


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**
**Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности**
117-я сессия

Женева, 8–11 октября 2019 года

**Доклад Рабочей группы по общим предписаниям,
касающимся безопасности, о работе ее 117-й сессии**
Содержание

| | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|--|---------------|-------------|
| I. Участники | 1 | 3 |
| II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) | 2–4 | 3 |
| III. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов (пункт 2 повестки дня) | 5–11 | 3 |
| A. Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий M ₂ и M ₃) | 5–10 | 3 |
| B. Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов) | 11 | 5 |
| IV. Правила № 26 ООН (наружные выступы пассажирских автомобилей) (пункт 3 повестки дня) | 12–13 | 5 |
| V. Правила № 34 ООН (предотвращение опасности возникновения пожара) (пункт 4 повестки дня) | 14 | 5 |
| VI. Правила № 35 ООН (педаль управления) (пункт 5 повестки дня) | 15–16 | 6 |
| VII. Поправки к правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов (пункт 6 повестки дня) | 17–26 | 6 |
| A. Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стеклянные материалы) | 21–23 | 6 |
| B. Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы) | 24–25 | 7 |
| VIII. Информирование о непосредственной близости уязвимых участников дорожного движения (пункт 7 повестки дня) | 26–36 | 7 |
| A. Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора) | 29–34 | 8 |
| B. Правила ООН, касающиеся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ) | 35–36 | 9 |



| | | | |
|------------|---|-------|----|
| IX. | Правила № 55 ООН (механические сцепные устройства) (пункт 8 повестки дня)..... | 37–39 | 9 |
| X. | Правила № 58 ООН (задние противоподкатные защитные устройства) (пункт 9 повестки дня)..... | 40–41 | 9 |
| XI. | Правила № 62 ООН (противоугонные системы для мопедов/мотоциклов) (пункт 10 повестки дня)..... | 42–43 | 10 |
| XII. | Поправки к правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе (пункт 11 повестки дня)..... | 44–49 | 10 |
| | А. Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ)..... | 44–45 | 10 |
| | В. Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ)..... | 46–49 | 10 |
| XIII. | Правила № 93 ООН (передняя противоподкатная защита) (пункт 12 повестки дня)..... | 50–51 | 11 |
| XIV. | Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации) (пункт 13 повестки дня)..... | 52–54 | 11 |
| XV. | Правила № 121 ООН (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 14 повестки дня)..... | 55–56 | 12 |
| XVI. | Правила № 122 ООН (системы отопления) (пункт 15 повестки дня)..... | 57–58 | 12 |
| XVII. | Правила № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб) (пункт 16 повестки дня)..... | 59–64 | 12 |
| XVIII. | Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства) (пункт 17 повестки дня)..... | 65 | 13 |
| XIX. | Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 18 повестки дня)..... | 66–67 | 13 |
| XX. | Регистратор данных об аварии (пункт 19 повестки дня)..... | 68–71 | 13 |
| XXI. | Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 20 повестки дня)..... | 72–73 | 14 |
| XXII. | Выборы должностных лиц (пункт 21 повестки дня)..... | 74 | 14 |
| XXIII. | Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)..... | 75–83 | 14 |
| | А. Система предупреждения об открытии двери..... | 75–76 | 14 |
| | В. Предлагаемая поправка к Резолюции СР.6..... | 77–78 | 15 |
| | С. Осуществление Стратегии КВТ..... | 79–80 | 15 |
| | Д. Приоритетные направления деятельности GRSG..... | 81 | 15 |
| | Е. Прочие вопросы..... | 82–83 | 15 |
| XXIV. | Предварительная повестка дня 118-й сессии..... | 84 | 16 |
| Приложения | | | |
| I. | List of informal documents considered during the session..... | | 17 |
| II. | Предложение по поправкам к Правилам № [151] ООН (системы индикации мертвой зоны для большегрузных транспортных средств)..... | | 19 |
| III. | Неофициальные рабочие группы GRSG..... | | 24 |

I. Участники

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела 117-ю сессию 8–11 октября 2019 года в Женеве. Обязанности Председателя сессии исполнял г-н А. Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Кувейта, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Румынии, Саудовской Аравии, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южно-Африканской Республики и Японии. В ней участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Ассоциации по использованию природного газа на транспортных средствах («НГВ-глобал»), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской ассоциации сжиженного газа («СГ-Европа»), а также Ассоциации изготовителей рекреационных автомобилей (АИРА) и Всемирной ассоциации изготовителей велосипедов (ВАИВ). По особому приглашению Председателя в работе сессии принял участие эксперт от Европейского комитета по стандартизации (ЕКС).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/15 и Add.1
неофициальные документы GRSG-117-01 и GRSG-117-20

2. GRSG рассмотрела и утвердила предложенную повестку дня 117-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/15 и Add.1), сводный и обновленный вариант которой содержится в документе GRSG-117-20.

3. GRSG утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSG-117-01), предложенный Председателем.

4. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу. Перечень неофициальных рабочих групп GRSG содержится в приложении III.

III. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов (пункт 2 повестки дня)

A. Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий M₂ и M₃)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/30
ECE/TRANS/WP.29/2019/99
ECE/TRANS/WP.29/2019/100
ECE/TRANS/WP.29/2019/101
неофициальные документы GRSG-117-03, GRSG-117-07,
GRSG-117-08 и GRSG-117-10, GRSG-117-54

5. Председатель напомнил о состоявшейся на 116-й сессии GRSG дискуссии по предлагаемым поправкам к содержащимся в приложении 11 к Правилам № 107 ООН предписаниям о минимальной массе передней оси сочлененных транспортных средств класса I (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/95, пункт 5). В качестве официальных рабочих документов ECE/TRANS/WP.29/2019/99, ECE/TRANS/WP.29/2019/100 и ECE/TRANS/WP.29/2019/101 были распространены предлагаемые поправки для рассмотрения и

принятия WP.29 и Административным комитетом AC.1 Соглашения 1958 года на их сессиях в ноябре 2019 года. Эксперт от Соединенного Королевства напомнил о своих оговорках в отношении тормозных характеристик и устойчивости торможения. GRSG решила сохранить эти документы в повестке дня WP.29, с тем чтобы при необходимости всегда можно было внести дальнейшие поправки.

6. Секретарь Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) проинформировал GRSG об учреждении неофициальной рабочей группы (НРГ) по обеспечению безопасности детей в городских и международных автобусах. Он сослался на состоявшуюся на шестьдесят пятой сессии GRSP дискуссию, в ходе которой прозвучал призыв к введению новых правил ООН, охватывающих этот вопрос (см. также документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/22, пункт 3). Далее он напомнил, что область применения правил № 44 и 129 ограничена транспортными средствами категории M₁. GRSP рассматривает вопрос о расширении области применения для включения в нее также транспортных средств категорий M₂ и M₃. Кроме того, он сообщил GRSG, что WP.29 уже одобрил мандат и что новая НРГ представит свой круг ведения в качестве официального документа к следующей сессии GRSP. И наконец, он напомнил, что работа по этой теме потребует сочетания экспертных знаний и опыта как GRSG, так и GRSP.

