


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

Женева, 9–12 декабря 2014 года

**Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности
о работе ее пятьдесят шестой 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 № 7 (подголовники) (пункт 2 повестки дня)	4–6	4
IV. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 3 повестки дня)	7–11	5
A. Предложение по этапу 2 разработки Глобальных технических правил	7–10	5
B. Предложение по поправке 2	11	6
V. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 4 повестки дня)	12	7
VI. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 5 повестки дня)	13	7
VII. Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 6 повестки дня)	14–15	7

GE.15-00518 (R) 180315 230315



* 1 5 0 0 5 1 8 *

Просьба отправить на вторичную переработку



VIII.	Правила № 16 (ремни безопасности (пункт 7 повестки дня)	16–18	8
IX.	Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 8 повестки дня).....	19–22	9
X.	Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 9 повестки дня)	23	10
XI.	Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 10 повестки дня).....	24–25	10
XII.	Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 11 повестки дня).....	26–27	10
XIII.	Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 12 повестки дня).....	28	11
XIV.	Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 13 повестки дня).....	29	11
XV.	Правила № 95 (боковое столкновение) (пункт 14 повестки дня).....	30	11
XVI.	Правила № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 15 повестки дня).....	31	12
XVII.	Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 16 повестки дня).....	32	12
XVIII.	Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы (пункт 17 повестки дня).....	33–36	12
XIX.	Предложение по новым правилам, касающимся лобового удара (пункт 18 повестки дня).....	37	13
XX.	Предложение по новым Правилам, касающимся электромобилей категории L (пункт 19 повестки дня).....	38	14
XXI.	Общие поправки к Правилам № 14 и Правилам № 16 (пункт 20 повестки дня).....	39	14
XXII.	Выборы должностных лиц (пункт 21 повестки дня)	40	15
XXIII.	Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)	41–49	15
A.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности	41	15
B.	Определение и акронимы в правилах, относящихся к ведению GRSP	42	15
C.	Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп (РГ)	43	15
D.	Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2014 года.....	44	16
E.	Несогласованные определения в правилах, относящихся к ведению GRSP	45	16
F.	Объемный механизм определения точки Н	46	16
G.	Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)	47	16
H.	Правила, касающиеся бокового удара о столб.....	48	16
I.	Правила, касающиеся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах	49	17

XXIV.	Выражение признательности (пункт 23 повестки дня)	50	17
XXV.	Предварительная повестки дня следующей сессии (пункт 24 повестки дня).....	51	17
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-56-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения		19
II.	Проект поправок к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)		23
III.	Проект поправок к Правилам № 29 (кабины грузовых транспортных средств)		24
IV.	Проект поправок к Правилам № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей)		25
V.	Проект поправок к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)		27
VI.	Поправки к новым Правилам, касающимся электромобилей категории L.....		28
VII.	Проект поправок к новым Правилам, касающимся бокового удара о столб (ECE/TRANS/WP.29/2014/79)		32
VIII.	Проект поправок к новым правилам, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ECE/TRANS/WP.29/2014/78).....		33
IX.	Перечень неофициальных рабочих групп GRSP		34

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою пятьдесят шестую сессию в Женеве 9–12 декабря 2014 года под председательством г-на Нха Нгуена (Соединенные Штаты Америки)¹. 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, Бразилии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В работе сессии принял участие эксперт от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли также участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Фонда "Автомобиль и общество" (Фонда ФИА), Глобальной программы оценки новых автомобилей (Глобальной программы NCAP) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП).

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/2014/14 и Add.1
неофициальный документ GRSP-56-02

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/14 и Add.1), предложенную для пятьдесят шестой сессии, включив в нее новые пункты 22 g)–22 i), 23 и 24, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-56-02). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении IX к настоящему докладу.

III. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/24
неофициальные документы GRSP-56-04 и GRSP-56-05

4. Эксперт от Германии от имени Председателя неофициальной рабочей группы (НРГ) по этапу 2 разработки Глобальных технических правил ООН (ГТП ООН № 7) проинформировал GRSP о ходе работы НРГ (GRSP-56-04). Он разъяснил, что НРГ определила краткий перечень потенциальных критериев травмирования, предназначенных для использования в ходе испытания на этапе 2 разработки данных ГТП ООН. Он добавил, что было дано определение испытательному импульсу и что удалось добиться хороших показателей повторяемости и воспроизводимости результатов испытаний манекена с достоверными

¹ В отсутствие г-жи М. Версай по предложению заместителя Председателя GRSP назначила Председателем этой сессии г-на Н. Нгуена.

биофизическими характеристиками, предназначенного для испытания на удар сзади (bioRID). В заключение он отметил, что полный комплект чертежей и технических характеристик манекена будет включен в проект добавления 1 к Общей резолюции № 1 (ОР.1) вместе с проектом поправки к ГТП ООН к сессии GRSP, которая пройдет в декабре 2015 года. Эксперт от Японии дополнил выступление эксперта от Германии, представив доклад о ходе работы НРГ (GRSP-56-05).

5. Что касается высоты подголовников, то эксперт от Нидерландов напомнил GRSP, что в прошлом году было представлено предложение о новых пороговых значениях (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17) и что утвержденный НРГ новый метод измерения обеспечивает хорошую повторяемость. Эксперт от МОПАП возразил, что новый метод проведения испытания сам по себе приводит к снижению измеряемой высоты подголовника примерно на 30 мм и что повышение жесткости требований в связи с новыми пороговыми значениями, указанными в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17, требует дополнительного обоснования. Эксперт от Индии отметил необходимость проведения антропометрического исследования с целью анализа последствий увеличения высоты подголовников.

6. GRSP приняла решение возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2015 года на основе результатов работы НРГ.

IV. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 3 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/2014/17
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/30
Неофициальные документы GRSP-56-03, GRSP-56-20,
GRSP-56-21, GRSP-56-30, GRSP-56-38 и GRSP-56-39

7. Эксперт от Германии, являющийся сопредседателем НРГ по безопасности пешеходов, сообщил о ходе работы НРГ на этапе 2 разработки ГТП № 9, имеющей целью ввести в практику ударный элемент в виде гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI). Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал Группу о том, что процесс транспонирования результатов этапа 1 разработки ГТП ООН начнется после завершения работы над уведомлением предлагаемой разработки нормативных положений (УПНП) в конце 2015 года. Он добавил, что анализ затрат и выгод по этапам 1 и 2 разработки ГТП ООН планируется завершить к лету 2015 года. Он сообщил, что после проведения этого анализа делегация Соединенных Штатов Америки сможет определить свою позицию в отношении этапа 2. Эксперт от Германии напомнил, что мандат НРГ был продлен решением Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) (ECE/TRANS/WP.29/1112, пункт 117) до ноября 2015 года. Он сообщил, что НРГ представит проект добавления к ОР.1 на сессии GRSP в мае 2015 года.

