


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

Женева, 18–22 мая 2015 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	4
II. Утверждение повестки дня	3	4
III. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 2 повестки дня)	4–5	4
IV. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 3 повестки дня)	6–9	5
A. Предложение по этапу 2 разработки Глобальных технических правил	6–8	5
B. Предложение по поправке 2	9	6
V. Согласование манекенов, предназначенных для испытания на боковой удар (пункт 4 повестки дня)	10	6
VI. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 5 повестки дня)	11	6
VII. Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 6 повестки дня)	12	7
VIII. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 7 повестки дня)	13–18	7
IX. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 8 повестки дня)	19–21	9
X. Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 9 повестки дня)	22	10



XI.	Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 10 повестки дня)	23–24	11
XII.	Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 11 повестки дня)	25	11
XIII.	Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 12 повестки дня)	26–27	11
XIV.	Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 13 повестки дня)	28	12
XV.	Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 14 повестки дня)	29–32	12
XVI.	Предложение по новым правилам, касающимся лобового удара (пункт 15 повестки дня)	33	13
XVII.	Общие поправки к правилам № 14 и 16 (пункт 16 повестки дня)	34	14
XVIII.	Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня)	35–44	14
	A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях по пассивной безопасности	35	14
	B. Определение и акронимы в правилах, относящихся к ведению GRSP	36	15
	C. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп (РГ)	37	15
	D. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2015 года	38	15
	E. Объемный механизм определения точки Н	39	15
	F. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)	40	16
	G. Общие поправки к правилам № 12, 94, 95, 100, проекту правил, касающихся электромобилей категории L (ECE/TRANS/WP.29/ 2015/69), и проекту правил по единообразным предписаниям, касающимся официального утверждения легковых автомобилей в случае лобового столкновения с уделением особого внимания удерживающим системам	41	16
	H. Правила № 11 (дверные замки и петли)	42	16
	I. Общие поправки к правилам № 16, 44, 94 и 129	43	17
	J. Правила, касающиеся бокового удара о столб	44	17
XIX.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 24 повестки дня)	45	17

Приложения

I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-57-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения	19
II.	Проект поправок к Правилам № 16 (ремни безопасности)	23
III.	Проект поправок к Правилам № 94 (лобовое столкновение)	24
IV.	Проект поправок к Правилам № 127 (безопасность пешеходов)	25
V.	Проект поправок к проекту правил, касающихся лобового удара, с уделением особого внимания удерживающей системе	27

VI.	Общие поправки к правилам № 12, 94, 95, 100, проекту правил, касающихся электромобилей категории L, и проекту правил по единообразным предписаниям, касающимся официального утверждения легковых автомобилей в случае лобового столкновения с удалением особого внимания удерживающей системе (ECE/TRANS/WP.29/2015/69)	33
VII.	Перечень неофициальных рабочих групп GRSP	35

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою пятьдесят седьмую сессию в Женеве 18–22 мая 2015 года под председательством г-на Нха Нгуена (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 и Amend.2) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Бразилии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Румынии, Соединенных Штатов Америки, Таиланда, Чешской Республики, Франции, Швейцарии, Швеции и Японии. В работе сессии приняли участие эксперт от Европейской комиссии (ЕК), а также 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 НКАП) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАИ). По особому приглашению секретариата на сессии присутствовал также эксперт от Ассоциации европейских производителей велосипедов (АЕПВ).

2. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

II. Утверждение повестки дня

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/14 и Add.1,
неофициальный документ GRSP-57-10

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/1 и Add.1), предложенную для пятьдесят седьмой сессии, включив в нее новые пункты 17 g)–17 j) и 18, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-57-10). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении VII 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

4. Эксперт от Германии от имени Председателя неофициальной рабочей группы (НРГ) по этапу 2 разработки Глобальных технических правил № 7 ООН (ГТП ООН) проинформировал GRSP о ходе работы этой НРГ. Он уточнил, что НРГ достигла прогресса в разработке процедур сертификации манекена для усовершенствования контроля в контексте разброса показаний, зафиксированного в небольшом числе каналов данных в ходе предыдущей деятельности. Он пояснил, что эта работа продолжается с использованием усовершенствованных манекенов для установления корреляции между трупом человека (PMHS) и манекеном с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенным для испытания на удар сзади (BioRID), на сиденьях серийного производства. Он отметил, что НРГ надеется получить конкретные результаты этой деятельности до летнего перерыва. Кроме того, он заявил, что изготовитель направляет НРГ чертежи ма-

некена для включения в добавление 1 к Общей резолюции № 1 (ОР.1) и что, как предполагает НРГ, проект предложения будет представлен параллельно с проектом поправки к ГТП № 7 ООН, по всей видимости, на сессии GRSP в декабре 2015 года. GRSP решила обратиться к WP.29 и его Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3) на их сессиях в июне 2015 года с просьбой одобрить продление мандата НРГ до декабря 2016 года.

5. И наконец, GRSP решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в декабре 2015 года на основе итогов 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/2015/2,
неофициальные документы GRSP-57-12 и GRSP-57-15-Rev.1

6. Эксперт от ЕК представил документ GRSP-57-15-Rev.1, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2 и содержащий предложение о введении определения жесткого бамперного бруса в зоне испытания в дополнение к предлагаемому методу испытания бампера с использованием ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI). Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-57-12, разъяснив, что новое определение зоны испытания обусловливает использование испытательных поверхностей бампера под углом, превышающим обоснованный угол в 30°. Он отметил, что это может повлечь за собой как абсолютное, так и относительное вращение ноги, а также ее скольжение по поверхности и приведет к невоспроизводимости данных. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сделала оговорку в отношении необходимости изучения этого предложения с учетом изложенных выше опасений относительно воспроизводимости результатов в случае использования испытательного механизма при ударе под углом 30° или более. Она сообщила, что результаты этого исследования поступят к сессии GRSP, которая состоится в декабре 2015 года. Эксперт от Японии предложил поделиться данными, которыми располагает его страна, для их учета в анализе эффективности затрат. GRSP решила возобновить обсуждение этой темы, а также нерешенных вопросов в контексте предложения о поправках к ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2) на ее сессии в декабре 2015 года.