7. Эксперт от Германии напомнил, что для перевозки детей в городских и международных автобусах законодательство Европейского союза потребует использования детских удерживающих систем. Вместе с тем с учетом нынешних конструкций и способов установки сидений и ремней безопасности были затронуты некоторые аспекты транспортных средств категорий M₂ и M₃, требующие более подробного рассмотрения. GRSG признала важное значение обеспечения безопасности детей в городских и международных автобусах и решила сохранить этот вопрос в повестке дня своей следующей сессии.

8. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/30, касающийся конкретных проблем, связанных с расположением аварийных люков на автобусах M₂ классов А и В, в контексте перехода от поправок серий 05 и 06 к Правилам № 107 ООН. После уточнения расположения аварийных люков на данных транспортных средствах и корректировки используемых формулировок (GRSG-117-54) GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/30 с поправками, содержащимися в документе GRSG-117-54. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 06, дополнения 2 к поправкам серии 07 и дополнения 2 к поправкам серии 08 к Правилам № 107 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

9. Эксперт от Испании представил документ GRSG-117-03 по предложению о внесении поправки в Правила № 107 ООН с целью недопущения движения транспортных средств категорий M₂ и M₃ во время использования их подъемных устройств или пандусов. GRSG решила возобновить дискуссию на своей следующей сессии на основе официального документа.

10. Эксперт от Франции представил документ GRSG-117-07, касающийся национального законодательства в области автономных городских маршрутных такси, способных перевозить от девяти до шестнадцати пассажиров как сидя, так и стоя. Он отметил, что это национальное законодательство основано на принципах Правил № 107 ООН, касающихся транспортных средств категорий M₂ и M₃ класса А, с учетом некоторых отступлений, в частности, в контексте минимального числа сидений или ширины служебной двери. Далее он отметил необходимость внесения поправок, касающихся тормозных систем, рулевого управления и оценок устойчивости, на случай автономного функционирования. Он сообщил GRSG, что процедуры проведения испытаний основаны на правилах № 151 и [152] ООН, а также на протоколах Европейской программы оценки новых автомобилей (ЕвроПОНА). К национальным требованиям в области официального утверждения были добавлены такие дополнительные элементы, как процесс проверки, кибербезопасность и подключенность. GRSG проявила большой интерес к этим последним изменениям и обсудила вопрос о таких разнообразных смежных аспектах, как необходимость использования новой категории транспортных средств, мониторинг операций через

центр управления или потребность в системах хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ). GRSG признала большое значение новой технологии эксплуатации автономных маршрутных такси и решила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии.

В. Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов)

Документация: неофициальный документ GRSG-117-08

11. Эксперт от Франции, являющийся Председателем неофициальной рабочей группы (НРГ) по вопросу о поведении общей конструкции транспортных средств М₂ и М₃ в случае пожара (ПМСП), представил документ GRSG-116-08 об итогах недавнего совещания, состоявшегося в Бергиш-Гладбахе (Германия) 25 и 26 июня 2019 года. Он сообщил, что НРГ приступила к последующей деятельности в контексте проводимого в настоящее время Германией исследования по вопросу о токсичности и непрозрачности дыма с целью определения упрощенного метода испытания для установления токсичности материалов. Далее он сообщил GRSG, что на настоящий момент никаких предложений по поправкам к правилам № 107 и 118 ООН не представлено. GRSG с нетерпением ожидает рассмотрения предложений на ее следующей сессии.

IV. Правила № 26 ООН (наружные выступления пассажирских автомобилей) (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/2
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/34
неофициальные документы GRSG-117-26, GRSG-117-45
и GRSG-117-44-Rev.1

12. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/2, касающийся выступов краев капота. После всесторонней технической дискуссии и корректировки используемых формулировок GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/2 с поправками, содержащимися в документе GRSG-117-45. GRSG поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 03 к Правилам № 26 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

13. Эксперт от Франции внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/34, в котором разъясняются требования, касающиеся стеклоочистителей ветрового стекла с помощью простого общего чертежа соответствующих зон. После всесторонней технической дискуссии и корректировки используемых формулировок и переходных положений GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/34 с поправками, содержащимися в документе GRSG-117-44-Rev.1. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта поправок серии 04 к Правилам № 26 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

V. Правила № 34 ООН (предотвращение опасности возникновения пожара) (пункт 4 повестки дня)

14. Эксперт от ЕК сообщил GRSG о том, что проблема удара сзади, особенно в случае электромобилей и гибридных электромобилей, тесно связана с опасностью возникновения пожара и что этим вопросом займется Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP). Председатель добавил, что в рамках GRSP учреждена конкретная целевая группа. Эксперт от МОПАП и исполняющий обязанности секретаря этой целевой группы пояснили, что задача группы состоит в разработке новых правил ООН в рамках GRSP и что на более позднем этапе будут согласованы перекрестные ссылки. Эксперт от Германии изложил различные соображения относительно исключения положений о краш-тестах из Правил № 34 ООН.

Он вызвался подготовить к одной из будущих сессий в контексте последующей деятельности новый документ о гибридных электромобилях с топливными баками.

VI. Правила № 35 ООН (педали управления) (пункт 5 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSG-117-35

15. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-117-35 с просьбой об исключении документа ECE/TRANS/WP.29/2019/93 из пункта 4.7.1 предварительной повестки дня 179-й сессии WP.29 (12–14 ноября 2019 года) и возобновлении рассмотрения этого вопроса на одной из последующих сессий GRSG.

16. GRSG решила вернуться к этому документу на своей следующей сессии и просить об исключении документа ECE/TRANS/WP.29/2019/93 из предварительной повестки дня 179-й сессии WP.29 (12–14 ноября 2019 года).

VII. Поправки к правилам, касающимся безопасных стекловых материалов (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-117-37, GRSG-117-38 и GRSG-117-39

17. Эксперт от Республики Корея, являющийся Председателем НРГ по стеклам для панорамных люков автомобилей (СПЛА), внес на рассмотрение документ GRSG-117-38, содержащий доклад о ходе работы этой группы с 2015 года, результатом которой стало предложение о принятии новой Общей резолюции № [4]. Секретарь НРГ представил документ GRSG-117-37 о прогрессе, достигнутом в ходе проведения ее девятнадцати совещаний, состоявшихся после 110-й сессии GRSG. Далее он подробно представил документ GRSG-117-38, содержащий предложение по новой ОР. № [4].

18. GRSG одобрила это предложение и просила распространить его в качестве официального документа к следующей сессии.

19. Секретариат напомнил о необходимости отчитаться об этих изменениях перед АС.3, с тем чтобы обеспечить соответствие мандату, предусмотренному в документе ECE/TRANS/WP.29/AC.3/41.

A. Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стекловые материалы)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/35
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/33
неофициальные документы GRSG-117-43 и GRSG-117-49

20. Эксперт от Индии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/35 для согласования Глобальных технических правил (ГТП) № 6 ООН с Правилами № 43 ООН о факультативном использовании многослойного безосколочного стекла с улучшенными механическими свойствами, в частности для передних внешних стекол верхнего этажа двухэтажного транспортного средства. Он отметил, что этот документ уже рассматривался на прошлой сессии GRSG.

21. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/35 и поручила секретариату представить его АС.3 в качестве проекта поправки к ГТП № 6 ООН для рассмотрения на его сессиях в марте 2020 года. Эксперту от Индии было предложено передать в секретариат технический доклад, сопровождающий данное предложение, с учетом предельного срока, установленного для 180-й сессии WP.29 (9 декабря 2019 года).

22. Эксперт от Республики Корея представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/33 с поправками, содержащимися в документах GRSG-117-43 и GRSG-117-49 относительно необходимости исключения в зоне I возможного непрозрачного затенения, определение которого содержится в пункте 7.1.3.2.4 приложений об установке многослойного безосколочного стекла. Эксперт от Германии уточнил, что между ГТП № 6 ООН и Правилами № 43 ООН не существует принципиальных различий, так как в ГТП ООН будет предусмотрено два варианта, между тем как в Правилах ООН будет использоваться лишь один из вариантов, соответствующий соглашениям.

23. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/33 с поправками, содержащимися в документе GRSG-117-49, и поручила секретариату представить его АС.3 в качестве проекта поправки к ГТП № 6 ООН для рассмотрения на его сессиях в марте 2020 года. Эксперту от Республики Корея было предложено передать в секретариат технический доклад, сопровождающий данное предложение, с учетом предельного срока, установленного для 180-й сессии WP.29 (9 декабря 2019 года).

В. Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы)

24. Эксперт от МОПАП задался вопросом о том, потребуют ли поправки к ГТП № 6 ООН (см. пункты 22 и 24 выше) внесения параллельных поправок в Правила № 43 ООН. По просьбе Председателя эксперт от МОПАП согласился подготовить соответствующее предложение к следующей сессии.

25. GRSG решила возобновить дискуссию по поправкам к Правилам № 43 ООН на основе предложения, которое представит МОПАП на следующей сессии.

VIII. Информирование о непосредственной близости уязвимых участников дорожного движения (пункт 7 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-117-04 и GRSG-117-34

26. В качестве представителя GRBP эксперт от Швейцарии внес на рассмотрение документ GRSG-117-04 с изложением результатов дискуссии относительно потенциальных возможностей и установки переключателя временной остановки, охарактеризованного участниками дискуссии как приемлемое средство в тех случаях, когда функционирует система видеокamer/видеомониторов (СВКВМ). GRSG отметила, что применение СВКВМ может быть затруднено в тех случаях, когда транспортные средства используются вместе с прицепами, и, следовательно, вынесла рекомендацию о том, чтобы в таких случаях не задействовать переключатель временной остановки.

27. GRSG приняла к сведению документ GRSG-117-34, представленный НРГ по предупреждению о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (УУДНБ), в котором охарактеризован статус НРГ и содержится резюме предлагаемых правил об официальном утверждении механизмов включения заднего хода и автотранспортных средств в отношении предупреждения водителя о присутствии уязвимых участников дорожного движения за транспортным средством. В этих правилах найдет отражение разносторонний подход, учитывающий аспекты непрямого обзора, обнаружения и прямого обзора, либо требующий сочетания различных методов или механизмов. Они будут охватывать условия как официального утверждения компонентов, так и их установки.

28. GRSG решила возобновить обсуждение этих новых правил ООН на основе предложения, которое представит НРГ по предупреждению о присутствии УУДНБ на следующей сессии, и приняла к сведению, что следующее совещание этой НРГ состоится в Брюсселе 26–28 ноября 2019 года.

А. Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/27
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/31
неофициальные документы GRSG-117-16, GRSG-117-17,
GRSG-117-32, GRSG-117-40 и 40-Rev.1-3, GRSG-117-41
и GRSG-117-42

29. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/27, касающийся возможности временного изменения обзора и основанный на документе GRSG-117-40, в котором охарактеризована разница между соответствующим полем обзора и требующимся полем обзора. Эксперт от Франции в принципе одобрил это предложение, затронув, однако, условия временного изменения обзора водителем и запросив более точное определение временного маневра. Эксперт от Соединенного Королевства принял участие в дискуссии, поддержав опасения, выраженные его коллегой из Франции, и отметив, что изменение обзора в конечном счете может способствовать появлению новых участков обзора, закрытых от водителя.

30. После всесторонней технической дискуссии и корректировки используемых формулировок GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/27 с поправками, содержащимися в документе GRSG-117-40-Rev.3. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 04 к Правилам № 46 для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

31. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/31 о линиях индикации, показывающих изменения в увеличении изображения на дисплее систем видеокамер/видеомониторов (СВКВМ) с использованием более одного поля обзора. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/31 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения к Правилам № 46 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

32. Эксперт от Италии представил документы GRSG-117-16 и GRSG-117-17 о зеркалах произвольной формы. GRSG приняла к сведению, что экспертам необходима более полная информация об этой новой технологии, и решила сохранить этот пункт в повестке дня для его повторного обсуждения на ее следующей сессии. Для получения дальнейшей информации Председатель предложил делегатам связаться с экспертом от Италии.

33. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSG-117-32 для разъяснения положений об испытании СВКВМ, если они установлены на транспортном средстве. Эксперт от Германии уточнил, что Правила № 46 ООН уже охватывают испытания систем, устанавливаемых на транспортных средствах, и что, следовательно, он не усматривает необходимости в дополнительных положениях об испытаниях. Председатель обратился к экспертам с просьбой выяснить, требуются ли какие-либо поправки к Правилам № 46 ООН, и просил конкретно представителя Кореи при необходимости внести соответствующее предложение на следующей сессии GRSG.

34. Эксперт от Германии представил документы GRSG-117-41 и GRSG-117-42 с предложением по поправкам к тексту Правил № 46 ООН. Эксперты от Нидерландов и Франции приняли участие в дискуссии о необходимости внесения различных исправлений в текст Правил. GRSG решила возобновить обсуждение исправлений к тексту Правил на основе предложения, которое будет представлено экспертами от Германии и Франции на ее следующей сессии. Секретариат напомнил GRSG о строгом понимании исправлений Управлением по правовым вопросам и просил экспертов использовать дополнение в случае внесения существенных изменений в текст.

В. Правила ООН, касающиеся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/25
неофициальные документы GRSG-117-23 и GRSG-117-24
и 24-Rev.1

35. Эксперт от НРГ по предупреждению о присутствии УУДНБ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/25, содержащий следующие два предложения: i) уточнение процедур испытания, предусматривающих возможность неслучайного выбора сочетаний параметров, и ii) требования, предъявляемые к выступающим внешним элементам систем индикации мертвой зоны (СИМЗ). Далее он представил документ GRSG-117-23 об уточнении элементов для рассмотрения на предмет определения переднего правого угла транспортного средства.

36. После всесторонней технической дискуссии и корректировки используемых формулировок (GRSG-117-24-Rev.1) GRSG приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/25 и GRSG-117-23, воспроизведенные в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 1 к Правилам № 151 для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

IX. Правила № 55 ООН (механические сцепные устройства) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/6
неофициальные документы GRSG-117-06, GRSG-117-09 и
GRSG-117-25

37. Эксперт от ЕК представил документ GRSG-117-25 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/6, нацеленными на обновление положений о съемных механических сцепных устройствах, установленных на автотранспортных средствах, в частности положения о необходимости предоставления водителю четкой информации. Эксперт от Финляндии представил документ GRSG-117-06 с дальнейшими поправками к Правилам № 55 ООН, уточняющими гибкие компоненты сочленения.