8. Эксперт от ЕК представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/30, переданные целевой группой по зоне ис-

пытания бампера (ЦГ-ЗИБ) – подгруппой неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки Глобальных технических правил № 9 и содержащие поправку к положениям, касающимся испытания бампера. Он разъяснил, что действующие положения предполагают наличие более узкой зоны, чем зона, которая оговаривается в положениях ГТП ООН. Он добавил, что в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17 предлагается новый экспериментальный метод определения угловых поверхностей при испытании с использованием ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода с помощью углового измерителя. Кроме того, он разъяснил, что в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/30 предлагается, помимо вышеуказанного нового метода испытания, включить определение жесткого бамперного бруса в испытательной зоне. И наконец, он проинформировал GRSP о том, что протокол испытаний, полученный в результате исследования ЕК по данному вопросу, размещен по адресу <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/6661/attachments/1/translations/en/renditions/native>. Эксперт от Японии выступил с докладом (GRSP-56-03) в поддержку документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17. Эксперт от Кореи представил документ GRSP-56-20 в поддержку документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/30. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-56-30 в поддержку нового метода, предложенного в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17, так как это испытание в меньшей степени зависит от конкретных особенностей конструкции и может проводиться без демонтажа деталей. Кроме того, GRSP обсудила документы GRSP-56-38 и GRSP-56-39, заменяющие собой соответственно документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/30.

9. GRSP одобрила документ GRSP-56-39, но не поддержала документ GRSP-56-38. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-56-39 под официальным условным обозначением для рассмотрения на сессии GRSP в мае 2015 года. Было принято решение, что данное предложение станет предметом дополнительного обсуждения Договаривающимися сторонами Соглашения 1998 года и GRSP на ее следующих сессиях в качестве полного комплекта документов вместе с: i) обновленным проектом предложения по этапу 2 разработки ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15) и ii) обновленным итоговым докладом НРГ (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16).

10. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSP-56-21, предназначенный только для информации. Он отметил, что в его стране безопасность пешеходов является актуальным вопросом безопасности дорожного движения и что ежегодно жертвами дорожно-транспортных происшествий становятся более 2 000 человек. Он подчеркнул готовность делегации его страны заниматься подготовкой предложений, касающихся испытания активных устройств в целях дальнейшего совершенствования технических характеристик транспортных средств.

В. Предложение по поправке 2

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

11. GRSP решила отложить обсуждение этого пункта повестки дня до своих следующих сессий после получения результатов анализа затрат и выгод и завершения процесса транспонирования результатов работы на этапе 1 ГТП ООН в законодательство Соединенных Штатов Америки.

V. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 4 повестки дня)

Документация: неофициальный документ WP.29-164-26

12. Эксперт от Австралии напомнил GRSP о решении AC.3 (ECE/TRANS/WP.29/1112, пункт 83) утвердить новое добавление 2 к ОР.1, предполагающее включение технических характеристик манекена 50-го перцентиля, предназначенного для испытания на боковой удар (WorldSID), путем включения ссылки на соответствующий стандарт ИСО (в качестве временной меры) до тех пор, пока не будет предоставлен полный комплект чертежей ИСО. Председатель GRSP проинформировал GRSP о том, что задачей НРГ по согласованию манекенов для испытания на боковой удар является проведение совещаний в начале 2015 года с целью включить в ОР.1 технические требования, касающиеся этого манекена. Вместе с тем он отметил, что НРГ продолжит работу по введению в практику технических требований манекена 50-го перцентиля. И наконец, GRSP приняла к сведению документ WP.29-164-26, распространенный на сессии WP.29 в ноябре 2015 года и содержащий обновленную информацию о сотрудничестве между секретариатом WP.29 и ИСО по поводу обеспечения доступности стандартов ИСО для экспертов вспомогательных органов WP.29.

VI. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 5 повестки дня)

13. Председатель GRSP, являющийся сопредседателем НРГ по безопасности электромобилей (БЭМ), представил доклад о ходе работы НРГ. Он проинформировал GRSP о том, что последнее совещание НРГ состоялось в Сеуле (18–20 ноября 2014 года) и что эксперты продолжили обмен результатами исследований и информацией о ходе работы в рамках восьми целевых групп (перезаряжаемые энергоаккумулирующие системы (ПЭАС), используемый протокол испытаний, испытание элемента/модуля/системы, степень зарядки батарей (СЗБ), огнестойкость, водонепроницаемость, утечка электролита и низкое энергопотребление и включение других классов транспортных средств). Он добавил, что эксперты, представляющие Договаривающиеся стороны и отрасль, сообщили о ходе исследования, касающегося ионно-литиевых батарей, и в частности об исследовании, проводящемся в настоящее время в Соединенных Штатах Америки. Он отметил, что получение таких исследовательских данных и обоснования является крайне важным с точки зрения разработки требований ГТП ООН. Он также напомнил GRSP, что на своей сессии в июне 2014 года WP.29 принял решение о продлении мандата НРГ до декабря 2015 года (ECE/TRANS/WP.29/1110, пункт 99). В заключение он объявил о том, что следующее совещание НРГ запланировано на март 2015 года и что эта группа должна представить проект ГТП ООН на сессии GRSP в декабре 2015 года.

VII. Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2014/34
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/18
неофициальные документы GRSP-56-11-Rev.1 и GRSP-56-32

14. GRSP приняла к сведению решение, принятое на сессии Всемирного форума в июне 2014 года, о том, чтобы вернуть документ ECE/TRANS/

WP.29/2014/34 (ECE/TRANS/WP.29/1110, пункт 52) на рассмотрение GRSP с целью проведения дополнительного анализа вопроса, касающегося минимального числа креплений ISOFIX. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-56-11-Rev.1 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/2014/34, заменяющий собой документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/18 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/15 и охватывающий широкий спектр возможных типов и конфигураций транспортных средств. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/2014/34 с поправками, представленными в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 07 к Правилам № 14 ООН.

15. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-56-32 с уточнением положений, касающихся транспортных средств категории M₁, имеющих только один ряд сидений, и введением нового определения "ковшеобразного сиденья". Эксперт от ЕК отметил, что этот последний вариант определения требует дополнительного обсуждения. Эксперт от Японии выразил принципиальное несогласие с предложением не распространять на транспортные средства, имеющие показатель удельной мощности на единицу массы выше 140, требование, касающееся их оснащения креплениями ISOFIX. GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-56-32 на ее сессии в мае 2015 года.