7. Сославшись на материалы, представленные им (GRSP-56-21) в ходе сессии GRSP, состоявшейся в декабре 2014 года, эксперт от Республики Корея вновь отметил отсутствие положений, касающихся испытания активных устройств в целях дальнейшего совершенствования технических характеристик транспортных средств. Эксперт от МОПАП сообщил GRSP, что рекомендации и руководящие указания для технических служб в отношении испытания капотов, относящихся к системе активной безопасности, содержатся в документе (INF GR/PS/141 Rev.1) прежней НРГ, с которым можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/pedestrian_8.html.

8. GRSP решила возобновить рассмотрение этой темы на своей сессии в декабре 2015 года и просила экспертов от Кореи и МОПАП продолжить обмен

мнениями по возможному проекту поправки к ГТП ООН и по проекту запроса о предоставлении АС.3 разрешения на ее разработку. И наконец, GRSP решила обратиться к WP.29 и к АС.3 на их сессиях в июне 2015 года с просьбой одобрить продление мандата НРГ до декабря 2016 года.

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

9. GRSP решила отложить обсуждение этого пункта повестки дня до своих следующих сессий в ожидании итогов анализа затрат и выгод, а также транспортирования результатов работы на этапе 1 разработки ГТП ООН в законодательство Соединенных Штатов Америки.

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

10. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющаяся Председателем НРГ по согласованию манекенов, предназначенных для испытания на боковой удар, сообщила GRSP о ходе работы этой группы. Она уточнила, что НРГ сосредоточена на разработке добавления 2 к OP.1 и на решении задач, связанных с включением в это добавление положений о мужском манекене 50-го перцентиля самого последнего сборочного уровня, предназначенном для испытания на боковой удар (WorldSID). Она отметила, что технические требования к этому манекену были опубликованы в стандарте ISO 15830:2013 и что ИСО согласна разрешить воспроизвести в этом добавлении некоторые элементы данного стандарта и включить в него другие элементы посредством ссылки. Вместе с тем она указала, что сборочный уровень мужского манекена в стандарте ИСО не является самым последним и что ИСО завершает разработку дополнения к стандарту ISO 15830 «Технические требования к WorldSID ИСО», в котором отражены самые последние достижения в области разработки манекенов. И наконец, она заявила, что НРГ продолжит дискуссию с ИСО для отражения достижений в области разработки манекенов, указанных в вышеупомянутом обновленном стандарте ИСО, в проекте добавления 2. В конечном счете GRSP решила обратиться к WP.29 и АС.3 на их сессиях в июне 2015 года с просьбой одобрить продление мандата НРГ до декабря 2016 года.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-57-19

11. Председатель GRSP, являющийся сопредседателем НРГ по безопасности электромобилей (БЭМ), сообщил о ходе работы этой НРГ (GRSP-57-19). Он проинформировал GRSP о том, что последнее совещание НРГ состоялось в Париже в марте 2015 года. Он отметил, что, несмотря на заметный прогресс, достигнутый девятью целевыми группами, эксперт от Соединенных Штатов Америки, участвующая в работе НРГ, сочла, что все еще требуется более значительный объем данных и что предельный срок действия мандата НРГ (декабрь 2015 года) имеет второстепенное значение для подготовки полноценных ГТП ООН, которые были бы приемлемы для всех Договаривающихся сторон. Эксперт от Японии настоя-

тельно рекомендовал соблюсти предельные сроки и представить проект ГТП ООН на сессии GRSP в декабре 2015 года. Эксперт от Германии сделал аналогичное заявление. Сопредседатель НРГ заявил об открытости в контексте возможного двухэтапного подхода с учетом продления мандата на один год, с тем чтобы: i) представить проект ГТП ООН к сессии GRSP в декабре 2016 года с охватом 90% всех аспектов и затем ii) на втором этапе рассмотреть вопросы, подлежащие долгосрочному исследованию. Эксперты от Японии и Германии заявили, что отдают предпочтение упомянутому выше предлагаемому двухэтапному подходу. Будущие совещания планируется провести в следующие сроки: i) восьмое совещание – 15 июня 2015 года, Вашингтон, округ Колумбия, ii) девятое совещание – 14–18 сентября 2015 года, Чанчунь, Китай, и iii) сроки и место проведения десятого совещания предстоит определить.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2015/46,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/3

12. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/3, нацеленный на усовершенствование положений, касающихся транспортных средств категории M₁, имеющих только один ряд сидений, и предусматривающий введение нового определения «ковшеобразного сиденья». Эксперт от Нидерландов отметил, что документ ECE/TRANS/WP.29/2015/46, представленный для рассмотрения и голосования на сессии WP.29 в июне 2015 года, предусматривает внесение поправок в те же положения и что новое предложение о поправках создало бы путаницу. Эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/3. В конечном счете GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2015 года и поручила секретариату сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/3 в качестве ссылки в повестке дня этой сессии.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/4,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/13,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/15,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/16,
неофициальные документы GRSP-57-03, GRSP-57-07-Rev.1,
GRSP-57-09, GRSP-57-14-Rev.1, GRSP-57-17-Rev.2,
GRSP-57-18, GRSP-57-24, GRSP-57-25 и GRSP-57-28