38. GRSG приняла документ GRSG-117-25 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/6, поручив секретариату добавить на основе соответствующей части документа GRSG-117-06 обновленное приложение 3, касающееся знака официального утверждения, и представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 55 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

39. GRSG решила возобновить рассмотрение документа GRSG-117-06 на основе новых рабочих документов и документа GRSG-117-09 на ее следующей сессии.

X. Правила № 58 ООН (задние противоподкатные защитные устройства) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/32
неофициальные документы GRSG-117-46, GRSG-117-50
и GRSG-117-51

40. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/32 относительно введения требований об аэродинамических устройствах. Эксперт от КСАОД представил документ GRSG-117-46 с дальнейшим уточнением зоны аэродинамических устройств ограниченной твердости. Эксперт от ЕК представил документ GRSG-117-50 с поправками к определению аэродинамических устройств и оборудования, содержащемуся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/32.

41. После всесторонней технической дискуссии и корректировки используемых формулировок GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/32 с поправками, содержащимися в документе GRSG-117-51. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 58 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

XI. Правила № 62 ООН (противоугонные системы для мопедов/мотоциклов) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/24

42. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/24, содержащий предложение о требованиях к электромагнитной совместимости для электромеханических и электронных устройств, предназначенных для предотвращения несанкционированного использования.

43. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/24, поручив секретариату снять квадратные скобки в пункте 12 документа, добавить требования относительно знака и номера официального утверждения и представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 62 ООН для рассмотрения на их сессии в марте 2020 года.

XII. Поправки к правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе (пункт 11 повестки дня)

A. Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ)

Документация: неофициальные документы GRSG-117-15 и GRSG-117-52

44. Эксперт от Италии представил документ GRSG-117-15, предусматривающий внедрение нового разъема «J15». GRSG решила возобновить обсуждение на основе рабочего документа, подготовленного с учетом GRSG-117-15, на ее следующей сессии.

45. Эксперт от «СГ–Европа» представил документ GRSG-117-52. GRSG поручила секретариату выверить варианты Правил № 67 ООН на различных языках, поскольку между ними были выявлены некоторые несоответствия, и устранить их посредством распространения надлежащего исправления.

B. Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПГ и СПГ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/26
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/28
неофициальные документы GRSG-117-18, GRSG-117-18-Rev.1 и GRSG-117-28

46. Эксперт от «НГВ–глобал» представил документ GRSG-117-18 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/26, предусматривающими внесение в приложение № 3А к Правилам поправок с целью уточнения аспектов, связанных с периодическими техническими осмотрами (ПТО) и периодической переквалификацией баллонов с СПГ.

47. GRSG приняла документ GRSG-117-18-Rev.1 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/26 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве предложения по дополнению 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 110 ООН для рассмотрения для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

48. Эксперт от «НГВ–глобал» представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/28 с предложением о внесении некоторых изменений в конструкционные критерии, указанные в приложении 3 к Правилам № 110 ООН. Эксперт от МОПАП одобрил этот документ и предложил некоторые поправки (GRSG-117-28).

49. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/28 с поправками, содержащимися в документе GRSG-117-28, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве предложения по дополнению 2 к поправкам серии 04 к Правилам № 110 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

XIII. Правила № 93 ООН (передняя противоподкатная защита) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/19
неофициальные документы GRSG-117-36, GRSG-117-48
и GRSG-117-55

50. Эксперт от ЕК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/19 с предложением об обновлении положений о передней противоподкатной защите, подлежащей официальному утверждению в качестве составной части транспортного средства, в частности для придания кабине более округлой формы в целях улучшения аэродинамических характеристик. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-117-36, в котором подчеркивается необходимость сохранения исключений для транспортных средств категории G, и предложил охватить вопрос об области применения в отдельном предложении.

51. После всесторонней технической дискуссии и корректировки используемых формулировок (GRSG-117-55) GRSG решила передать его WP.29 и AC.1 в качестве предложения по поправкам серии 01 к Правилам № 93 ООН для рассмотрения на их сессиях в июне 2020 года и, следовательно, для повторного рассмотрения GRSG на ее 118-й сессии.

XIV. Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации) (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/07
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/20
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/21
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/22

неофициальные документы GRSG-117-11, GRSG-117-12,
GRSG-117-13, GRSG-117-14, GRSG-117-29 и GRSG-117-31

52. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSG-117-31 с поправками к определению ключей, в котором учитываются такие инновационные системы сигнализации транспортных средств, как бесшумная сигнализация или отпирание дверей с помощью смартфона. GRSG решила, что необходимо провести дальнейшую работу, и в этой связи рассмотрела вопрос об учреждении целевой группы. Интерес к этой работе проявили эксперты от Германии, Нидерландов, Соединенного Королевства и Франции.

53. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-117-29 с обзором по вопросу о разделении Правил № 116 ООН на три новых свода правил, касающихся i) противоугонных систем и систем сигнализации, ii) устройств защиты от несанкционированного использования и iii) официального утверждения иммобилизаторов и транспортного средства в отношении его иммобилизатора.

54. GRSG решила возобновить рассмотрение этого пункта на своей следующей сессии в марте 2020 года.

XV. Правила № 121 ООН (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/17

55. Эксперт от МОПАП представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/17, касающийся использования и других цветов для передачи информации через существующие сигнальные устройства. По просьбе экспертов от различных Договаривающихся сторон она разъяснила принцип кодировки цветов, указав, что зеленый цвет используется для указания функционирования, желтый – для передачи предупредительной информации, красный – для предупреждения об опасности, белый – для общего информирования и синий – для информирования о включении дальнего света.

56. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/17 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 04 к поправкам серии 01 к Правилам № 121 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

XVI. Правила № 122 ООН (системы отопления) (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/29

57. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/29 с предложением об исключении из приложения 4 испытаний тепловых насосов.

58. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/29 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 06 к Правилам № 122 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

XVII. Правила № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб) (пункт 16 повестки дня)

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/23)
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/18
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/23
неофициальные документы GRSG-117-02, GRSG-117-30
и GRSG-117-47

59. Эксперт от МОПАП напомнил, что цель документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/23 заключается в корректировке области применения Правил ООН. Эксперт от Российской Федерации предложил дальнейшие редакционные исправления и поправки (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/18), позволяющие Договаривающимся сторонам применять надлежащие требования для оценки соответствия устройств вызова экстренных оперативных служб (УВЭС), предназначенных для установки на транспортных средствах других категорий, помимо M₁ и N₁. Эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/23, предусматривающий расширение области применения УВЭС (если они установлены) на другие категории, помимо M₁ и N₁.

60. GRSG одобрила документ GRSG-117-47, подготовленный экспертом от Российской Федерации, со сводным текстом Правил, включающим необходимые исправления и предлагаемые поправки.

61. Секретариат представил документ GRSG-177.02, информирующий GRSG о несоответствии с формулировкой подраздела 26.7.23 Правил № 144 ООН.

62. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/18 и поручила секретариату представить его с исправленной формулировкой подраздела 26.7.2.3 (см. пункт 61 выше) WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 01 к Правилам № 144 для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

63. GRSG приняла документ GRSG-117-30 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 02 к Правилам № 144 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

64. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/23 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 144 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2020 года.

XVIII. Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства) (пункт 17 повестки дня)

Документация: неофициальные документы WP.29-178-04 и GRSG-116-47

65. GRSG приняла к сведению, что секретариат передал документ GRSG-116-47, содержащий потенциальные пункты технических правил, применимых ко второму этапу, НРГ по МСОУТКТС для рассмотрения на ее совещании в июне 2019 года. Эта информация была включена в документ WP.29-178-04.

XIX. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 18 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/8
неофициальный документ GRSG-117-33

66. От имени Египта секретариат представил документ GRSG-117-33 с предложением по нескольким поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3). GRSG сочла, что некоторые из этих поправок не лишены логики, между тем как остальные нуждаются в дополнительном рассмотрении. GRSG решила возобновить обсуждение документа GRSG-117-33 на основе официальных документов на ее следующей сессии.

67. Эксперт от МАЗМ напомнил о документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/8 и сообщил GRSG, что выяснение вопроса о том, нужна ли параллельная поправка к Специальной резолюции № 1 (СпР.1) в рамках Соглашения 1998 года, не завершено. GRSG решила сохранить этот пункт в своей повестке дня.

XX. Регистратор данных об аварии (пункт 19 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1147
неофициальные документы GRSG-117-05, GRSG-117-21
и GRSG-117-22

68. Эксперт от Нидерландов, являющийся сопредседателем НРГ по регистратору данных об аварии (РДА) и системе хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ), представил документ GRSG-117-21, содержащий доклад о работе этой НРГ. GRSG отметила вопросы, касающиеся места хранения данных (на плате или серверной части). GRSG решила продолжить рассмотрение этих вопросов на своей следующей сессии.

69. GRSG приняла к сведению документ GRSG-117-22, содержащий сопоставление охвата, системы и методов использования данных в случае как РДА, так и СХДА. В связи с охватом GRSG решила, что необходимо сделать ссылки как на Соглашение 1958 года, так и на Соглашение 1998 года. Эксперт от Нидерландов подтвердил, что в конечном счете будет представлено предложение по техническим требованиям,

пригодным для использования в рамках обоих соглашений. GRSG отметила, что этот документ будет представлен WP.29 в качестве неофициального к его предстоящей сессии в ноябре 2019 года.

70. Эксперт от Китая представил документ GRSG-117-05, предусматривающий введение обязательного национального стандарта Китая («Системы регистратора данных об аварии»). Сопредседатель НРГ по РДА/СХДА предложил тесно сотрудничать с Китаем в интересах выявления возможных различий в технических элементах систем РДА.

71. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

XXI. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 20 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1

72. Секретарь GRVA представил документ ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1, представляющий собой рамочный текст по автоматизированным/автономным транспортным средствам. Далее он сообщил GRSG об учреждении новой НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных транспортных средств, методам оценки для автоматизированных транспортных средств, РДА/СХДА и кибербезопасности/БОПО.

73. В ответ на вопросы делегатов GRSG отметила, что в рамках НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных транспортных средств будут также охвачены элементы человеко-машинного интерфейса (ЧМИ) и другие виды деятельности, помимо вождения, которые в настоящее время обсуждаются Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1), между тем как элементы мониторинга работы водителя все еще рассматриваются НРГ по автоматизированным функциям рулевого управления (НРГ по АФРУ).

XXII. Выборы должностных лиц (пункт 21 повестки дня)

74. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 с поправками, внесенными на основании Amend.1 и 2) GRSG распорядилась провести выборы должностных лиц в среду, 9 октября 2019 года. Г-н А. Эрарио (Италия) был единогласно переизбран Председателем, а г-н К. Хендершот (Канада) – заместителем Председателя сессий GRSG, запланированных на 2020 год.

XXIII. Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)

A. Система предупреждения об открытии двери

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRE/2019/8

75. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRE/2019/8 с предложением о применении сигналов предупреждения об опасности при открытии двери в транспортных средствах, не оснащенных системой помощи и предупреждения, который был направлен GRSG для рассмотрения.

76. GRSG согласилась с тем, что предлагаемое решение не нашло поддержки в Группе из-за отсутствия ясности в связи с тем, кого именно надлежит предупреждать – тех, кто находится внутри транспортного средства, или тех, кто находится снаружи, – а также будет ли в любом случае такое предупреждение запоздалым или более эффективными стали бы такие другие решения, как использование соответствующих датчиков.

В. Предлагаемая поправка к Резолюции СР.6

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2019/120

77. GRSG приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.29/2019/120, предусматривающий введение элементов придорожных технических осмотров для обеспечения безопасности коммерческих транспортных средств на основе системы оценки риска для операторов.

78. Эксперт от ЕК заявил, что в рамках WP.29 это предложение будет соответствующим образом прокомментировано.

С. Осуществление Стратегии КБТ

Документация: ECE/TRANS/288, Add.1 и Add.2
неофициальный документ № 5 (с ограниченным распространением), седьмая сессия Бюро КБТ в 2019 году

79. Секретариат представил Стратегию КБТ до 2030 года и напомнил об обращенной к GRSG просьбе относительно последующей деятельности на основе согласования ее работы со Стратегией. Для оказания помощи странам, особенно из числа новых Договаривающихся сторон, в деле дальнейшего осуществления правовых документов в области безопасности дорожного движения секретариат подготовил проект рекомендаций КБТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения с целью получения замечаний от рабочих групп.

80. GRSG приняла к сведению просьбу КБТ и решила представить общий ответ через WP.29.

Д. Приоритетные направления деятельности GRSG

Документация: неофициальный документ GRSG-117-53

81. Секретариат представил документ GRSG-117-53 с перечнем приоритетных направлений будущей деятельности GRSG. После его активного обсуждения делегатами GRSG достигла согласия по пересмотренному варианту (GRSG-117-53-Rev.1), предусматривающему внесение Председателем вклада в работу Административного комитета АС.2 на следующей сессии.

Е. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRSG-117-27 и GRSG-117-19

82. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-117-27, касающийся вспомогательного средства обеспечения поля обзора (ВСОП), включающего функцию дополненной реальности. Эксперты GRSG активно обсудили как преимущества, так и недостатки такой технологии. Признав потребность в регламентационном постановлении, GRSG решила сохранить этот пункт в повестке дня и просила эксперта от МОПАП внести соответствующее предложение к следующей сессии GRSG.

83. Эксперт от АИПА представил документ GRSG-117-19, в котором указаны характерные особенности рекреационных транспортных средств, и просил учредить НРГ по автофургонам и кемперам. Председатель завершил краткую дискуссию делегатов, предложив сохранить этот пункт в повестке дня, и просил Договаривающиеся стороны подумать над предложением об учреждении такой НРГ.