VIII. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/27
неофициальные документы GRSP-56-10, GRSP-56-14,
GRSP-56-16, GRSP-56-35 и GRSP-56-42

16. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-56-10 (заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/27) с уточнением положений, касающихся динамического испытания системы заднего сиденья и официального утверждения усовершенствованных удерживающих систем. Эксперт от Франции подчеркнул необходимость обновления положений, касающихся испытаний на проверку смещения пассажиров на задних сиденьях, использующих ремни безопасности с ограничителями нагрузки. Он проинформировал GRSP о том, что в рамках программы оценки новых автомобилей разрабатываются аналогичные положения с использованием женского манекена пятого перцентиля. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2015 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-56-10 под официальным условным обозначением.

17. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-56-14 с дополнениями, содержащимися в документе GRSP-56-16, со сводным текстом предложенных поправок. Он разъяснил, что это предложение необходимо для определения тех мест для сидения, где можно было бы установить детскую удерживающую систему (ДУС) категории "универсальный бустер", предложенную в проекте поправок серии 01 к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (см. пункт 33 ниже). Он уточнил, что целью этого предложения является оценка возможности установки упомянутого выше оборудования на соответствующих креплениях с использованием физических средств, средств компьютерного моделирования и других способов. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-56-35 в целях уточнения размеров предлагаемых

креплений ISOFIX. Эксперт от МОПАП возразил, аргументируя это тем, что текст документа GRSP-56-35 может вызвать ошибочное толкование, поскольку Правила № 16 ООН не охватывают положения, касающиеся креплений ISOFIX. Эксперт от ЕК отметил, что необходимая информация, касающаяся установки креплений ISOFIX (см. приложение 17, добавление 3, таблицы 1–3 Правил № 16 ООН), может ввести потребителей в заблуждение. Эксперт от Франции уточнил, что внедрение бустерной подушки направлено на повышение удобства, а не уровня безопасности, и что НРГ разработала положения, касающиеся универсальной системы этого типа ДУС, по аналогии с прочими ДУС. GRSP приняла решение передать документы GRSP-56-14, GRSP-56-16 и GRSP-56-35 НРГ по ДУС для дальнейшего обсуждения и решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в мае 2015 года.

18. GRSP приняла к сведению документ GRSP-56-42 (только для информации), переданы экспертом от Кореи и предлагающей включение обязательного требования об установке сигнализатора непристегнутых ремней безопасности для задних сидений. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2015 года и оставить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25 в повестке дня для возможного обсуждения на своих следующих сессиях.

IX. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/19
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/20
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/21
неофициальный документ GRSP-56-07

19. GRSP возобновила рассмотрение предложения эксперта от КСАОД (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/19) о включении положений, регламентирующих определение момента инерции в связи с испытанием на удар в результате смещения багажа. GRSP приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 08 к Правилам № 17 ООН.

20. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/20 с предложением распространить запрет на установку сидений, обращенных вбок, на все транспортные средства категории N. Эксперт от КСАОД возразил, что предлагаемая поправка приведет к распространению запрета также на некоторые транспортные средства специального назначения, которые до настоящего времени не представляли риска с точки зрения безопасности, и предложил свою помощь в работе по пересмотру данного предложения. GRSP отметила, что этот вопрос касается преимущественно соответствующей директивы ЕС, а не Правил № 17 ООН. В этой связи эксперт от Германии отозвал данное предложение, и GRSP приняла решение исключить этот вопрос из повестки дня своей сессии в мае 2015 года.

21. GRSP рассмотрела и одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/21, в котором предлагается исправить ошибку, допущенную в Правилах № 17 ООН. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в рам-

ках проекта дополнения 3 к поправкам серии 08 к Правилам № 17 ООН (см. пункт 19 выше).

22. Ссылаясь на обсуждение в рамках пункта 7 повестки дня (см. пункт 16), эксперт от Нидерландов представил документ GRSP-56-07, содержащий возможную поправку, касающуюся смещения пассажира в связи с наличием ограничителей нагрузки ремней безопасности, установленных на сиденьях, помимо передних сидений. Он заявил о своем намерении представить новое предложение по этому вопросу на сессии GRSP в мае 2015 года.

X. Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 9 повестки дня)

23. GRSP решила отложить обсуждение этого пункта повестки дня до своей сессии, которая пройдет в мае 2015 года, и провести его на основе результатов исследования шлемов, о котором сообщил эксперт от Германии.

XI. Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/4
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/29

24. Эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/4 с предложением о том, чтобы в процессе испытания на удар маятника кабина оставалась безопасно прикрепленной к раме. GRSP приняла это предложение с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить данное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 29 ООН

25. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/29, переданный экспертом от Германии, с уточнением существующих требований к проведению испытаний, при которых в качестве ударного элемента используется маятник. GRSP приняла это предложение с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить данное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 29 ООН (см. пункт 24 выше).

XII. Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-56-06 и GRSP-56-26

26. Эксперт от Испании представил документ GRSP-56-06, направленный на совершенствование положений, касающихся динамического испытания ДУС, и решение вопроса, связанного с наличием ограничителей нагрузки на ремнях безопасности, используемых для крепления ДУС. Эксперт от ЕК высказал оговорку по поводу необходимости изучения данного вопроса, в связи с чем GRSP решила возобновить его обсуждение на своей сессии в мае 2015 года. Секрета-

риату было поручено распространить документ GRSP-56-06 под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

27. GRSP рассмотрела документ GRSP-56-26, переданный экспертом от КСАОД и направленный на обновление ссылок на европейский стандарт, касающийся токсичности и воспламеняемости материалов, используемых при изготовлении ДУС. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2015 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-56-26 под официальным условным обозначением.

XIII. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/25

28. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/25, переданный экспертом от Германии с целью исключить возможность неверного толкования положений, касающихся установки сидений, обращенных вбок, на транспортных средствах категории М₃. GRSP приняла это предложение без поправок и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 80 ООН.

XIV. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/22
неофициальный документ GRSP-56-15-Rev.2

29. Эксперт от Франции, являющийся председателем НРГ по лобовому удару (ЛУ), представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/22 с предложением по согласованию Правил № 94 ООН с положениями нового проекта Правил ООН (лобовое столкновение по всей ширине), касающимися защиты пожилых пассажиров. Эксперт от Германии высказал замечание в отношении этого предложения и предложил сохранить существующие критерии травмирования шеи. В заключение эксперт от Франции представил документ GRSP-56-15-Rev.2 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/22. GRSP решила возобновить его обсуждение на своей сессии в мае 2015 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-56-15-Rev.2 под официальным условным обозначением.

XV. Правила № 95 (боковое столкновение) (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/24

30. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/24 без каких-либо поправок. Цель этого документа – устранить несоответствия в приложении 5 к Правилам ООН путем исключения добавления 3. GRSP поручила секретариату представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/24 WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве дополнения 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 95 ООН.

