы этой НРГ. Он также представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/19, в котором согласованы положения о токсичности и воспламеняемости материалов, используемые для изготовления детских удерживающих систем (ДУС), и приведены обновленные положения поправок серии 02 к Правилам. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/19 без поправок и поручила секретариату представить его в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 129 для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2017 года.

36. Кроме того, эксперт от Франции также внес две параллельные поправки к поправкам серии 01 и 02 к Правилам, предусматривающие редакционные исправления к тексту (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/22 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/23). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/22 с поправками, содержащимися в приложении V к настоящему докладу (GRSP-60-09-Rev.2), и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/23 с поправками, изложенными в приложении V к докладу (GRSP-60-08-Rev.1). Секретариату было поручено представить: а) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/22 в качестве дополнения 2 к поправкам серии 01; и б) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/23 в качестве составной части (см. пункт 35) проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 129 для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2017 года. Со ссылкой на дискуссию, проведенную по пункту 14 повестки дня (см. пункт 30 выше), GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-60-02 – и, в частности, текст, касающийся Правил № 129, – под официальным условным обозначением на своей сессии

в мае 2017 года. И наконец, GRSP решила обратиться к WP.29 на его сессии в марте 2017 года с просьбой одобрить продление мандата НРГ до декабря 2017 года.

XXI. Правила № 134 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) (пункт 20 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-60-07

37. GRSP приняла к сведению представленный экспертом от Японии документ GRSP-60-07, в котором предложены варианты усовершенствования требований, касающихся испытаний. GRSP решила возобновить дискуссию по этому вопросу на своей сессии в мае 2017 года и поручила секретариату распространить этот документ под официальным условным обозначением на своей следующей сессии.

XXII. Правила № 135 (боковой удар о столб (БУС)) (пункт 21 повестки дня)

38. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

XXIII. Правила № 136 (электрические транспортные средства категории L (ЭТС-L)) (пункт 22 повестки дня)

39. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

XXIV. Правила № 137 (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 23 повестки дня)

40. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

XXV. Общие поправки к правилам № 14 и 16 (пункт 24 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-58-03-Rev.1

41. Со ссылкой на пункт 9 повестки дня (см. пункт 17 выше) эксперт от ЕК уточнил, что документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24 заменяют документ GRSP-58-03-Rev.1 и позволяют решить вопросы, связанные с концепцией автоматически конфигурируемых детских удерживающих систем размера i (для ограничения возможности неправильного использования ДУС). GRSP решила исключить этот пункт из повестки дня своей сессии в мае 2017 года.

XXVI. Общие поправки к правилам № 16, 44, 94 и 129 (пункт 25 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/30

42. Из-за отсутствия новой информации GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до своей сессии в мае 2017 года.

XXVII. Выборы должностных лиц (пункт 26 повестки дня)

43. Согласно правилу 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690, Amend.1 и 2) GRSP призвала избрать должностных лиц. Представители Договаривающихся сторон, присутствовавшие на совещании и принявшие участие в голосовании, единогласно переизбрали г-на Н. Нгуена (Соединенные Штаты Америки) Председателем и г-на Ч.В. Ли (Республика Корея) заместителем Председателя сессий GRSP, запланированных на 2017 год.

XXVIII. Прочие вопросы (пункт 27 повестки дня)

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

Документация: неофициальный документ GRSP-60-21

44. Эксперт от ЕК представил соответствующие материалы (GRSP-60-21), с тем чтобы проинформировать GRSP о проекте пересмотра Регламента по общей безопасности (ЕК) № 661/2009 Европейского парламента и Совета. GRSP отметила, что многие аспекты, перечисленные в Регламенте по общей безопасности, совпадают с приоритетами в работе WP.29 в контексте относящихся к его компетенции соглашений (включая Соглашение 1998 года). Эксперт от ЕК подтвердил важность продолжения консультаций с основными заинтересованными сторонами для обеспечения согласованности с общими целями в работе.

45. В рамках презентации, состоявшейся на сессии GRSP в декабре 2015 года (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/58, пункт 48), эксперт от Японии сообщил о намерении представить предложение по проекту новых правил, касающихся мотоциклов, функционирующих на водороде и топливных элементах.