13. Эксперт от КСАОД представил материалы (GRSP-57-25) для разъяснения положений документов ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/16 и GRSP-57-03 (заменяет документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/4) с целью уточнения предписаний о динамичном испытании системы заднего сиденья и официальном утверждении усовершенствованной удерживающей системы. Эксперт от Японии привел аргумент о том, что данное предложение не может использоваться для оценки характеристик подушек безопасности в рамках Правил № 94 ООН, так как оно касается не тех лиц, которые занимают переднее боковое сиденье. Эксперт от Франции уточнил, что данное предложение связано с концепцией удерживающих систем,

находящихся не на передних боковых, а на других сиденьях. Эксперт от ЕК отметил целесообразность согласования предлагаемых положений с предписаниями Правил № 21 ООН, касающимися скорости удара по сиденью, защищенному подушкой безопасности. В этой связи эксперт от КСАОД представил документ GRSP-57-28, включающий замечания, высказанные в ходе дискуссии. Эксперты от Франции и Японии сделали оговорки в отношении необходимости изучения данного предложения. Кроме того, эксперт от Нидерландов отметил, что это предложение затронет не только ремень безопасности, но и конструкцию всего транспортного средства. Эксперты от ЕК и МОПАП заявили, что это предложение следует обсудить в качестве полного пакета совместно с соответствующей поправкой к Правилам № 17 ООН, а именно с документом ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/14 (см. пункт 19 ниже). GRSP решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в декабре 2015 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-57-28 под официальным условным обозначением.

14. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/13, нацеленный на уточнение положений об официальном утверждении ремней безопасности «общего назначения». GRSP приняла это предложение с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/13 WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2015 года в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 ООН.

15. GRSP приняла к сведению документ GRSP-57-14-Rev.1, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/15 и нацеленный на уточнение аспектов установки на пряжке визуальных огоньков подсветки различного цвета, а также на улучшение ее видимости в темноте для пользователя ремнем и содействие спасанию водителя или пассажира. Эксперт от ЕК подчеркнул, что данное предложение направлено не на введение соответствующего контрольного сигнала, а скорее на обеспечение комфорта. И наконец, GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/15 с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу (включая документ GRSP-57-14-Rev.1). Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/15 WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2015 года в качестве составной части (см. пункт 14 выше) проекта дополнения 6 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 ООН.

16. Эксперт от Кореи сослался на обязательную установку сигнализатора непристегнутого ремня безопасности (СНРБ) на задних сиденьях (GRSP-57-24) в качестве одного из средств повышения низкой степени использования ремней безопасности на задних сиденьях в странах Азии. Упомянув о документе GRSP-57-24, эксперт от Японии представил документ GRSP-57-17-Rev.2, подготовленный совместно экспертами от ЕК и Кореи и служащий основой для предложения о поправках к Правилам ООН, нацеленного на использование СНРБ на задних сиденьях. GRSP приняла к сведению, что Соединенные Штаты Америки готовят по этому вопросу уведомление о предлагаемой разработке новых правил (УПРНП), которое будет распространено, возможно, в конце 2015 года. Эксперт от МОПАП привел довод о том, что вопрос о степени использования ремней безопасности следует рассматривать через призму многофункционального подхода, охватывающего аспекты образования, и что отдельное техническое решение не позволит урегулировать данную проблему, а лишь приведет к дополнительным накладным расходам для потребителей. Эксперт от Германии отметил, что высокая степень использования ремней безопасности в его стране обусловлена строгим контролем за соблюдением закона. Эксперт от Нидерландов сделал аналогичное заявление. Эксперт от Франции согласился с обоснованностью запроса, однако сделал оговорку относительно необходимости изучения данного вопроса

и подтвердил необходимость проведения эффективного анализа затрат и результатов, а также надлежащего обоснования данного предложения. Эксперт от Дании поддержал это предложение, хотя и усомнился в необходимости предлагаемого времени отключения СНРБ и в исключении из области применения этого предложения многоцелевых транспортных средств. И наконец, GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2015 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-57-17-Rev.2 под официальным условным обозначением.

17. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-57-09 с предложением о внедрении нового приспособления с целью проверки наличия пространства для универсальных детских удерживающих систем (ДУС) типа «lie-flat» (GRSP-57-07-Rev.1). Он настоятельно призвал к внедрению данного приспособления, позволяющего устанавливать универсальные ДУС этого типа с учетом таких особых медицинских аспектов, как неспособность недоношенных детей держать голову. Он заявил, что нынешнее приспособление ISOFIX, предусмотренное в Правилах № 44 ООН, является слишком крупным, и указал на целесообразность внедрения – с учетом его предложения – приспособления, объем которого вписывался бы в объемы пространства, необходимого для установки ДУС против направления движения транспортного средства и по направлению его движения (за исключением боковых объемов). Эксперт от МОПАП предложил не использовать это приспособление для идентификации положения размера «i», так как в противном случае наличие положений размера «i» в транспортном средстве будет ограничено. Кроме того, он указал на целесообразность привязки данного предложения к конкретному положению в транспортном средстве. Замечания эксперта от МОПАП в целом поддержали эксперты от Франции, Германии, ЕК и Нидерландов. И наконец, GRSP решила вернуть НРГ документ GRSP-57-07-Rev.1 для обсуждения в качестве полного пакета совместно с положениями Правил № 129 ООН (см. пункт 30 ниже).

18. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSP-57-18, нацеленный на обеспечение надлежащего функционирования натяжителя ремня безопасности в самом верхнем и самом низком положениях регулировки, а также на решение других вопросов, связанных с проверкой совместимости ДУС на сиденьях транспортных средств. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2015 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-57-18 под официальным условным обозначением.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/14,
неофициальный документ GRSP-57-23

19. Со ссылкой на дискуссию, состоявшуюся в рамках пункта 7 повестки дня (см. пункт 13 выше), эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/14 с предложением о повышении энергопоглощающей способности задней части спинок сидений с учетом более значительного смещения вперед лиц, занимающих задние сиденья и удерживаемых новыми ремнями безопасности, оборудованными усовершенствованными ограничителями нагрузки. Вместе с тем он предложил отложить обсуждение, которое планировалось провести на сессии GRSP в декабре 2015 года, так как данное предложение потребует внесения параллельной поправки в Правила № 16 ООН для расширения требований о соприкосновении пассажиров со спинками задних сидений. GRSP решила возобновить дискуссию на своей следующей сессии на основе нового предложения

в качестве итога обмена мнениями между экспертами от Нидерландов, КСАОД, МОПАП и других заинтересованных сторон.