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

Документация: неофициальные документы GRSP-56-17 и GRSP-56-18

31. Эксперт от Германии представил документы GRSP-56-17 и GRSP-56-18 с предложением уточнить положения, касающиеся соединителей электромобилей. GRSP одобрила оба предложения, воспроизведенные в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документы GRSP-56-17 и GRSP-56-18 WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве: i) проекта дополнения 4 к поправкам серии 01 и ii) проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 100 ООН.

XVII. Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 16 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/31
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/32
неофициальные документы GRSP-56-40
и GRSP-56-41

32. Ссылаясь на решение, принятое в рамках пункта 3 а) повестки дня (см. пункты 8 и 9), GRSP в принципе приняла документ GRSP-56-41 (замещающий собой документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/31, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/32 и GRSP-56-40) с предложением включить новый метод испытания бампера и определение бамперного бруса. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2015 года в целях определения надлежащих переходных положений и принятия решения об утверждении данного предложения либо в качестве новой серии поправок, либо в качестве дополнения. В заключение секретариату было поручено распространить документ GRSP-56-41 под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

XVIII. Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 17 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/28
неофициальные документы GRSP-56-08,
GRSP-56-09, GRSP-56-24, GRSP-56-27,
GRSP-56-28 и GRSP-56-31-Rev. 1

33. Эксперт от Франции, являющийся председателем НРГ по усовершенствованным детским удерживающим системам (УДУС), представил: i) доклад, иллюстрирующий основное содержание проекта поправок серии 01, включая положения, касающиеся бустерных сидений (документ GRSP-56-28), ii) проект предложения (документ GRSP-56-08, замещающий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/28) и iii) сводный вариант Правил ООН, включающий предлагаемые поправки (документ GRSP-56-09). Эксперт от МОПАП предложил уменьшить высоту измерительного устройства, используемого для измерения универсальной бустерной подушки, с 910 мм до 830 мм. Он разъяснил, что предлагаемая высота будет в меньшей степени ограничивать конструк-

тивные возможности транспортного средства. Эксперт от ЕК проинформировал GRSP о том, что в ближайшем будущем будут опубликованы результаты исследования, касающегося детских травм живота. В этой связи он сделал оговорку в отношении необходимости изучения результатов этого исследования и завершения оценки предложения, изложенного в документе GRSP-56-08. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в мае 2015 года и в целом утвердить проект поправок серии 01 и параллельные поправки к Правилам № 16 ООН (см. пункт 17). В заключение секретариату было поручено распространить документ GRSP-56-08 под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

34. Эксперт от Франции проинформировал GRSP о том, что в настоящее время НРГ не обладает необходимыми ресурсами для разработки соответствующего добавления к ОР.1, включающего чертежи и технические спецификации макетов серии Q ввиду их количества и сложности. Он разъяснил, что, скорее всего, в будущем НРГ перераспределит ресурсы для решения этого вопроса. В заключение он просил продлить мандат НРГ на один год для разработки этапа 3 Правил ООН (охватывающего ДУС, в которых предназначенные для взрослых ремни безопасности используются для удерживания детей). Эксперт от Германии подчеркнул, что попытка охватить целый ряд различных категорий ДУС привела в итоге к тому, что первоначальная цель этих Правил ООН, которая состояла в том, чтобы включить, в порядке обеспечения большей ясности, все положения, касающиеся универсальных креплений ISOFIX, достигнута не была. GRSP решила обратиться к WP.29 с просьбой одобрить продление мандата НРГ до декабря 2015 года.

35. GRSP рассмотрела и утвердила содержащийся в приложении V к настоящему докладу документ GRSP-56-31-Rev.1, запрещающий установку Y-образных лямок на обращенных вперед ДУС. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2015 года в качестве проекта дополнения 4 к Правилам № 129 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2015/43).

36. Эксперты от КСАОД и МОПС представили соответственно документы GRSP-56-24 и GRSP-56-27 в качестве проекта брошюры согласованной информационно-разъяснительной кампании, касающейся Правил № 129 ООН. Эксперт от Германии сообщил, что в ближайшем времени аналогичная брошюра будет опубликована в его стране. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе возможного единого текста, который будет согласован заинтересованными сторонами.

XIX. Предложение по новым правилам, касающимся лобового удара (пункт 18 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/10
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/23
неофициальные документы GRSP-56-13-Rev.1,
GRSP-56-23-Rev.2 и GRSP-56-36

37. Эксперт от Франции, являющийся Председателем НРГ по лобовому удару, представил последний разработанный группой проект поправок (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/23) к проекту Правил ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/10), касающихся лобового удара, с акцентом на удерживающую систему с критерием сжатия грудной клетки (КСГК), равным 42 мм. Он представил также

документ GRSP-56-36, в котором по просьбе эксперта от Японии излагаются три возможных варианта обеспечения значения КСГК, равного 34 мм, для женского манекена "Гибрид III" пятого перцентиля. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-56-13-Rev.1, поддерживающий критерий, равный 42 мм, так как этот вариант представляется более сбалансированным с точки зрения защиты как молодых, так и пожилых пассажиров. Он добавил, что если GRSP примет решение одобрить показатель в 34 мм, то это положение следует внести на более позднем этапе в качестве новой серии поправок. Эксперт от Японии представил документ GRSP-56-23-Rev.2, поддерживающий значение КСГК, равное 34 мм, отметив наличие доказательства практической применимости данного значения. Эксперт от Швеции указала, что не может поддержать какое-либо из предложенных значений. Эксперт от Италии высказался в поддержку показателя в 42 мм, поскольку показатель в 34 мм требует дополнительных исследований. Эксперт от ЕС заявил, что с целью изучения этого вопроса в начале 2015 года начнется осуществление программы испытаний (финансируемой Европейским союзом). GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в мае 2015 года на основе пересмотренных предложений, которые будут представлены экспертом от Франции (включая GRSP-56-13-Rev.1 и GRSP-56-23-Rev.2).

XX. Предложение по новым Правилам, касающимся электромобилей категории L (пункт 19 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/26
неофициальный документ GRSP-56-01

38. Эксперт из Германии – Председатель НРГ по перезаряжаемым энергоаккумулирующим системам (ПЭАС) – представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/26 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11 и предложением по проекту Правил ООН в отношении требований к безопасности, касающихся электрического привода автотранспортных средств категории L, максимальная расчетная скорость которых превышает 6 км/ч. Эксперт от МАЗМ предложил ряд поправок (GRSP-56-01), заменяющих собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/26. В заключение GRSP одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11 с поправками, изложенными в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве нового проекта Правил ООН, касающихся электромобилей категории L.