B. Определения и акронимы в правилах, относящихся к ведению GRSP

46. Председатель GRSP напомнил Группе о необходимости постоянного обновления определений и акронимов в правилах ООН и ГТП ООН, содержащихся в файлах Excel, которые постоянно добавляются на ее веб-сайте (www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/acronyms_definitions.html). Он также указал, что необходимо передавать перечень таких определений и акронимов в рамках Соглашения 1998 года.

С. Разработка Международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКС) и участие рабочих групп

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2017/53
ECE/TRANS/WP.29/2017/54
ECE/TRANS/WP.29/2017/55

47. GRSP приняла к сведению информацию о ходе ратификации принятого пересмотра 3 Соглашения 1958 года (ECE/TRANS/WP.29/1126, пункты 64 и 65), одобренного ЕС. Было отмечено, что если не поступит возражений, то вступление в силу пересмотра 3 будет запланировано на август 2017 года. Эксперт от Японии, являющийся представителем по МОУТКС в GRSP, сообщил Группе, что к сессии WP.29 в июне 2017 года НРГ представит предложение по Правилам № 0 ООН. Было также отмечено, что на сессии WP.29 в марте 2017 года будут обсуждаться следующие документы: а) пересмотренные руководящие принципы, касающиеся регламентирующих процедур и переходных положений в правилах ООН (ECE/TRANS/WP.29/2017/53); б) пояснительный документ по Правилам № 0 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2017/54); и с) документ, содержащий вопросы и ответы по пересмотру 3 Соглашения 1958 года (ECE/TRANS/WP.29/2017/55).

Д. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2016 года

48. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 169-й и 170-й сессиях WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1123 и ECE/TRANS/WP.29/1126).

Е. Объемный механизм определения точки Н

49. GRSP приняла к сведению, что г-н Л. Мартинес был назначен Председателем НРГ по согласованию технических требований к объемному механизму определения точки Н (ECE/TRANS/WP.29/1126, пункт 145). К экспертам GRSP была обращена просьба внести вклад в деятельность НРГ, с тем чтобы как можно скорее решить эту важную проблему, связанную с рядом правил ООН, разработанных в соответствии с Соглашением 1958 года и Соглашением 1998 года. GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в мае 2017 года и просила информировать ее о ходе работы этой НРГ.

Ф. Интеллектуальные транспортные системы

50. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

Г. Эффективность основанных на программном обеспечении систем, подпадающих под действие правил

Документация: неофициальный документ WP.29-169-13

51. Секретариат представил неофициальный документ WP.29-169-13, касающийся цикличности, гарантируемой такими основанными на программном обеспечении системами, как, например, СКДШ. Эксперт от ЕК отметил общую обеспокоенность не только в связи с оптимизацией испытания систем, основанных на программном обеспечении, но и в контексте использования определенных допусков или коридоров, предусмотренных положениями об испытаниях в случае проверки рабочих характеристик обычных систем. Он заявил, что, например, испытание на официальное утверждение типа следует считать дей-

ствительным, когда кривая тормозного импульса приближается к нижней границе коридора; однако это не должно означать, что повторное испытание становится недействительным в контексте соответствия производства или проверок с целью обследования рынка, когда конкретная система не соответствует требованиям об эффективности, если кривая тормозного импульса проходит вблизи верхней границы коридора. Поэтому он сделал вывод о том, что обеспечивать соответствие требованиям следует независимо от предусмотренных допусков (например, в плане замедления, температуры, давления, скорости).

Н. Предложение по дополнению к Правилам № 12 (механизм рулевого управления)

Документация: неофициальный документ GRSP-60-06-Rev.1

52. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-60-06-Rev.1, предусматривающий альтернативное испытание с учетом некоторых технических требований на основании Правил № 94, а также Правил № 137 (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам). Секретариату было поручено распространить документ GRSP-60-06-Rev.1 под официальным условным обозначением на сессии GRSP в мае 2017 года.