XXIV. Предварительная повестка дня 118-й сессии

84. Была утверждена следующая предварительная повестка дня 118-й сессии GRSG, которая должна состояться в Женеве с 30 марта (с 14 ч 30 мин) по 3 апреля (до 12 ч 30 мин) 2020 года¹:

1. Утверждение повестки дня.
2. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов:
 - a) Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий M₂ и M₃);
 - b) Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов).
3. Правила № 26 ООН (наружные выступы пассажирских автомобилей).
4. Поправки к правилам, касающимся безопасных стекловых материалов:
 - a) Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стекловые материалы);
 - b) Правила № 43 ООН (безопасные стекловые материалы).
5. Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости:
 - a) Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора);
 - b) новые правила ООН, касающиеся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ).
6. Правила № 55 ООН (механические сцепные устройства).
7. Правила № 58 ООН (задние противоподкатные защитные устройства).
8. Поправки к правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе:
 - a) Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ);
 - b) Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ).
9. Правила № 93 ООН (передние противоподкатные защитные устройства).
10. Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации).
11. Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства).
12. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств.
13. Регистратор данных об аварии.
14. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств.
15. Прочие вопросы.

¹ GRSG отметила, что официальные документы следует представить в секретариат ЕЭК до 6 января 2020 года, т. е. за 12 недель до начала сессии.

Приложение I

[ТОЛЬКО НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ]

List of informal documents considered during the session

List of informal documents (GRSG-117-...) distributed during the session (English only)

| No. | (Author) Title | Follow-up |
|----------|---|-----------|
| 1 | (GRSG Chair) Running order of the 117th session of GRSG (8-11 October 2019) | (c) |
| 2 | (Secretariat) Request for clarification of a possible inconsistency in UN Regulation No. 144 | (a) |
| 3 | (Spain) Proposal for amendments to UN Regulation No. 107 (Uniform provisions concerning the approval of category M2 or M3 vehicles with regard to their general construction) | (b) |
| 4 | (Chairman of the TF on RWS) Status of discussion after 8 th meeting | (c) |
| 5 | (China Automotive Technology and Research Center Co) Chinese Mandatory National Standard GB "Automobile Event Data Recorder system" | (c) |
| 6 | (Finland) Draft amendments to UN Regulation No. 55 (Mechanical couplings) | (b) |
| 7 | (France) Status of the French legislation on shuttles | (d) |
| 8 | (France) Behaviour of M2 & M3 general construction in case of Fire Event | (c) |
| 9 | (France) Suggestion for an amendment to UN Regulation No. 55 (Mechanical coupling) | (d) |
| 10 | (France) Arrêté du 6 mai 2019 définissant les conditions d'homologation, d'exploitation et de circulation des navettes urbaines | (c) |
| 11 | (TF-EMC) Status report to GRSG-117: Proposal for updated R116 EMC annexes | (c) |
| 12 | (TF-EMC) Proposal for amendments to GRSG/2019/21 | (b) |
| 13 | (TF-EMC) Proposal for amendments to GRSG/2019/20 | (b) |
| 14 | (TF-EMC) Proposal for amendments to GRSG/2019/22 | (b) |
| 15 | (Italy) Proposal for amendments to UN Regulation No. 67 (LPG vehicles) | (b) |
| 16 | (Italy) Proposal for amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision) | (d) |
| 17 | (Italy) Proposal to include free from mirrors in Reg. ECE 46.06 | (d) |
| 18 | (NGV Global) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/26/Rev.1 | (a) |
| 19 | (RV Industry Association) Recreation Vehicles and GRSG: Caravans, Campers, Mobile Homes, Mobile Command Centers, and Other RV Applications under GRSG | (c) |
| 20 | (Secretariat) Updated provisional agenda for the 117th session of GRSG - listing informal documents up until and including GRSG-117-26 | (c) |
| 20-Rev.1 | Ibid | (c) |
| 20-Rev.2 | Ibid | (c) |
| 21 | (EDR/DSSAD IWG) EDR/DSSAD IWG Status Report | (d) |
| 22 | (EDR/DSSAD IWG) EDR-DSSAD: Comparison table | (c) |
| 23 | (VRU-Proxi IWG) Proposal for a Supplement to UN Regulation No. 151 | (c) |
| 24 | (VRU-Proxi IWG) Proposal for amendments to Regulation No. [151] (Blind Spot Information Systems for Heavy Vehicles) | (c) |
| 24-Rev1. | Ibid | (a) |
| 25 | (European Commission) Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 55 (Mechanical couplings) | (a) |
| 26 | (OICA) UN R26 (external projections) Comments to document GRSG/2019/11 Current production radius analysis | (c) |
| 27 | (OICA) Direct driving field of vision – Towards a Field Of View Assistant (FOVA) | (c) |
| 28 | (OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 110 | (c) |

| <i>No.</i> | <i>(Author) Title</i> | <i>Follow-up</i> |
|------------|--|------------------|
| 29 | (OICA) UN R116 – Split for IWVTA / New Regulations | (c) |
| 30 | (OICA) Proposal for a Supplement to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 144 | (a) |
| 31 | (OICA) Proposal for a new series of amendments to UN Regulation No. 116 (Anti-theft and alarm systems) | (d) |
| 32 | (Korea) Camera monitoring system issues in Korea | (d) |
| 33 | (Egypt) Proposal for amendments to R.E.3 | (b) |
| 34 | (Japan) Status report of Reversing Motion in VRU-Proxi INWG | (d) |
| 35 | (OICA) Proposal to withdraw ECE/TRANS/WP.29/2019/93 | (a/d) |
| 36 | (OICA) Comments on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/19 | (c) |
| 37 | (Korea) Progress report of IWG on PSG | (c) |
| 38 | (PSG) Status report of IWG on PSG on M.R. [4] | (c) |
| 39 | (PSG) Proposal for a new M.R. [4] on PSG | (b) |
| 40 | (Germany) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/27 | (c) |
| 40-Rev1 | Ibid | (c) |
| 40-Rev.2 | Ibid | (c) |
| 40-Rev.3 | Ibid | (a) |
| 41 | (Germany) Proposal for a corrigendum to UN Regulation No. 46 | (b) |
| 42 | (Germany) Proposal for a corrigendum to UN Regulation No. 46 | (b) |
| 43 | (Korea) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/33 | (c) |
| 44 | (OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRSG/2019/34 | (c) |
| 44-Rev.1 | Ibid | (a) |
| 45 | (OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRSG/2019/2 | (a) |
| 46 | (CLEPA) Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/32 | (c) |
| 47 | (Russian Federation) Proposal for a consolidated 01 series of amendments to UN Regulation No. 144 | (c) |
| 48 | (European Commission) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRSG/2019/19 | (c) |
| 49 | (Korea) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/33 | (a) |
| 50 | (European Commission) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/32 | (c) |
| 51 | (OICA) Proposal for amendments to GRSG-117-50 | (a) |
| 52 | (Liquid Gas Europe) Proposal for amendments to UN Regulation No. 67 | (c) |
| 53 | (Secretariat) GRSG priorities – proposal | (c) |
| 53-Rev.1 | Ibid | (d) |
| 54 | (OICA) Proposal for amendments ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/30 | (a) |
| 55 | (EC) Proposal based on GRSG-117-48 | (a) |

Notes:

- (a) Adopted/endorsed for consideration at WP.29.
- (b) Resume consideration on the basis of an official document.
- (c) Consideration completed or to be superseded.
- (d) Resume consideration at next session

Приложение II

Предложение по поправкам к Правилам № [151] ООН (системы индикации мертвой зоны для большегрузных транспортных средств)

Воспроизведенный ниже текст основан на документе ECE/TRANS/WP.29/2019/28 с поправками, содержащимися в документах GRSG-117-23 и GRSG-117-24-Rev.1. Изменения к существующему тексту проекта правил (см. ECE/TRANS/WP.29/2019/28) выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

I. Предложение

Включить новый пункт 0.7 следующего содержания:

«0.7 Настоящими Правилами допускается проведение техническими службами испытания с использованием других, более или менее случайных, сочетаний параметров, которые не указаны в таблице 1 добавления 1. Предполагается, что соответствующие системы будут более надежными, но это также усложняет процедуру испытаний.