XXI. Общие поправки к Правилам № 14 и Правилам № 16 (пункт 20 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-56-19

39. GRSP приняла к сведению представленный экспертом от Нидерландов документ GRSP-56-19, в котором уточняется, что устройство регулировки эффективной верхней точки крепления по высоте (которое используется с недавних пор на городских автобусах) может предусматриваться требованиями, касающимися приспособлений для крепления, либо требованиями, касающимися ремней безопасности. Эксперт от Испании подчеркнул, что такие системы, если

они предназначены для удержания детей, должны получать официальное утверждение в соответствии с положениями Правил № 44 ООН. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2015 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-56-19 под официальным условным обозначением.

XXII. Выборы должностных лиц (пункт 21 повестки дня)

40. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 и ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1) GRSP предложила избрать должностных лиц. Представители Договаривающихся сторон, присутствовавшие на совещании и принявшие участие в голосовании, единогласно избрали г-на Н. Нгуена (Соединенные Штаты Америки) Председателем, а г-на Ч. В. Ли (Республика Корея) заместителем Председателя сессий GRSP, запланированных на 2015 год.

XXIII. Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)

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

Документация: неофициальные документы GRSP-56-22, GRSP-56-29 и GRSP-56-34

41. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до своей сессии в мае 2015 года в связи с нехваткой времени и сохранить документы GRSP-56-22, GRSP-56-29 и GRSP-56-34 в качестве справочных документов в повестке дня следующей сессии.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-51-03

42. GRSP решила представить документ GRSP-51-03 на сессии WP.29 в марте 2015 года в качестве вклада GRSP в постоянно обновляемый неофициальный документ Всемирного форума (на постоянной основе размещен на его веб-сайте) с перечнем акронимов правил ООН и ГТП ООН.

C. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп (РГ)

Документация: неофициальный документ WP.29-164-22-Rev.1

43. Секретариат представил доклад о работе НРГ по МОУТКТС и ее подгрупп. Эксперт от Японии, представляющий GRSP в рамках МОУТКТС, представил документ WP.29-164-22-Rev.1, содержащий обзор последнего обновления проекта Правил № 0 ООН, которые будут включены в качестве приложения к пересмотру 3 Соглашения 1958 года. Эксперт от Австралии проинформировал GRSP о сложностях транспонирования Правил № 14 ООН в национальное законодательство его страны из-за несоответствия содержащихся в них положений

ний, касающихся верхнего страховочного троса, аналогичным положениям Австралийских конструкторских правил (АКП). Эксперт от Германии подтвердил важность Правил № 14 ООН с точки зрения МОУТКТС и призвал найти решение этой проблемы к сессии GRSP в мае 2015 года.

D. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2014 года

44. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 163-й и 164-й сессиях WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1110 и ECE/TRANS/WP.29/1112).

E. Несогласованные определения в правилах, относящихся к ведению GRSP

Документация: неофициальный документ GRSP-55-03

45. GRSP не получила от экспертов каких-либо замечаний по этому вопросу и решила исключить его из повестки дня своей сессии в мае 2015 года.

F. Объемный механизм определения точки Н

Документация: неофициальный документ GRSP-56-37

46. Эксперт от Германии GRSP-56-37 представил документ GRSP в целях информирования GRSP о работе, касающейся круга ведения и плана работы НРГ по согласованию технических требований к объемному механизму определения точки Н.

G. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)

47. Секретариат проинформировал GRSP о рабочем совещании по ИТС, прошедшем 17–18 ноября в Брюсселе и организованном ЕЭК ООН совместно с Федеральной службой по мобильности и транспорту Бельгии. GRSP приняла к сведению, что это рабочее совещание было посвящено обсуждению возможностей более эффективного использования технологий для формирования культуры транспорта и вождения, способной обеспечить в ближайшие годы безопасную, эффективную и устойчивую мобильность. В целях обмена информацией GRSP решила сохранить этот пункт в повестке дня своих будущих сессий.

H. Правила, касающиеся бокового удара о столб

Документация: неофициальные документы GRSP-56-12 и GRSP-56-33

48. Эксперт от Австралии представил документ GRSP-56-33 (заменяющий собой GRSP-56-12) с целью уточнения сферы охвата этих Правил ООН. GRSP утвердила данное предложение, воспроизведенное в приложении VII к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения 1 к новым Правилам ООН, касающимся бокового удара о столб.

I. Правила, касающиеся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах

Документация: неофициальный документ GRSP-56-25

49. GRSP рассмотрела и утвердила воспроизведенный в приложении VIII к настоящему докладу документ GRSP-56-25 с исправленной информацией на маркировке, которая должна находиться на резервуарах с водородом в течение всего срока их эксплуатации. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения 1 к новым Правилам ООН, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (TCBTЭ).

XXIV. Выражение признательности (пункт 23 повестки дня)

50. Приняв к сведению, что г-жа М. Версай (Соединенные Штаты Америки) более не будет участвовать в будущих сессиях GRSP, Группа высоко оценила ее вклад в работу GRSP в качестве Председателя на протяжении трех лет исполнения ею своих функций. GRSP была также проинформирована о том, что г-н В. Сальников (Российская Федерация) более не будет участвовать в будущих сессиях GRSP, в связи с чем Группа поблагодарила его за его ценный вклад в работу GRSP на протяжении более чем 20 лет. Группа пожелала им обоим всего наилучшего в их будущей деятельности.

XXV. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 24 повестки дня)

51. В связи со своей пятьдесят седьмой сессией, которую намечено провести в Женеве 18 (14 ч. 30 м.) – 22 (12 ч. 30 м.) мая 2015 года, GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 20 февраля 2015 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):
 - а) этап 2 разработки глобальных технических правил;
 - б) предложение по поправке 3.
4. Согласование манекенов для испытания на боковой удар.
5. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей.
6. Правила № 14 (крепления ремней безопасности).
7. Правила № 16 (ремни безопасности).
8. Правила № 17 (прочность сидений).
9. Правила № 22 (защитные шлемы).
10. Правила № 44 (детские удерживающие системы).

11. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)).
12. Правила № 94 (лобовое столкновение).
13. Правила № 127 (безопасность пешеходов).
14. Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы).
15. Предложение по новым правилам, касающимся лобового удара.
16. Общие поправки к Правилам № 14 и Правилам № 16.
17. Прочие вопросы:
 - a) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности;
 - b) определения и акронимы в правилах, относящихся к ведению 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 2015 года;
 - e) объемный механизм определения точки Н;
 - f) интеллектуальные транспортные системы.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRSP-56-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

<i>№</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
01	МАЗМ	19	Е	Предложение по исправлению поправок к проекту новых правил (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/26)	(a)
02	Председателем GRSP	1	Е	Порядок рассмотрения пунктов повестки дня пятьдесят шестой сессии GRSP	(a)
03	Японией	3 а)	Е	Замечания, касающиеся предложений Целевой группы по зоне испытания бампера	(a)
04	Председателем НРГ по ГТП № 7	2	Е	Доклад о ходе работы и график работы	(a)
05	Японией	2	Е	Проект шестого доклада о ходе работы НРГ по этапу 2 ГТП № 7	(a)
06	Испанией	11	Е	Предложение по дополнению 10 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)	(b)
07	Нидерландами	8	Е	Предложение по поправкам к Правилам № 17 (прочность сидений)	(a)
08	Францией	17	Е	Предложение по поправкам к ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/28 – проекту поправок серии 01 к Правилам № 129	(b)
09	Францией	17	Е	Проект поправок серии 01 к Правилам № 129 (сводный вариант)	(a)
10	КСАОД	7	Е	Предложение по поправкам к ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/27 (Правила № 16)	(b)
11/Rev.1 МОПАП		6	Е	Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 07 к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)	(a)

<i>№</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
12	МОПАП	22 h)	Е	Предложение по дополнению 1 к Правилам и по дополнению 1 к поправкам серии 01 к Правилам, касающимся бокового удара о столб	(a)
13/Rev.1	МОПАП	18	Е	Предложение по поправкам к ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/23 (проект новых Правил, касающихся лобового удара)	(a)
14	МОПАП	7	Е	Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	(a)
15/Rev.2	МОПАП	13	Е	Предложение по поправкам к ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/22 (лобовое столкновение)	(b)
16	МОПАП	7	Е	Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (сводный вариант)	(a)
17	Германией	15	Е	Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей)	(d)
18	Германией	15	Е	Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей)	(d)
19	Нидерландами	20	Е	Предложение по общим поправкам к Правилам № 14 и Правилам № 16	(b)
20	Республикой Корея	16	Е	Уточнение зоны (зон) изъятия для гибкой нижней части модели ноги применительно к испытанию на удар о бампер	(a)
21	Республикой Корея	3 a)	Е	Уточнение методов проведения испытаний активных устройств защиты пешеходов	(a)
22	Японией	22 a)	Е	Информация о проводимых в Японии национальных мероприятиях, касающихся мотоциклов, работающих на водородных топливных элементах (МВТЭ)	(c)
23/Rev.2	Японией	18		Проект новых поправок серии 01 к Правилам № [X], касающимся официального утверждения испы-	(a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
24/Rev.1	КСАОД	17	Е	Правила с использованием жесткого барьера полного профиля (ЖБПП) Правила № 129 ООН (Правила ООН, касающиеся размера "i"): важный шаг на пути к повышению защиты детей в случае ДТП	(a)
25	Японией	22 i)	Е	Предложение по поправкам к Правилам ООН, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах	(d)
26	КСАОД	11	Е	Предложение по дополнению 10 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)	(b)
27	МОПС	17	Е	Усовершенствованные детские удерживающие системы (Правила № 129) – проект брошюры	(a)
28	Францией	17	Е	Усовершенствованные детские удерживающие системы (Правила № 129) – бустерные сиденья и бустерные подушки	(a)
29	МОПС	22 a)	Е	(МОПС) Результаты "EuroNCAP"	(c)
30	МОПАП	3 a)	Е	ГТП ООН № 9 (безопасность пешеходов) – сравнительный анализ последствий использования старого и нового методов для определения зоны испытания бампера	(a)
31/Rev.1	Нидерландами	17	Е	Предложение по дополнению 4 к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы размера i)	(d)
32	МОПАП	6	Е	Правила № 14 (крепления ремней безопасности) – предложение по поправкам серии 08	(b)
33	Австралией	22 h)	Е	Предложение по дополнению 1 к первоначальному варианту Правил, касающихся бокового удара о столб, и предложение по дополнению 1 к поправкам серии 01 к Правилам, касающимся бокового удара о столб	(d)
34	Республикой Корея	22 a)	Е	Обновленная информация о KNCAP в 2014 году	(c)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
35	КСАОД	7	Е	Правила № 16 – крепления ISOFIX	(a)
36	Францией	18	Е	Требования к эффективности взрослого женского манекена "Hybrid III" 5-го перцентиля	(a)
37	Германией	22 f)	Е	НПГ по согласованию технических характеристик объемного механизма определения точки Н	(a)
38	ЕК	3 a)	Е	Предложение по поправкам к ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17	(a)
39	ЕК	3 a)	Е	Предложение по поправкам к ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/30	(b)
40	ЕК	16	Е	Предложение по поправкам к ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/31	(a)
41	ЕК	16	Е	Предложение по поправкам к ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/32	(b)
42	Республикой Корея	7	Е	Предложение об обязательной установке сигнализаторов непристегнутых ремней безопасности на задних сиденьях легковых автомобилей (Правила № 16 – ремни безопасности)	(a)

Примечания:

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

Приложение II

Проект поправок к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2014/34 (см. пункт 14 настоящего доклада)

...

Пункт 5.3.8.7 изменить следующим образом:

"5.3.8.7 Транспортные средства – кабриолеты, определенные в пункте 2.9.1.5 Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), оснащают по меньшей мере двумя нижними креплениями ISOFIX. В тех случаях, когда на таких транспортных средствах предусмотрено крепление верхнего страховочного троса ISOFIX, это крепление должно удовлетворять надлежащим положениям настоящих Правил".

Включить новый пункт 5.3.8.8 следующего содержания:

"5.3.8.8 Если транспортное средство оснащено лишь одним сиденьем в каждом ряду, требуется обеспечить только одно положение ISOFIX на пассажирском сиденье. **В тех случаях, когда на таких транспортных средствах предусмотрено крепление верхнего страховочного троса ISOFIX, это крепление должно удовлетворять соответствующим положениям настоящих Правил.** Вместе с тем, в тех случаях когда на пассажирском сиденье невозможно установить даже самое маленькое крепление ISOFIX, которое располагалось бы по ходу движения (как это определено в добавлении 2 к приложению 17 к Правилам № 16), никакого положения ISOFIX не требуется, если для этого транспортного средства предназначена конкретная детская удерживающая система".

...

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 29 (кабины грузовых транспортных средств)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/4 (см. пункт 24 настоящего доклада)

Пункт 5.3.1 изменить следующим образом:

"5.3.1 В ходе испытаний ... кабина должна оставаться прикрепленной к раме предусмотренными конструкцией штатными креплениями **и не должна непреднамеренно двигаться, смещаться или поворачиваться по отношению к точкам крепления**".

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/29 (см. пункт 25 настоящего доклада)

Приложение 3,

...

Пункт 7.3.3.1 изменить следующим образом:

"7.3.3.1 Фронтальная сторона ударного элемента... Допускается наклон ударного элемента либо кабины. Если **в качестве ударного элемента используется маятник**, то наклон кабины не допускается, **и кабина должна быть установлена в горизонтальном положении**".