XXIX. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 28 повестки дня)

53. В связи со своей шестьдесят первой сессией, которую намечено провести в Женеве 8 (14 ч. 30 м.) – 12 (12 ч. 30 м.) мая 2017 года, GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 10 февраля 2017 года, т.е. за 12 недель до начала сессии. GRSP утвердила следующую предварительную повестку дня:

1. Утверждение повестки дня.
2. Глобальные технические правила № 7 (подголовники).
3. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов):
 - a) предложение по этапу 2 разработки Глобальных технических правил;
 - b) предложение по поправкам к этапу 2 разработки Глобальных технических правил.
4. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
5. Согласование манекенов для испытания на боковой удар.
6. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей.
7. Правила № 12 (механизм рулевого управления).
8. Правила № 14 (крепления ремней безопасности).
9. Правила № 16 (ремни безопасности).
10. Правила № 17 (прочность сидений).
11. Правила № 22 (защитные шлемы).
12. Правила № 25 (подголовники).
13. Правила № 44 (детские удерживающие системы).
14. Правила № 94 (лобовое столкновение).
15. Правила № 100 (транспортные средства с электроприводом).

16. Правила № 127 (безопасность пешеходов).
17. Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы).
18. Правила № 134 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)).
19. Правила № 135 (боковой удар о столб (БУС)).
20. Правила № 136 (электрические транспортные средства категории L (ЭТС-L)).
21. Правила № 137 (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам).
22. Общие поправки к правилам № 16, 44, 94 и 129.
23. Испытание транспортных средств категории L₇ на удар.
24. Транспортные средства категории L, работающие на водороде и топливных элементах.
25. Прочие вопросы:
 - a) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности;
 - b) определения и акронимы в правилах, относящихся к компетенции GRSP;
 - c) разработка Международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп;
 - d) основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2017 года;
 - e) объемный механизм определения точки Н;
 - f) интеллектуальные транспортные системы;
 - g) эффективность основанных на программном обеспечении систем, подпадающих под действие правил ООН.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRSP-60-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

№	Представлен	Пункт по- вестки дня	Язык	Название	Стадия
01	Францией	19	A	Сводный вариант Правил № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы (УДУС))	a)
02	Нидерландами	14 и 19	A	Общие поправки к Правилам № 44 (ДУС) и Правилам № 129 (УДУС)	b)
03	Председателем GRSP	1	A	Порядок работы шестидесятой сессии GRSP	a)
04	МОПАП	8	A	Предложение по поправкам серии [08] к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)	a)
05	МОПАП	8	A	Предложение по новым правилам ООН, касающимся креплений ISOFIX	a)
06/ Rev.1	МОПАП	27 h)	A	Предложение по дополнению к Правилам № 12 (механизм рулевого управления)	b)
07	Японией	20	A	Предложение по дополнению 3 к Правилам № 134, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)	a)
08/ Rev.1	Францией	19	A	Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы (УДУС))	d)
09/ Rev.2	Францией	19	A	Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы (УДУС))	d)
10	Францией	9	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24 (дополнение 1 к поправкам серии 07 к Правилам № 16 (ремни безопасности))	d)
11/ Rev.1	Францией	9	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21 (дополнение 9 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности))	d)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
12	МОПАП	9	A	Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 07 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	d)
13	(НРГ по БЭМ и совместными спонсорами разработки ГТП)	7	A	Проект глобальных технических правил (ГТП) № XXX, касающихся безопасности электромобилей	b)
14	Нидерландами	14	A	Проект дополнения 13 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)	a)
15	Нидерландами	14	A	Предложение по дополнению 13 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)	b)
16	Республикой Корея	4 a)	A	Целевая группа по процедуре испытания складной системы защиты пешеходов	a)
17	Соединенными Штатами Америки	4 a)	A	Предложение Соединенных Штатов Америки по этапу 2 разработки поправки ГТП № 9, касающихся безопасности пешеходов (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15)	b)
18	Председателем НРГ по ДУС	22 g)	A	Доклад о ходе работы неофициальной рабочей группы по детским удерживающим системам	a)
19	Нидерландами	14	A	Разъяснения по документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/18	a)
20	Председателем НРГ по БЭМ	7	A	Глобальные технические правила, касающиеся безопасности электромобилей	a)
21	ЕК	27 a)	A	Ход обзора правил, касающихся общей безопасности и безопасности пешеходов	a)
22	ЕК	9	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24	d)
23	ЕК	2	A	Окончательный доклад по поправке 2 к ГТП № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей)	d)
24	ЕК, Японией и Кореей	5	A	Разрешение на разработку этапа 2 ГТП № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)	d)
25	Францией	14	A	Надувные детские удерживающие системы	a)