20. GRSP одобрила документ GRSP-57-23, представленный экспертом от КСАОД и предусматривающий различные сценарии испытания сидений на прочность с учетом недостаточной ясности нынешних положений.

21. GRSP решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в декабре 2015 года и поручила секретариату сохранить документ GRSP-57-23 в качестве ссылки.

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

Документация: неофициальные документы GRSP-57-06 и GRSP-57-27

22. GRSP приняла к сведению документ GRSP-57-06, нацеленный на разработку возможного определения велосипедов с электродвигателем (типа «pedalex»), а также последствия введения требования об обязательном использовании шлемов, официально утвержденных по типу конструкции на основании Правил № 22 ООН. Эксперт от ЕК заявил, что транспортные средства типа «pedalex» служат одной из экологически чистых альтернатив, использование которых следует стимулировать, и что не следует создавать излишних препятствий для ее реализации в виде обязательного использования громоздких шлемов. Поэтому он предложил создать новый класс шлемов в рамках Правил № 22 ООН, предназначенных для лиц, пользующихся транспортными средствами типа «pedalex». Эксперт от Нидерландов заявил, что в настоящее время нет возможности разработать конструкцию надлежащим образом вентилируемых шлемов на основе Правил № 22 ООН. Он добавил, что как рынок, так и деловые круги не проявляют достаточного интереса к разработке вентилируемых шлемов и что необходимы дальнейшие исследования. Он подчеркнул ограниченные возможности экспертов GRSP в плане решения этой проблемы и настоятельно призвал к проведению дальнейших исследований. Эксперт от Франции высказался против создания подкласса шлемов в рамках Правил № 22 ООН. Он отметил, что этими Правилами ООН предусмотрены все принципы конструкции, позволяющие разработать шлемы для высокоскоростных велосипедов. Эксперт от Италии сделал аналогичное заявление против создания нового класса шлемов в рамках Правил ООН. Он подчеркнул необходимость защиты лиц, пользующихся высокоскоростными велосипедами, которые с точки зрения создаваемого ими риска следует рассматривать в качестве мотоциклов. И наконец, он заявил, что в Правилах № 22 ООН предусмотрено надлежащее конструктивное решение, применимое к этому виду транспортных средств. Эксперт от Кореи сделал такое же заявление, что и эксперты от ЕК и Нидерландов, и сообщил GRSP, что недостаточно успешное применение Правил № 22 ООН в странах Юго-Восточной Азии объясняется отсутствием надлежащих положений, позволяющих удовлетворять потребности стран с тропическим климатом в области мобильности. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщила GRSP, что недавно было распространено новое УПРНП для внесения поправок в нынешний Федеральный стандарт безопасности механических транспортных средств (FMVSS 218) с целью повышения степени использования шлемов. GRSP приняла к сведению проект публикации (GRSP-57-27), представленный секретариатом ЕЭК ООН для повышения осведомленности о Правилах № 22 ООН во всем мире. GRSP просила экспертов передать до 1 июня 2015 года (завершение работы) в секретариат информацию и замечания для усовершенствования проекта публикации.

XI. Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/5,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/6,
неофициальный документ GRSP-57-26

23. Эксперт от Испании представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/5, направленный на усовершенствование положений, касающихся динамического испытания ДУС, и решение вопроса, связанного с наличием ограничителей нагрузки на ремнях безопасности, используемых для крепления ДУС. GRSP приняла это предложение без поправок и поручила секретариату представить его на рассмотрение и голосование WP.29 и AC.3 на их сессиях в ноябре 2015 года в качестве проекта дополнения 10 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН.

24. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/6 в контексте материалов, содержащихся в документе GRSP-57-26, направленный на обновление ссылки на европейский стандарт, касающийся токсичности и воспламеняемости материалов, используемых при изготовлении ДУС. Эксперт от Германии проинформировал GRSP о последних поправках, внесенных GRSG в Правила № 118 ООН и касающихся значительно более высокой скорости горения в горизонтальной плоскости, чем указанная в предложении скорость, предусмотренная в стандарте EN 71. Эксперт от МОПАП просил сделать исключение для встроенных ДУС с учетом национального/регионального законодательства (т.е. регламента ЕС в отношении регистрации, оценки, разрешения и ограничения химических веществ (REACH)). GRSP решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в декабре 2015 года на основе пересмотренного предложения, внесенного экспертом от КСАОД в сотрудничестве с экспертом от МОПАП.

XII. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 11 повестки дня)

25. GRSP не получила никаких замечаний от экспертов по этой теме и решила исключить этот пункт из повестки дня своей сессии в декабре 2015 года.

XIII. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7 и
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/13,
неофициальный документ GRSP-57-02

26. Эксперт от Франции, являющийся Председателем НРГ по лобовому столкновению (ЛС), представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7, нацеленный на согласование Правил № 94 ООН с положениями нового проекта правил ООН (лобовое столкновение по всей ширине), касающимися защиты пожилых пассажиров. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7 с поправками, указанными в приложении III (включая документ GRSP-57-02) к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7 с поправками WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2015 года в качестве проекта поправок серии 03 к Правилам № 94 ООН.

27. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/13, предусматривающий согласование положений Правил № 94 ООН с новыми положениями о системах видеокамер/видеомониторов, содержащимися в Правилах № 46 ООН (устройства для непрямого обзора). GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении III (включая документ GRSP-57-02), и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 на рассмотрение на их сессиях в ноябре 2015 года в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 02 и в качестве составной части (см. пункт 26) проекта поправок 03 к Правилам № 94 ООН.

XIV. Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/8,
неофициальные документы GRSP-57-12, GRSP-57-13
и GRSP-57-16-Rev.1

28. Со ссылкой на решение, принятое в рамках пункта 3 а) повестки дня (см. пункт 6), эксперт от ЕК представил документ GRSP-57-16-Rev.1 (заменяющий собой документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/8, GRSP-57-12 и GRSP-57-13) с предложением включить новый метод испытания бампера и определение бамперной балки, которое соответствует потребностям, указанным экспертом от МОПАП на сессии GRSP в декабре 2014 года. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/8 с поправками, содержащимися в приложении IV (включая документ GRSP-57-16-Rev.1) к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить данное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2015 года в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 127 ООН.

XV. Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/9,
неофициальные документы GRSP-56-27, GRSP-57-04-Rev.2,
GRSP-57-08, GRSP-57-09, GRSP-57-20, GRSP-57-21
и GRSP-57-22

29. Эксперт от Франции, являющийся Председателем НРГ по усовершенствованным детским удерживающим системам (УДУС), представил материалы (GRSP-57-22), освещающие ход работы НРГ и основное содержание проекта поправок серии 01, включая положения, касающиеся бустерных сидений (документы GRSP-57-20 и GRSP-57-21, заменяющие собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/9). Он отметил, что в контексте этапа II разработки этих Правил ООН до сих пор еще не решены такие вопросы, как безопасность детей, находящихся в легковых автомобилях и занимающих бустерные сиденья без спинки, а также геометрическое определение испытательного приспособления (габариты) для бустерных сидений со встроенной спинкой. Эксперт от Германии предложил включить в Правила № 129 ООН только положения о бустерных сиденьях со спинками и пока сохранить положения о бустерных сиденьях других типов в Правилах № 44 ООН до полного пересмотра Правил № 44 ООН. Эксперт от ЕК одобрил работу, проведенную НРГ, и предложил и далее стимулировать концепцию размера «i», с тем чтобы разрешить устанавливать три УДУС на одном ряду сидений в более крупных семейных легковых автомобилях. GRSP решила возобно-

вить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2015 года в ожидании итогов работы НРГ и распорядилась распространить документ GRSP-57-20 под официальным условным обозначением.

30. Со ссылкой на дискуссию, состоявшуюся в рамках пункта 7 повестки дня (см. пункт 17 выше), эксперт от КСАОД представил на основе соответствующих материалов (документ GRSP-57-09) надлежащую поправку (GRSP-57-08) к Правилам № 129 ООН, предусматривающую внедрение УДУС типа «lie-flat». GRSP решила передать документ GRSP-57-08 на рассмотрение НРГ.

31. GRSP решила обратиться к WP.29 и AC.3 на их сессиях в июне 2015 года с просьбой одобрить продление мандата НРГ до декабря 2016 года.

32. GRSP рассмотрела проект брошюры (GRSP-57-04-Rev.2) в рамках скоординированной информационной кампании по Правилам № 129 ООН. GRSP отметила, что данная брошюра затрагивает различные целевые группы (т.е. потребителей, директивные органы, розничных торговцев). Эксперт от МОПС внес предложение о сокращении части текста брошюры, касающегося таких целевых групп, как родители и потребители, с учетом информации, представленной в документе GRSP-56-27. GRSP приняла к сведению, что окончательное решение о графической структуре и содержании брошюры примет секретариат ЕЭК ООН. GRSP в принципе одобрила техническое содержание проекта брошюры (GRSP-57-04-Rev.2) в ожидании окончательных замечаний и информации от ее экспертов, которые должны быть переданы в секретариат к 1 июня 2015 года (завершение работы).

XVI. Предложение по новым правилам, касающимся лобового удара (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/12,
неофициальные документы GRSP-57-01, GRSP-57-02,
GRSP-57-29-Rev.1 и GRSP-57-31

33. Эксперт от Франции, являющийся Председателем НРГ по лобовому удару, представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11 в качестве окончательного проекта правил ООН, касающихся лобового удара, с уделением особого внимания удерживающей системе с критерием сжатия грудной клетки (КСГК), равным 42 мм. Он также представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/12 с поправками, содержащимися в документе GRSP-57-01 и предусматривающими требование об ограничении КСГК 34 мм в поправках серии 01 к правилам ООН. Эксперт от Японии предложил также согласовать положения проекта этих правил ООН с новыми положениями о системах видеокамер/видеомониторов в Правилах № 46 ООН (см. пункт 27 выше). GRSP отметила также недостаток чертежей и технических требований в отношении женского манекена 5-го перцентиля и решила включить сноску для напоминания заинтересованным сторонам о необходимости своевременной передачи вышеупомянутых технических требований для принятия WP.29 и AC.1 проекта правил ООН. GRSP рассмотрела документ GRSP-57-29-Rev.1, содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11 и включающий все замечания, поступившие в ходе дискуссии (в том числе документ GRSP-57-02). И наконец, GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/12 с поправками, указанными в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2015 года следующие документы: i) ECE/TRANS/WP.29/GRSP/

2015/11 в качестве проекта новых правил ООН, касающихся лобового удара, с уделением особого внимания удерживающей системе и ii) ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/12 в качестве поправок серии 01 к новым правилам ООН. Эксперт от Франции представил документ GRSP-57-31, предназначенный только для информирования, для дальнейшего обоснования биомеханических порогов смещения грудной клетки, указанных в проекте правил ООН.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/10

34. GRSP отметила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/10, представленный экспертом от Нидерландов для разъяснения того, что устройство регулировки эффективной верхней точки крепления по высоте (которая используется с недавних пор на городских автобусах) может быть предусмотрено требованиями, касающимися приспособлений для крепления, либо требованиями, касающимися ремней безопасности. Эксперт от Дании выразил опасения в связи с тем, что данная система будет использоваться в качестве ДУС в автобусах, как это имело место в прошлом, так как она дешевле настоящей ДУС. Эксперт от Франции в принципе поддержал данное предложение в ожидании дальнейших разъяснений. GRSP решила возобновить дискуссию на своей сессии в декабре 2015 года на основе пересмотренного предложения, которое добровольно вызвался подготовить эксперт от Нидерландов.