В порядке обеспечения возможности для проведения надлежащей оценки того, прошла ли система испытание в соответствии с требованиями пункта 5 или нет, имеется приложение 3, где оговаривается процедура расчета значений для прохождения или непрохождения испытания. Однако не исключена вероятность коллизии требований в том случае, когда в одном испытательном варианте подача информационного сигнала не допускается, а в другом требуется, причем при совершенно одинаковых относительных положениях велосипеда и транспортного средства, но при различных предполагаемых сочетаниях таких параметров, как радиус поворота и место удара (распознавание которых в первой точке выдачи информации системой не обеспечивается).

Поэтому применительно к такого рода испытаниям оценка по критерию "первой точки выдачи информации" не проводится; считается достаточным, если пройдено испытание на ложную индикацию (дорожного знака)».

Пункт 2.16 изменить следующим образом:

«2.16 "передний правый угол транспортного средства" означает проекцию точки, в которой пересекаются боковая плоскость транспортного средства (не включающая устройства непрямого обзора) и передняя плоскость транспортного средства (не включающая устройства непрямого обзора и **любую часть транспортного средства, находящуюся на высоте свыше 2,0 м над уровнем земли, на поверхности дороги**».

Пункт 5.2 изменить следующим образом:

«5.2 Общие требования

5.2.1 На эффективность СИМЗ не должны отрицательным образом влиять магнитные или электрические поля. Это предписание считается выполненным, если соблюдаются технические требования и переходные положения поправок серии 04 или любой более поздней серии поправок к Правилам № 10 ООН.

- 5.2.2** За исключением внешних элементов СИМЗ, являющихся частью другого устройства, к которому предъявляются особые требования по выступам, внешние элементы СИМЗ могут выступать за пределы габаритной ширины транспортного средства на расстояние до 100 мм».

Пункт 5.3.1.4 изменить следующим образом:

- «5.3.1.4 СИМЗ должна обеспечивать подачу информационного сигнала в последней точке выдачи информации в случае всех велосипедов, движущихся со скоростью 5–20 км/ч, при боковом расстоянии, разделяющем велосипед и транспортное средство, в 0,9–4,25 м при обстоятельствах, в которых (если водитель транспортного средства обычным образом повернет рулевое колесо) может произойти столкновение велосипеда и транспортного средства на расстоянии 0–6 м до переднего правого угла транспортного средства. **Однако подача информационного сигнала не требуется, если относительное продольное расстояние между велосипедом и передним правым углом транспортного средства превышает [30] м в направлении назад или [7] м в направлении вперед**».

Пункт 6.5.1 изменить следующим образом:

- «6.5.1 При помощи ~~конусов~~ **контрольных столбиков** и макета велосипеда обозначают коридор в соответствии с рис. 1, содержащимся в добавлении 1 к настоящим Правилам, с учетом также дополнительных размеров, указанных в таблице 1 добавления 1 к настоящим Правилам».

Пункт 6.5.8 изменить следующим образом:

- «6.5.8 Производится проверка на предмет выяснения того, не был ли задействован информационный сигнал индикации мертвой зоны при прохождении дорожного знака и любого из ~~конусов~~ **контрольных столбиков** до тех пор, пока макет велосипеда оставался неподвижным».

Пункт 6.7 изменить следующим образом (из неофициального документа GRSG-117-24):

- «6.7 При помощи надлежащей документации, моделирования или любым иным способом изготовитель должен предоставить технической службе и органу по официальному утверждению типа удовлетворительные доказательства того, что информационный сигнал индикации мертвой зоны не задействуется (как это указано в пункте 6.5.10), когда транспортное средство проходит мимо любых обычных неподвижных объектов, кроме дорожных знаков. В частности, должен быть рассмотрен случай с припаркованными автомобилями **и дорожными конусами**».

Пункты 6.5.9–6.5.10 изменить следующим образом:

- «6.5.9 Повторно выполняются все действия в соответствии с пунктами 6.5.1–6.5.8 по испытательным вариантам, указанным в таблице 1 в добавлении 1 к настоящим Правилам.

При наличии соответствующих оснований техническая служба может отбирать **дополнительные** испытательные варианты, отличающиеся от указанных в таблице 1 добавления 1, в пределах диапазонов скорости транспортного средства, скорости велосипеда и бокового расстояния, указанных в пунктах 5.3.1.3 и 5.3.1.4.

Техническая служба должна удостовериться в том, что сочетание параметров в выбранных испытательных вариантах приведет к столкновению велосипеда и транспортного средства, причем место удара будет находиться в диапазоне, указанном в пункте 5.3.1.4, а также убедиться в том, что транспортное средство движется с выбранной скоростью в момент пересечения линии С, отмеченной на рис. 1 в

приложении 1, путем соответствующей корректировки исходных расстояний и длины коридора для транспортного средства и велосипеда.

Критерий «первой точки выдачи информации» считается соблюденным при проведении испытания по испытательным вариантам, отличающимся от тех, которые определены в таблице 1 добавления 1 к настоящим Правилам».