Примечания:

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

Приложение II

Проект поправок к Глобальным техническим правилам № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей)

Окончательный доклад о разработке поправки 2 к ГТП № 1 на основе документа GRSP-60-23 (см. пункт 4 настоящего доклада)

1. На своей сорок восьмой сессии, состоявшейся в ноябре 2016 года, Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) рассмотрел предложение (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/43) ЕС о поправках к Глобальным техническим правилам № 1, касающимся дверных замков и элементов крепления дверей (ECE/TRANS/WP.29/1126). АС.3 разрешил GRSP рассмотреть на ее сессии в декабре 2016 года конкретное предложение о разработке поправки 2 к Глобальным техническим правилам № 1. Предлагаемая поправка нацелена на всеобъемлющее согласование ГТП ООН с Правилами № 11 ООН.

2. На своей шестидесятой сессии GRSP рекомендовала включить проект поправки 2 к ГТП № 1 в Глобальный регистр на ее сессии в июне 2017 года (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/17). Эта поправка обеспечивает согласование соответствующих технических требований к задним дверям с предусмотренными в Правилах № 11 требованиями к боковым дверям с установленными сзади петлями.

Приложение III

Проект поправок к Глобальным техническим правилам № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)

Разрешение на разработку ГТП № 13 на этапе 2 на основе документа GRSP-60-24 (см. пункт 10 настоящего доклада)

I. История вопроса

1. Подгруппа по безопасности неофициальной рабочей группы (НРГ) по транспортным средствам, работающим на водороде и топливных элементах (ПГБ НРГ по ТСВТЭ), была учреждена в 2007 году. Первоначальный график работы и сфера охвата были изложены в документе ECE/TRANS/WP.29/AC.3/17, в котором кратко охарактеризованы деятельность ПГБ по ТСВТЭ и ее временные рамки в разбивке на два этапа. НРГ представила Глобальные технические правила (ГТП), касающиеся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, которые были приняты Рабочей группой по пассивной безопасности (GRSP) и утверждены Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года (AC.3) в июне 2013 года.

2. После включения ГТП № 13 в июне 2013 года в Глобальный регистр соответствующие положения были перенесены в Правила № 134 ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года.

II. Предложение

3. Продление мандата ПГБ НРГ по ТСВТЭ, финансировавшееся Республикой Корея, Японией и Европейским союзом, позволяет заняться разработкой оставшихся аспектов. Работу на этапе 2 следует начать сразу же после одобрения этого разрешения WP.29 и AC.3 на их сессиях в марте 2017 года.

4. Поскольку водородные транспортные средства и технологии топливных элементов находятся на начальных стадиях коммерческого внедрения, ожидается, что опыт достаточно продолжительной практической эксплуатации в дорожных условиях и проводимые технические оценки внесут в эти правила соответствующие коррективы. Кроме того, ожидается, что с учетом накопленного дополнительного опыта и при наличии дополнительного времени для более обстоятельного технического анализа требования, представленные в ГТП в качестве факультативных (раздел G преамбулы, касающийся транспортных средств с системами СХСЖВ), могут быть утверждены – с соответствующими изменениями – как обязательные.

5. Деятельность на этапе 2 должна охватывать следующие аспекты:

- a) первоначальные пункты, охарактеризованные в документе ECE/TRANS/WP.29/AC.3/17, которые сохраняются;
- b) возможный пересмотр области применения с учетом дополнительных классов транспортных средств;
- c) требования в отношении совместимости материалов и водородного охрупчивания;
- d) требования к заправочному блоку;

e) оценка процедуры предложенного на этапе 1 испытания на разрушение под действием длительной нагрузки на основе эксплуатационных характеристик;

f) анализ результатов исследований, полученных по завершении этапа 1, с особым акцентом на исследования в области электробезопасности, систем хранения водорода и послеаварийной безопасности;

g) рассмотрение требования в отношении минимального давления разрыва, составляющего 200% номинального рабочего давления (НРД) или меньше;

h) рассмотрение вопроса о системе защитных ограждений на случай пробоя изоляции.