XVIII. Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня)

A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях по пассивной безопасности

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

35. GRSP возобновила обсуждение документов GRSP-56-22, GRSP-56-29 и GRSP-56-34. Эксперт от Японии сообщил GRSP о принятом в его стране законопроекте, допускающем внедрение мотоциклов, работающих на водороде и топливных элементах (GRSP-56-22). Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировала GRSP о том, что правительство ее страны все еще занимается подготовкой УПРПП по этапу 1 разработки ГТП № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах). Она поддержала мнение эксперта от ЕК относительно планирования будущей деятельности по этапу 2 разработки ГТП ООН на сессии GRSP в декабре 2015 года. Эксперт от МОПС представил результаты оценочных испытаний (GRSP-56-29), проводившихся Европейской программой оценки новых автомобилей (НКАП) в контексте квадроциклов большой грузоподъемности. Он отметил, что низкий уровень их безопасности по сравнению с обычными пассажирскими автомобилями (автомобилями категории M₁) и их растущая популярность представляют серьезную проблему для безопасности дорожного движения. Вместе с тем эксперт от Франции заявил, что в его стране для управления этими транспортными средствами требуется водительское удостоверение и что степень их присутствия на европейском рынке до сих пор является низкой; кроме того, недавно в Европейском союзе были приняты новые требования в отношении таких транспортных средств. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщила GRSP, что в ее стране такие транс-

портные средства также пользуются растущей популярностью и что в США проводятся оценочные испытания. Она заявила, что намерена обменяться имеющимися данными на сессии GRSP в декабре 2015 года. И наконец, эксперт от Кореи представил результаты реализации программы НКАП-Корея (GRSP-56-34) в 2014 году.

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

Документация: неофициальный документ WP.29-165-17

36. GRSP приняла к сведению документ WP.29-165-17 (размещенный на постоянной основе на ее веб-сайте) с перечнем акронимов в правилах ООН и ГТП ООН (http://www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/acronyms_definitions.html). GRSP просила всех своих членов пересмотреть данный документ и передать замечания в секретариат.

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

37. GRSP приняла к сведению ход работы по пересмотру 3 Соглашения (ECE/TRANS/WP.29/1114, пункты 49–53), а также то обстоятельство, что окончательный текст, как ожидается, будет представлен для принятия на сессии WP.29 в ноябре 2015 года. Что касается Правил № 14 ООН и их возможного включения в перечень А Правил № 0 ООН, то эксперт от Австралии разъяснил, что, по его мнению, Правила № 14 ООН нуждаются в поправках, и сообщил, что на сессии GRSP в декабре 2015 года будет внесено предложение с целью указания возможных решений.

Д. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2015 года

38. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 165-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1114 и Corr.1).

Е. Объемный механизм определения точки Н

Документация: неофициальный документ GRSP-57-30

39. Эксперт от Германии, являющийся Председателем НРГ по объемному механизму определения точки Н, представил документ GRSP-57-30 для информирования GRSP о ходе работы НРГ. Он отметил, что НРГ пока не в состоянии разработать круг ведения группы, так как было решено вначале проконсультироваться с GRSP и WP.29. Он указал, что цель НРГ состоит в подготовке добавления к Общей резолюции (ОР.1), касающегося объемного механизма определения точки Н, и что поэтому необходимо будет использовать подробную информацию об объемном механизме определения точки Н, например подробные чертежи, которая в настоящее время имеется только в стандартах международного Общества инженеров автомобильной промышленности (ОИАП). GRSP согласилась с просьбой НРГ о том, чтобы просить WP.29 и АС.3 на их сессиях в июне 2015 го-

да дать указания о том, какие меры надлежит принять для получения вышеупомянутых технических требований и чертежей от международного ОИАП.

Ф. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)

40. Секретариат сообщил GRSP о рабочем совещании по ИТС, которое будет организовано в октябре 2015 года в Бордо совместно с ЕЭК ООН.

Г. Общие поправки к правилам № 12, 94, 95, 100, проекту правил, касающихся электромобилей категории L (ECE/TRANS/WP.29/2015/69), и проекту правил по единообразным предписаниям, касающимся официального утверждения легковых автомобилей в случае лобового столкновения с уделением особого внимания удерживающим системам

Документация: неофициальные документы WP.29-165-16 и GRSP-57-02

41. GRSP приняла к сведению просьбу WP.29 (WP.29-165-16) об изменении определения перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы (ПЭАС) следующим образом: «перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПЦХЭЭ)» и об использовании акронима ПЦХЭЭ во всех правилах ООН, относящихся к компетенции GRSP. Было отмечено, что это необходимо для недопущения путаницы с перезаряжаемыми системами хранения энергии различных видов (например, с системами хранения механической энергии). В этой связи GRSP приняла документ GRSP-57-02, воспроизведенный в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить его к сессии WP.29 и АС.1 в ноябре 2015 года в качестве проекта: i) дополнения 4 к поправкам серии 04 к Правилам № 12 (рулевое управление), ii) в составной части (см. пункт 27) дополнения 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 94 (защита от лобового столкновения), iii) поправок серии 03 к Правилам № 94 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7) (см. пункт 26), iv) дополнения 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 95 (защита от бокового столкновения), v) дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей), vi) поправки к проекту правил, касающихся электромобилей категории L (ECE/TRANS/WP.29/2015/69), и vii) поправки к проекту правил по единообразным предписаниям, касающимся официального утверждения легковых автомобилей в случае лобового столкновения с уделением особого внимания удерживающей системе (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11) (см. пункт 33).