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей)

Приняты на основе документа GRSP-56-17 (см. пункт 31 настоящего доклада)

Пункты 5–5.1.1.3 изменить следующим образом:

- "5. Часть I: Требования, предъявляемые к электробезопасности транспортного средства
- 5.1 Защита от электрического удара
- Настоящие требования в отношении электробезопасности применяются к высоковольтным шинам в тех случаях, когда они не подключены к внешним высоковольтным источникам энергии.
- 5.1.1 Защита от прямого контакта
- Части под напряжением должны быть защищены от прямого контакта и соответствовать положениям пунктов 5.1.1.1 и 5.1.1.2. Ограждения, кожухи, твердая изоляция и соединители должны быть устроены так, чтобы их нельзя было открыть, разъединить, разобрать или снять без соответствующих инструментов.**
- Вместе с тем, соединители (включая входное соединительное устройство на транспортном средстве) разрешается разъединять без соответствующих инструментов, если они удовлетворяют одному или более из нижеперечисленных требований:**
- a) **они соответствуют положениям пунктов 5.1.1.1 и 5.1.1.2 в случае разъединения, либо**
 - b) **они расположены под полом и снабжены запорным механизмом, либо**
 - c) **они снабжены запорным механизмом. Для разъединения соединительного устройства требуется снять другие компоненты, не являющиеся частью соединительного устройства, либо**
 - d) **в течение одной секунды после разъединения соединительного устройства эффективное значение напряжения частей под напряжением не превышает 60 В для постоянного тока или 30 В для переменного тока (эффективное значение).**
- 5.1.1.1 Для защиты частей под напряжением, находящихся внутри пассажирского салона или грузового отделения, должна быть обеспечена степень защиты IPXXD.
- 5.1.1.2 Для защиты частей под напряжением, находящихся вне пассажирского салона и грузового отделения, должна быть обеспечена степень защиты IPXXB".

Пункты 5.1.1.4–5.1.1.5.3, изменить нумерацию на 5.1.1.3–5.1.1.4.3.

Приняты на основе документа GRSP-56-18 (см. пункт 31 настоящего доклада)

Пункты 5.1–5.1.1.3 изменить следующим образом:

- "5.1 Защита от электрического удара
- Настоящие требования в отношении электробезопасности применяются к высоковольтным шинам в тех случаях, когда они не подключены к внешним высоковольтным источникам энергии.
- 5.1.1 Защита от прямого контакта
- Защита от прямого контакта с частями под напряжением требуется также для транспортных средств, оснащенных любым типом ПЭАС, официально утвержденным на основании части II настоящих Правил.
- Части под напряжением должны быть защищены от прямого контакта и соответствовать положениям пунктов 5.1.1.1 и 5.1.1.2. Ограждения, кожухи, твердая изоляция и соединители должны быть устроены так, чтобы их нельзя было открыть, разъединить, разобрать или снять без соответствующих инструментов.**
- Вместе с тем, соединители (включая входное соединительное устройство на транспортном средстве) разрешается разъединять без соответствующих инструментов, если они удовлетворяют одному или более из нижеперечисленных требований:**
- a) они соответствуют положениям пунктов 5.1.1.1 и 5.1.1.2 в случае разъединения, либо
 - b) они расположены под полом и снабжены запорным механизмом, либо
 - c) они снабжены запорным механизмом. Для разъединения соединительного устройства требуется снять другие компоненты, не являющиеся частью соединительного устройства, либо
 - d) в течение одной секунды после разъединения соединительного устройства эффективное значение напряжения частей под напряжением не превышает 60 В для постоянного тока или 30 В для переменного тока (эффективное значение).
- 5.1.1.1 Для защиты частей под напряжением, находящихся внутри пассажирского салона или грузового отделения, должна быть обеспечена степень защиты IPXXD.
- 5.1.1.2 Для защиты частей под напряжением, находящихся вне пассажирского салона и грузового отделения, должна быть обеспечена степень защиты IPXXB".

Пункты 5.1.1.4–5.1.1.5.3, изменить нумерацию на 5.1.1.3–5.1.1.4.3.

Приложение V

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

Приняты на основе документа GRSP-56-31-Rev.1 (см. пункт 35 настоящего доклада)

Пункт 6.2.1.6 изменить следующим образом:

"6.2.1.6 чтобы все ляжки удерживающего устройства располагались таким образом, чтобы они не могли стать источником неудобства для пользователя при их обычном применении и не могли принять опасной конфигурации. **Не разрешается применение Y-образных ремней на усовершенствованных детских удерживающих системах, устанавливаемых по направлению движения. Такие ремни могут использоваться только на специально предназначенных для этого усовершенствованных детских удерживающих системах (детских люльках), устанавливаемых против направления движения или в боковом направлении.** Расстояние между плечевыми ляжками, проходящими рядом с шей, должно быть не меньше ширины шеи соответствующего манекена".

Приложение VI

Поправки к новым Правилам, касающимся электромобилей категории L

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11 (см. пункт 38 настоящего доклада)

Содержание

Пункт 12 исключить.

Приложение 8D, изменить следующим образом:

"8D Механический удар"

Текст Правил

Пункты 1–1.2 изменить следующим образом:

"1. Область применения

Настоящие Правила не охватывают требований к безопасности автотранспортных средств после аварии.

1.1 Часть I: Требования к безопасности, касающиеся электрического привода автотранспортных средств **категории L²**, максимальная расчетная скорость которых превышает 6 км/ч и которые оснащены одним или несколькими тяговыми двигателями, работающими на электричестве и не имеющими постоянного соединения с сетью, а также их высоковольтных компонентов и систем, которые гальванически соединены с высоковольтной шиной **электрического привода**.

1.2 **Часть II:** Требования к безопасности, касающиеся перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы (ПЭАС) автотранспортных средств **категории L**, максимальная расчетная скорость которых превышает 6 км/ч и которые оснащены одним или несколькими тяговыми двигателями, работающими на электричестве и не имеющими постоянного соединения с сетью.

Часть II настоящих Правил не применяется к ПЭАС, которая(ые) в основном используется(ются) в качестве источника питания для запуска двигателя и/или освещения и/или иных вспомогательных систем транспортного средства".

Включить новый пункт 5.1.3.3 следующего содержания:

"5.1.3.3 Транспортные средства, работающие на топливных элементах

² В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, пункт 2, – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

Если требование относительно минимального сопротивления изоляции не может выполняться на постоянной основе, то защита должна обеспечиваться любым из следующих способов:

- a) наличие двух или более слоев твердой изоляции, ограждений или кожухов, которые удовлетворяют требованиям пункта 5.1.1 независимо друг от друга;
- b) наличие бортовой системы контроля за сопротивлением изоляции с сигнальным устройством, предупреждающим водителя о падении уровня сопротивления изоляции ниже минимального предписанного значения. Сопротивление изоляции между высоковольтной шиной соединительной системы для зарядки ПЭАС и электрической массы контролировать не требуется, так как соединительная система для зарядки находится под напряжением только в процессе зарядки ПЭАС. Надлежащее функционирование бортовой системы контроля за сопротивлением изоляции подтверждается в соответствии с предписаниями, содержащимися в приложении 5".