6. Кроме того, будет рассмотрена нижеследующая процедура испытания на разрушение под действием длительной нагрузки:

a) Испытанию на разрушение в результате разрыва подвергают три резервуара, изготовленных из новых материалов (например, армированного волокнами композитного полимера); давление разрыва должно находиться в пределах $+10\%$ среднего давления разрыва ($ВРо$) для намечаемого способа применения. Затем

i) три резервуара выдерживают при давлении $>80\%$ $ВРо$ и температуре $65 (\pm 5) ^\circ\text{C}$; в течение 100 часов на них не должно наблюдаться признаков разрушения; регистрируют время до разрушения;

ii) три резервуара выдерживают при давлении $>75\%$ $ВРо$ и температуре $65 (\pm 5) ^\circ\text{C}$; в течение 1 000 часов на них не должно наблюдаться признаков разрушения; регистрируют время до разрушения;

iii) три резервуара выдерживают при давлении $>70\%$ $ВРо$ и температуре $65 (\pm 5) ^\circ\text{C}$; в течение одного года на них не должно наблюдаться признаков разрушения;

iv) по истечении одного года испытание прекращают. Каждый резервуар, выдержавший без разрушения одногодичный испытательный период, подвергают испытанию на разрыв, и регистрируют давление разрыва.

b) Диаметр резервуара должен составлять $>50\%$ диаметра резервуара для намечаемого способа применения, имеющего аналогичную конструкцию. Резервуар может иметь наполнение (для уменьшения внутреннего объема), если свободной остается $>99\%$ площади внутренней поверхности.

c) Резервуары, изготовленные из композитных материалов на основе углеродного волокна и/или металлических сплавов, освобождаются от проведения данного испытания.

d) Резервуары, изготовленные из композитных материалов на основе стекловолокна, для которых исходное давление разрыва $>350\%$ НРД, освобождаются от проведения данного испытания; в этом случае исходят из $ВР_{\min} = 350\%$ НРД применительно к пункту 5.1.1.1 (базовый показатель давления разрыва для новых резервуаров).

e) В настоящее время имеются углеродно-волоконные резервуары с защитным покрытием из стекловолокна, которые в ряде случаев позволяют добиться примерно 2-процентного увеличения давления разрыва. В этом случае надлежит продемонстрировать методом расчетов и т.д., что использование углеродного волокна (но без стекловолокна) позволяет обеспечить давление, превышающее не менее чем в два раза максимальное давление наполнения. При наличии возможности продемонстрировать, что использование защитного покрытия из стекловолокна дает увеличение давления разрыва на уровне 2% или ниже, если давление разрыва составляет 225% НРД $\times 1,02 = 230\%$ НРД или выше, указанные расчеты можно не производить

III. Сроки

7. Деятельность ПГБ НРГ по ТСВТЭ на этапе 2 ВПИМ следует завершить к 2020 году. Однако если в силу сложившихся обстоятельств возникнет такая необходимость, то работа может продолжаться до конца 2020 года без официального изменения настоящего мандата.

8. Рабочей группе GRSP следует своевременно рассмотреть вопрос о продлении и расширении мандата ПГБ НРГ по ТСВТЭ.

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 16 (ремни безопасности)

Принятые поправки к документу
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21 (см. пункт 17 настоящего
доклада)

Пункт 6.4.1.4.1.2 изменить следующим образом:

«6.4.1.4.1.2 В случае любого пассажира контакт головы или груди с любой иной жесткой частью транспортного средства впереди манекена не допускается. Кроме того, не допускается контакта головы манекена с его коленями.

При оценке выполнения этого требования положения сиденья с манекеном и, если это применимо, сиденья впереди манекена принимаются такими, как это указано в пункте 7.7.1.6 ниже. За исключением развернутой конструкции подушки безопасности в сборе, определенной в пункте 2.8, может быть изъят нежесткий материал твердостью <50 единиц по Шору (А), с тем чтобы доказать, что закрытые или загрунтованные жесткие части не соприкасаются с головой или грудью манекена в ходе испытания.»