Н. Правила № 11 (дверные замки и петли)

Документация: неофициальный документ GRSP-57-05-Rev.1

42. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-57-05-Rev.1, нацеленный на обеспечение надлежащей защиты задней двери для предотвращения возможности случайного открытия двери при движении транспортного средства по аналогии с существующими положениями, касающимися боковых дверей. Эксперты от ЕК и Франции в принципе поддержали это предложение. GRSP решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в декабре 2015 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-57-05-Rev.1 под официальным условным обозначением. По предложению Председателя GRSP эксперт от ЕК вызвался подготовить запрос на получение разрешения на разработку параллель-

ной поправки к ГТП № 1 ООН, которая будет представлена на сессии АС.3 в марте 2016 года вместе с ЕС, являющимся техническим спонсором.

I. Общие поправки к правилам № 16, 44, 94 и 129

Документация: неофициальный документ GRSP-57-11-Rev.1

43. Эксперт от ЕК представил документ GRSP-57-11-Rev.1, свидетельствующий о том, что некоторые изготовители транспортных средств приводят неверную информацию на предупреждающей наклейке, касающуюся подушки безопасности и предназначенную для защиты детей. Он разъяснил, что это предложение нацелено на то, чтобы дать более четкое указание родителям, устанавливающим ДУС на сиденьях, защищаемых подушкой безопасности. Эксперт от МОПАП заявил, что данное предложение требует изучения, а эксперт от Германии просил представить более убедительные доводы и обоснование в контексте этого предложения. GRSP решила возобновить дискуссию на своей сессии в декабре 2015 года на основе нового предложения, подготовленного экспертом от ЕК в координации с экспертами от КСАОД и МОПАП.

J. Правила, касающиеся бокового удара о столб

44. Со ссылкой на свою сессию, прошедшую в декабре 2014 года (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/56, пункт 48), GRSP подтвердила принятие и передачу WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года проекта дополнения 1 к первоначальному тексту правил ООН и проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к правилам ООН, касающимся бокового удара о столб.

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

45. В связи со своей пятьдесят восьмой сессией, которую намечено провести в Женеве 8 (9 ч. 30 м.) – 11 (12 ч. 30 м.) декабря 2015 года, GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 11 сентября 2015 года, т.е. за 12 недель до начала сессии.

1. Утверждение повестки дня.
2. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей).
3. Глобальные технические правила № 7 (подголовники).
4. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов):
 - а) этап 2 разработки Глобальных технических правил;
 - б) предложение по поправке 3.
5. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
6. Согласование манекенов, предназначенных для испытания на удар сбоку.
7. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей.
8. Правила № 11 (дверные замки и петли).

9. Правила № 14 (крепления ремней безопасности).
10. Правила № 16 (ремни безопасности).
11. Правила № 17 (прочность сидений).
12. Правила № 22 (защитные шлемы).
13. Правила № 44 (детские удерживающие системы).
14. Правила № 94 (лобовой удар).
15. Правила № 127 (безопасность пешеходов).
16. Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы).
17. Общие поправки к правилам № 14 и 16.
18. Общие поправки к правилам № 16, 44, 94 и 129.
19. Выборы должностных лиц.
20. Прочие вопросы:
 - a) обмен информацией о национальных и международных требованиях по пассивной безопасности;
 - b) определение и акронимы в правилах, относящихся к компетенции GRSP;
 - c) разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп;
 - d) основные вопросы, рассмотренные на июньской и ноябрьской сессиях WP.29 2015 года;
 - e) объемный механизм определения точки Н;
 - f) интеллектуальные транспортные системы.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRSP-57-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01	секретариатом	15	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/12 – Проект новых поправок серии 01 к проекту новых правил по единообразным предписаниям, касающимся официального утверждения легковых автомобилей в случае лобового столкновения с уделением особого внимания удерживающей системе	d)
02	секретариатом	17 g)	A	Общие поправки к правилам № 12, 94, 95, 100, проекту правил, касающихся электромобилей категории L (ECE/TRANS/WP.29/2015/69), и проекту правил по единообразным предписаниям, касающимся официального утверждения легковых автомобилей в случае лобового столкновения с уделением особого внимания удерживающей системе	d)
03	КСАОД	7	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/16 – Описание упрощенного метода испытания по приложению 14: предложение по добавлению 6 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	a)
04/ Rev.3	секретариатом	14	A	Проект брошюры в рамках скоординированной информационной кампании по Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы)	a)
05/ Rev.1	МОПАП	17 h)	A	Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 03 и дополнению 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 11 (дверные замки и петли)	b)
06	секретариатом	9	A	Правила № 22 и электровелосипеды	a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
07/ Rev.1	КСАОД	7	А	Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)	а)
08	КСАОД	14	А	Предложение по дополнению 5 к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы)	а)
09	КСАОД	14	А	Правила № 129 ООН: завершение разработки устройств для встроенных ДУС	а)
10	секретариатом	1	А	Порядок рассмотрения пунктов повестки дня	а)
11/ Rev.1	ЕК	17 i)	А	Предложение по общим поправкам к правилам № 16, 44, 94 и 129	а)
12	МОПАП	3 а) и 13	А	Безопасность пешеходов: зона испытания бампера	а)
13	МОПАП	13	А	Предложение по поправкам серии 02 к Правилам № 127 (безопасность пешеходов): предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/8	а)
14/ Rev.1	КСАОД	7	А	Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	д)
15/ Rev.1	ЕК	3 а)	А	Предложение по поправкам к Глобальным техническим правилам № 9 (безопасность пешеходов): предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2	б)
16/ Rev.1	ЕК	13	А	Предложение по поправкам серии 02 к Правилам № 127 (безопасность пешеходов): предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/8	д)
17/ Rev.2	ЕК, Японией и Кореей	7	А	Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	б)
18	Нидерландами	7	А	Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	б)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
19	США	5	А	Доклад для GRSP о ходе работы неофициальной группы по безопасности электромобилей в контексте Соглашения 1998 года	а)
20	Францией	14	А	Предложение по предложению, касающемуся поправок серии 01 к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы): предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/9	б)
21	Францией	14	А	Предложение по предложению, касающемуся поправок серии 01 к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы): сводный текст	а)
22	Францией	14	А	Доклад о статусе неофициальной рабочей группы по ДУС	а)
23	КСАОД	8		Правила № 17 (прочность сидений): запрос о получении разъяснений	с)
24	ЕК, Японией и Республикой Корея	7	А	Предложение по поправкам к Правилам № 16 ООН: обязательная установка сигнализатора непристегнутого ремня безопасности	а)
25	КСАОД	7	А	Документ с разъяснениями по документам GRSP/2015/16 и GRSP-57-03, касающимися официального утверждения удерживающей системы	а)
26	КСАОД	10	А	Требования, касающиеся токсикологии и воспламеняемости детских удерживающих систем, в Правилах № 44 ООН и Правилах № 129 ООН	а)
27	секретариатом	9	А	Анализ шлемов (Правила № 22 ООН)	а)
28	КСАОД	7	А	Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	б)