Пункт 5.1.3.3, изменить нумерацию на 5.1.3.4.

Пункт 5.2.3 изменить следующим образом:

"5.2.3 Защита от разливов электролита

В транспортных средствах... и/или функционировании.

~~При переворачивании~~ Когда ПЭАС находится в перевернутом состоянии, электролит не должен проливаться".

Пункт 6.4.2 изменить следующим образом:

"6.4.2 Испытание на механический удар"

Пункт 6.4.2.2 изменить следующим образом:

"6.4.2.2 В случае высоковольтной ПЭАС сопротивление изоляции испытуемого устройства, измеренное после испытания в соответствии с приложением 4В к настоящим Правилам, должно обеспечиваться на уровне не менее 100 Ом/В для всей ПЭАС."

Пункт 12 исключить.

Приложение 6, часть 1,

Пункт 3.4.3 изменить следующим образом:

"3.4.3 Номинальная емкость (А·ч):"

Включить новые пункты 4–4.6 следующего содержания:

4. Топливные элементы (в случае наличия)

4.1 Торговое наименование и товарный знак топливного элемента:

4.2 Типы топливного элемента:

4.3 Номинальное напряжение (В):

- 4.4 **Число элементов:**.....
- 4.5 **Тип системы охлаждения (в случае наличия):**
- 4.6 **Максимальная мощность (кВт):**..... "

Пункты 4–7.4.2, изменить нумерацию на 5–8.4.2.

Приложение 6, часть 2

Пункт 1.4.3 изменить следующим образом:

"1.4.3 **Номинальная** емкость (А·ч):..... "

Приложение 6, часть 3

Пункт 2.3.2 изменить следующим образом:

"2.3.2 **Номинальная** емкость (А·ч):..... "

Приложение 8А, пункт 3.2, изменить следующим образом:

"3.2 Процедура испытания

...

По просьбе изготовителя в качестве замены соотношения "частота–ускорение", указанного в таблице 1 или в таблице 2, можно использовать режим испытания на виброустойчивость, определенный изготовителем, проверенный для применения транспортного средства и согласованный с технической службой. Официальное утверждение ПЭАС, испытанной в соответствии с этим условием, ограничено конкретным типом транспортного средства.

После вибрации..."

Приложение 8С, пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 Общие условия

В начале испытания в отношении снятой ПЭАС должны быть соблюдены следующие условия:

- a) **СЗ корректируется по меньшей мере на 90% от номинальной емкости, указанной в пункте 3.4.3 части 1 приложения 6 или в пункте 1.4.3 части 2 приложения 6 либо в пункте 2.3.2 части 3 приложения 6.**
- b) Испытание..."

Приложение 8D, заголовок изменить следующим образом:

"Механический удар"

Приложение 9В

Пункты 1 и 2 изменить следующим образом:

"1. Общие положения

Сопротивление изоляции измеряют после проведения эксплуатационного испытания на **водонепроницаемость**.

2. Процедура

...

- b) затем для замера сопротивления **изоляции** необходимо приложить напряжение **постоянного тока 500В** между всеми **находящимися под высоким напряжением входами и незащищенными токопроводящими частями транспортного средства/электрической массы** при ее наличии."

Приложение VII

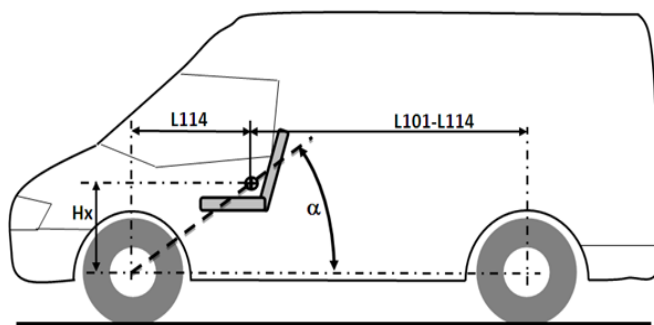
Проект поправок к новым Правилам, касающимся бокового удара о столб (ECE/TRANS/WP.29/2014/79)

Приняты на основе документа GRSP-56-33 (см. пункт 48 настоящего доклада)

Пункт 1.1, изменить следующим образом:

"1.1 Настоящие Правила применяют к:

- a) транспортным средствам категории M_1 , имеющим полную массу транспортного средства до 3 500 кг; и
- b) транспортным средствам категории N_1 при условии, что острый угол альфа (α), измеренный между горизонтальной плоскостью, проходящей через центр передней оси, и угловой поперечной плоскостью, проходящей через центр передней оси и точкой R сиденья водителя, как это показано на рисунке ниже, составляет менее $22,0^\circ$; или соотношение между расстоянием от точки R сиденья водителя до центральной точки задней оси (L101-L114) и расстоянием между центральной точкой передней оси и точкой R сиденья водителя (L114) – менее 1,3³.



"

³ В соответствии с определением в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, пункт 2, – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

Приложение VIII

Проект поправок к новым правилам, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ECE/TRANS/WP.29/2014/78)

Приняты на основе документа GRSP-56-25 (см. пункт 49 настоящего доклада)

Пункт 7.1.1.2 изменить следующим образом:

"7.1.1.2 Маркировка заправочного блока. Вблизи заправочного блока, например с внутренней стороны наливной горловины, прикрепляют наклейку с указанием следующей информации: тип топлива (например, "КГВ" для газообразного водорода), МДЗ, НРД и дата изъятия резервуаров из эксплуатации".

Приложение IX

[Только на английском языке]

Перечень неофициальных рабочих групп GRSP

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Frontal Impact (FI)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : pierre.castaing@utac.com	December 2014	
Harmonized side impact dummies	Ms. Marisol Medri (USA) Phone : +1 202 366 6987 Fax : +1 202 493 29 90 e-mail : marisol.medri@dot.gov	December 2015	
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 2015	OICA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : pierre.castaing@utac.com	[December 2015]	
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	November 2015	
Electric Vehicle Safety (EVS)	Mr. N. Nguyen (USA), (vice-chaired by the European Union and China) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 e-mail : nha.nguyen@dot.gov	December 2015	Japan
Rechargeable Energy Storage Systems (REESS)	Mr. G. Kellermann (Germany) Phone : +49 228 300 43 04 Fax : +49 228 300 807 43 04 e-mail : gerd.kellermann@bmvbs.bund.de	June 2015	OICA