Включить новый пункт 15.3.9 следующего содержания:

«15.3.9 До 1 сентября 2018 года ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении официальных утверждений типа на основании поправок серии 06 без учета положений дополнения 9 к поправкам серии 06.»

Приложение 17, добавление 2, пункт 4 изменить следующим образом:

«4. **Габаритные размеры** фиксирующих приспособлений детских удерживающих систем ISOFIX:

...

Масса конструкции фиксирующих приспособлений, указанных **выше**, должна составлять **10–13 кг +/- 1 кг** и должна быть достаточно прочной и жесткой, чтобы соответствовать техническим требованиям, указанным в таблице ниже:

ФПДУС	Масса (кг)	Допуск (кг)
R1 a	10	± 1
R2 / R2X a	10	± 1
R3	13	± 1
L1 / L2	13	± 1
F2 / F2X a	13	± 1
F3	13	± 1
a	С учетом массы основания ISOFIX.	

»

Приложение 17, добавление 5, пункт 4 изменить следующим образом:

«4. Фиксирующие приспособления бустерного сиденья детской удерживающей системы:

- а) ISO/B2: бустерное сиденье, уменьшенная ширина 440 мм (рис. 2),
- б) ISO/B3: бустерное сиденье, полная ширина 520 мм (рис. 3).

Масса конструкции фиксирующихся приспособлений, указанных выше, должна составлять 7 кг \pm 1 кг и должна быть достаточно прочной и жесткой, чтобы соответствовать техническим требованиям.

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24 (см. пункт 17 настоящего доклада)

Пункт 6.4.1.4.1.2 изменить следующим образом:

«6.4.1.4.1.2 В случае любого пассажира контакт головы или груди с любой иной жесткой частью транспортного средства впереди манекена **не допускается**. Кроме того, не допускается контакта головы манекена с его коленями.

При оценке выполнения этого требования положения сиденья с манекеном и, если это применимо, сиденья впереди манекена принимаются такими, как это указано в пункте 7.7.1.6 ниже. **За исключением развернутой конструкции подушки безопасности в сборе, определенной в пункте 2.8, может быть изъят нежесткий материал твердостью <50 единиц по Шору (А), с тем чтобы доказать, что закрытые или загрунтованные жесткие части не соприкасаются с головой или грудью манекена в ходе испытания.»**

Приложение 17, добавление 2, пункт 4 изменить следующим образом:

«4. **Габаритные размеры** фиксирующих приспособлений детских удерживающих систем ISOFIX:

...

Масса конструкции фиксирующих приспособлений, указанных **выше**, должна составлять **10–13 кг \pm 1 кг** и должна быть достаточно прочной и жесткой, чтобы соответствовать техническим требованиям, указанным в таблице ниже:

ФПДУС	Масса (кг)	Допуск (кг)
R1 а	10	± 1
R2 / R2X а	10	± 1
R3	13	± 1
L1 / L2	13	± 1
F2 / F2X а	13	± 1
F3	13	± 1
а	С учетом массы основания ISOFIX.	

»

Приложение 17, добавление 5, пункт 4 изменить следующим образом:

«4. Фиксирующие приспособления бустерного сиденья детской удерживающей системы:

- a) ISO/B2: бустерное сиденье, уменьшенная ширина 440 мм (рис. 2),
- b) ISO/B3: бустерное сиденье, полная ширина 520 мм (рис. 3).

Масса конструкции фиксирующихся приспособлений, указанных выше, должна составлять 7 кг +/- 1 кг и должна быть достаточно прочной и жесткой, чтобы соответствовать техническим требованиям.»

Поправки, принятые на основе документа GRSP-60-12 (см. пункт 18 настоящего доклада)

Пункты 15.4–15.10 изменить следующим образом:

- «15.4 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 07 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками серии 07. Договаривающиеся стороны продолжают предоставлять распространения официальных утверждений, предоставленных на основании поправок предшествующих серий.
- 15.4.1** Начиная с 1 сентября 2019 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предшествующих серий, которые были первоначально распространены не ранее 1 сентября 2019 года.
- 15.4.2** Использование сигнализатора непристегнутого ремня безопасности на съемных задних сиденьях или на любом сиденье ряда, в котором имеется сиденье с пневматическим подъемником, не является обязательным для целей предоставления официального утверждения типа на основании поправок серии 07 до 1 сентября 2022 года. **Эти изъятия остаются в силе в случае распространения официальных утверждений, которые были первоначально предоставлены до 1 сентября 2022 года.**
- 15.4.3** До 1 сентября 2021 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий, которые были первоначально распространены до 1 сентября 2019 года.
- 15.4.4** Начиная с 1 сентября 2021 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам.
- 15.4.5** Независимо от пункта 15.4.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН, касающиеся ремней безопасности и удерживающих систем, на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам.
- 15.4.6** Независимо от пункта 15.4.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам и касающиеся транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 07.»

Приложение V

Проект поправок к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2016/22 (см. пункт 36 настоящего доклада)

Пункт 6.3.2.2.1 изменить следующим образом:

«6.3.2.2.1 Класс встроенных...»

Пункт 6.3.5.1 изменить следующим образом:

«6.3.5.1 Геометрические требования к опоре и ступне опоры

Опора, включая ее крепление к усовершенствованной детской удерживающей системе, и ступня опоры должны полностью вписываться в оценочный объем пространства для установки опоры (см. также рис. 1 и 2 в приложении 19 к настоящим Правилам), который характеризуется следующим образом:

- a) по ширине: двумя плоскостями, параллельными плоскостями X'–Z' и разделенными расстоянием в 200 мм, с центром в точке отсчета;
- b) по длине: двумя плоскостями, параллельными плоскостями Z'–Y' и расположенными на расстоянии 585 мм и 695 мм впереди точки отсчета по оси X'; и
- c) по высоте: плоскостью, параллельной плоскости X'–Y', расположенной на расстоянии 70 мм выше точки отсчета и измеряемой перпендикулярно плоскости X'–Y'. Жесткие нерегулируемые элементы не должны выступать за плоскость, параллельную плоскости X'–Y', расположенную на расстоянии 285 мм ниже точки отсчета и перпендикулярную плоскости X'–Y'.

Опора может выступать за пределы оценочного объема пространства для опоры при условии, что она остается в пределах объема соответствующего ФПДУС.»

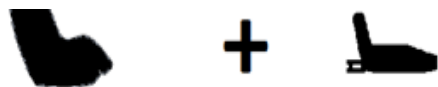
Приложение 2, Схемы знака модуля в сочетании со знаком официального утверждения, числовые значения исключить.

Приложение 2, Схемы знака модуля в сочетании со знаком официального утверждения, включить следующие новые числовые значения:

«...»

Модуль «название модуля»
40 см – 70 см / ≤ 24 кг ≤

R129 – 022439 «фирменное
название», «название модели»





...»

Приложение 8, пункт 1.1 изменить следующим образом:

«1.1 Манекены, предписываемые в настоящих Правилах, описаны в настоящем приложении, на технических чертежах¹ и в **руководствах по пользованию**. Датчики давления в районе брюшной полости, предписанные в настоящих Правилах, описаны в данном приложении, в технических **чертежах и в руководствах по пользованию**.»

Приложение 21 изменить следующим образом:

«Приложение 21

"...

Устройство приложения нагрузки II

...

Длина натяжения	(+/-5 мм)					
	Q 0	Q 1	Q 1,5	Q 3	Q 6	Q 10
Основной ремень (А)	1 740 мм	1 850 мм	1 900 мм	2 000 мм	2 000 мм	2 100 мм
Бедренный ремень (В)	530 мм	560 мм	600 мм	630 мм	660 мм	800 мм
Меньшие размеры (С)	125 мм	150 мм	150 мм	170 мм	200 мм	200 мм
Средние размеры (D)	270 мм	300 мм	350 мм	380 мм	380 мм	400 мм

..."

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2016/23 (см. пункт 36 настоящего доклада)

Пункт 6.3.2.2.1 изменить следующим образом:

"6.3.2.2.1 Класс встроенных..."

¹ Конфигурации каждого манекена или датчиков давления в районе брюшной полости охарактеризованы и временно размещены на веб-сайте неофициальной рабочей группы по детским удерживающим системам (<https://www2.unece.org/wiki/display/trans/Q-Dummy+drawings>).