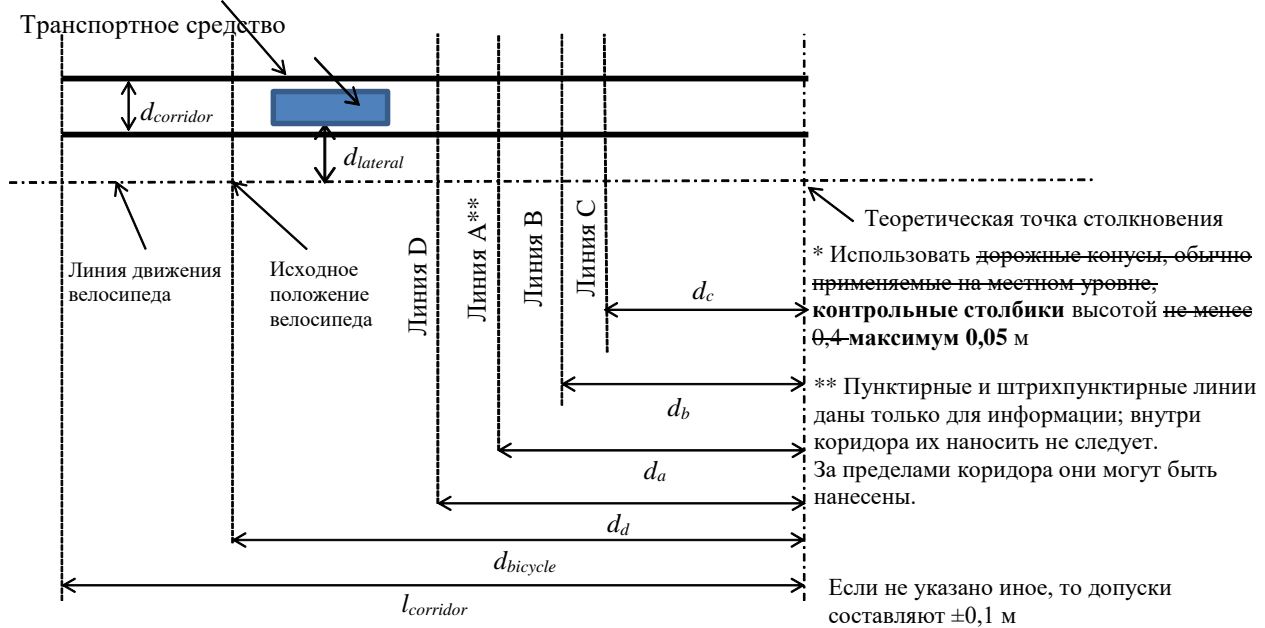
- 6.5.10 Испытание считается пройденным, если во всех вариантах испытания, указанных в таблице 1 добавления 1 к настоящим Правилам, информационный сигнал индикации мертвой зоны задействовался до того момента, когда **передняя оконечность** транспортного средства ~~переехала~~ достигла линии **C**, но не ранее, чем **передняя оконечность транспортного средства достигла линии D** (см. пункт 6.5.7 выше, в котором линия **D** учитывается **исключительно для целей испытательных вариантов по таблице 1 добавления 1**), и если ни в одном из испытательных прогонов информационный сигнал индикации мертвой зоны не был задействован, когда транспортное средство проходило мимо установленного дорожного знака (см. пункт 6.5.8 выше). **Вместе с тем подача информационного сигнала не требуется, если относительное продольное расстояние между велосипедом и передним правым углом транспортного средства превышает [30] м в направлении назад или [7] м в направлении вперед.**

Если при скорости транспортного средства до 5 км/ч информационный сигнал задействуется за 1,4 с до того, как велосипед достигнет теоретической точки столкновения, отмеченной на рис. 1 в добавлении 1, то данный результат считается удовлетворительным. ~~При скорости транспортного средства в диапазоне от 5 до 10 км/ч значение d_c должно составлять 5 м.~~

При скорости транспортного средства свыше 25 км/ч, когда тормозной путь превышает 15 м, значение для точки d_c , указанной на рис. 1 в добавлении 1, должно соответствовать значению, приведенному в таблице 2 добавления 1».

Добавление 1, рис. 1 изменить следующим образом:

Обозначить коридор с помощью конусов контрольных столбиков*, установленных не реже чем через 5 м



Добавление 1, таблицу 1 изменить следующим образом:

| Испытательный вариант | $v_{bicycle}$ [км/ч] | $v_{vehicle}$ [км/ч] | $d_{lateral}$ [м] | d_a [м] | d_b [м] | d_c [м] | d_d [м] | $d_{bicycle}$ [м] | $l_{corridor}$ [м] | $d_{corridor}$ [м] | Только для информации (не влияет на параметры испытания) | | |
|-----------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|-----------------------|-------------------------------------|---|-----------------|----|
| | | | | | | | | | | | Место удара [м] | Место удара [м] | |
| 1 | 20 | 10 | 1,25 | 44,4 | 15,8 | 15 | 26,1 | 65 | 80 | ширина транспортного средства + 1 м | 6 | 5 | |
| 2 | 20 | 10 | | | 22 | 15 | 32,3 | | | | 0 | 10 | |
| 3 | 20 | 20 | | | 38,3 | 38,3 | 65 - | | | | 6 | 25 | |
| 4 | 10 | 20 | 4,25 | 22,2 | 43,5 | 15 | 43,2 | | | | 0 | 25 | |
| 5 | 10 | 10 | | | 19,8 | 19,8 | 65 - | | | | 0 | 5 | |
| 6 | 20 | 10 | | | 44,4 | 14,7 | 15 | | | | 26,1 | 6 | 10 |
| 7 | | | | | | 17,7 | | | | | 29,1 | 3 | 10 |

Приложение 3, заключительные пункты изменить следующим образом:

«~~При скорости транспортного средства ниже 5 км/ч достаточно, чтобы информационный сигнал подавался на расстоянии, соответствующем значению TTC, равному 1,4 секунды (по аналогии со статическими испытаниями), а при скорости транспортного средства выше 5 км/ч и ниже 10 км/ч значение d_c уменьшается до 5 м.~~

Наконец, d_d — это первая точка выдачи информации. Ее можно рассчитать путем добавления расстояния, соответствующего 4 секундам движения транспортного средства до d_c и корректировки места удара, если расстояние до места удара составляет менее 6 м:

$$d_d = d_c + 4s \cdot v_{\text{транспортное средство}} + (6 \text{ м} - \text{место удара}).$$

Эти формулы позволяют полностью заполнить таблицу 1, предусмотренную в добавлении 1 для испытательных вариантов, отличающихся от тех, которые определены в ней».

Приложение III

Неофициальные рабочие группы GRSG

| <i>Неофициальная рабочая группа</i> | <i>Председатель</i> | <i>Секретарь</i> |
|---|---|---|
| Стекла для панорамных люков автомобилей (СПЛА) | Г-н С.Б. Эом (Республика Корея) (сопредседатель г-н Т. Фюрманн-Беккер (Германия)) Тел.: +82 31 3690217 электронная почта: sbeom@ts2020.kr | Г-н С. Мюллер фон Кралик (КСАОД) Тел.: +49 89 85794 1625 электронная почта: Bianca.Re <tr>@webasto.com</tr> |
| | | |
| Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (УУДНБ) | Г-н Й. Мазуи (Япония) (Председатель) Г-н П. Брурьес (ЕК) (заместитель Председателя) Тел.: +81 422 41 3371 электронная почта: умatsui@ntsel.go.jp Тел.: +32 2 299 49 33 электронная почта: peter.broertjes@ec.europa.eu | Г-н Йохан Бродерс (МОПАП) Тел.: +31 40 214 5033 электронная почта: johan.broeders@daftrucks.com |
| Поведение общей конструкции транспортных средств категорий М ₂ и М ₃ в случае пожара (ПМСП) | Г-н Ф. Эрвелё (Франция) (Председатель) Тел.: +33 1 69 803407 электронная почта: fabrice.herveleu@utacceram.com | Г-н О. Фонтен (МОПАП) Тел.: +33 1 43590013 электронная почта: ofontaine@oica.net |
| Регистратор данных об аварии и система хранения данных для автоматизированного вождения (РДА/СХДАВ) | Г-н Т. Гейтинг (Нидерланды)* Г-н Ниикунни (Япония)* Г-жа Дж. Доэрти (США)* | Г-н О. Фонтен (МОПАП) |

* Сопредседатели НРГ.