Пункт 6.3.5.1 изменить следующим образом:

"6.3.5.1 Геометрические требования к опоре и ступне опоры

Опора, включая ее крепление к усовершенствованной детской удерживающей системе, и ступня опоры должны полностью вписываться в оценочный объем пространства для установки опоры (см. также рис. 1 и 2 в приложении 19 к настоящим Правилам), который характеризуется следующим образом:

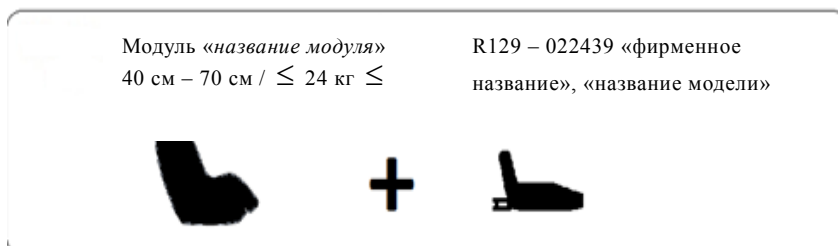
- a) по ширине: двумя плоскостями, параллельными плоскости X'-Z' и разделенными расстоянием в 200 мм, с центром в точке отсчета;
- b) по длине: двумя плоскостями, параллельными плоскости Z'-Y' и расположенными на расстоянии 585 мм и 695 мм впереди точки отсчета по оси X'; и
- c) по высоте: плоскостью, параллельной плоскости X'-Y', расположенной на расстоянии 70 мм выше точки отсчета и измеряемой перпендикулярно плоскости X'-Y'. Жесткие нерегулируемые элементы не должны выступать за плоскость, параллельную плоскости X'-Y', расположенную на расстоянии 285 мм ниже точки отсчета и перпендикулярную плоскости X'-Y'.

Опора может выступать за пределы оценочного объема пространства для опоры при условии, что она остается в пределах объема соответствующего ФПДУС."

Приложение 2, Схемы знака модуля в сочетании со знаком официального утверждения, числовые значения исключить.

Приложение 2, Схемы знака модуля в сочетании со знаком официального утверждения, включить следующие новые числовые значения:

"...



..."

Приложение 8, пункт 1.1 изменить следующим образом:

"1.1 Манекены, предписываемые в настоящих Правилах, описаны в настоящем приложении, на технических чертежах¹ и в **руководствах по пользованию**. Датчики давления в районе брюшной полости, предписанные в настоящих Правилах, описаны в данном приложении, в технических **чертежах и в руководствах по пользованию**".»

Приложение 21 изменить следующим образом:

«Приложение 21

"...

Устройство приложения нагрузки II

...

Длина натяжения	(±5 мм)				
	Q 0	Q 1	Q 1,5	Q 3	Q 6
Основной ремень (A)	1 740 мм	1 850 мм	1 900 мм	2 000 мм	2 000 мм
Бедренный ремень (B)					
	530 мм	560 мм	600 мм	630 мм	660 мм
Меньшие размеры (C)	125 мм	150 мм	150 мм	170 мм	200 мм
Средние размеры (D)	270 мм	300 мм	350 мм	380 мм	380 мм

...".»

¹ Конфигурации каждого манекена или датчиков давления в районе брюшной полости охарактеризованы и временно размещены на веб-сайте неофициальной рабочей группы по детским удерживающим системам (<https://www2.unecce.org/wiki/display/trans/Q-Dummy+drawings>).

Приложение VI

[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>
Harmonized side impact dummies	Mr. David Sutula (USA) Phone : +1 202 366 32 73 Fax : +1 202 493 29 90 e-mail : david.sutula@dot.gov	[December 2017]	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 e-mail : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	[December 2017]	OICA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : pierre.castaing@utac.com	[December 2017]	
Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2)	[Mr. Richard Damm (Germany) Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 e-mail: richard.damm@bmvbs.bund.de]	December 2017	
Electric Vehicle Safety (EVS)	Mr. N. Nguyen (USA), (vice-chaired by the European Union и China) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 e-mail : nha.nguyen@dot.gov	[December 2017]	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. L. Martinez (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 e-mail: luis.martinez@upm.es	[...]	