<i>№</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
29/ Rev.1	Председателем GRSP	15	A	Проект новых правил по единообразным предписаниям, касающимся официального утверждения легковых автомобилей в случае лобового столкновения с уделением особого внимания удерживающей системе	d)
30	Германией	17 e)		Доклад о статусе и ходе работы НРГ по согласованию технических требований к объемному механизму определения точки Н	a)
31	Францией	15	A	Обоснование биомеханических порогов смещения грудной клетки	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) Документ принят и будет представлен WP.29.

Приложение II

Проект поправок к Правилам № 16 (ремни безопасности)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/13 (см. пункт 14 настоящего доклада)

Пункт 7.7.1 изменить следующим образом:

«7.7.1 Комплект ремней устанавливается на тележке, имеющей сиденье и общие приспособления для крепления ремня, как это определено **на рис. 1** в приложении 6 к настоящим Правилам. Вместе с тем если комплект предназначен для ... максимальное возможное число реальных точек крепления».

Приложение 1В, пункт 12 изменить следующим образом:

«12. Официальное утверждение предоставлено/официальное утверждение распространено/официальное утверждение отменено/в официальном утверждении отказано² на установку/использование общих точек крепления, как это определено **на рис. 1** в приложении 6 к настоящим Правилам, для использования на конкретном транспортном средстве или на конкретных типах транспортных средств^{2,4}».

Приложение 6, пункт 3.2 изменить следующим образом:

«3.2 **Общие** крепления должны...»

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/15 (см. пункт 15 настоящего доклада)

Пункт 6.2.2.2. изменить следующим образом:

«6.2.2.2 ...поверхность размыкающего элемента должна быть окрашена красным цветом. В этот цвет не должны быть окрашены никакие другие части пряжки. Когда сиденье занято, в любой части пряжки допускается использование красного предупреждающего огонька подсветки, если этот огонек выключается **посредством застегивания пряжки ремня безопасности. Выключения огоньков, подсвечивающих пряжку, иного цвета (не красного) посредством пристегивания ремня безопасности не требуется. Эти огоньки не должны освещать пряжку таким образом, чтобы создавалось представление об огне красного цвета, указывающего на отстегнутую пряжку, либо красного сигнала предупреждения**».

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 94 (лобовое столкновение)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2015/7 (см. пункт 26 настоящего доклада)

По всему тексту Правил фразу «перезаряжаемая энергоаккумулирующая система (ПЭАС)» исправить на «перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)».

Пункт 2.3. изменить следующим образом:

«2.3 **«Ширина транспортного средства»** означает расстояние между двумя плоскостями, параллельными продольной центральной плоскости (транспортного средства) и касающимися транспортного средства по обеим сторонам от вышеупомянутой плоскости, исключая при этом внешние устройства непрямого обзора, боковые габаритные огни, указатели давления в шинах, указатели поворота, габаритные огни, эластичные брызговики и деформируемую часть боковин шины, расположенную непосредственно над точкой соприкосновения с дорогой».

...

Пункт 5.2.2 изменить следующим образом:

«5.2.2 После проведения испытания остаточное смещение рулевого колеса, измеряемое в центре ступицы рулевого колеса, не должно превышать 80 мм в вертикальном направлении вверх и 100 мм в горизонтальном направлении назад».

~~*Пункты 6.1.2 и 6.2.3 исключить*~~

...

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/ 2015/13 (см. пункт 27 настоящего доклада)

По всему тексту Правил фразу «перезаряжаемая энергоаккумулирующая система (ПЭАС)» исправить на «перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)».

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

«2.3 **«Ширина транспортного средства»** означает расстояние между двумя плоскостями, параллельными продольной центральной плоскости (транспортного средства) и касающимися транспортного средства по обеим сторонам от вышеупомянутой плоскости, исключая при этом внешние устройства непрямого обзора, боковые габаритные огни, указатели давления в шинах, указатели поворота, габаритные огни, эластичные брызговики и деформируемую часть боковин шины, расположенную непосредственно над точкой соприкосновения с дорогой».

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 127 (безопасность пешеходов)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/8 (см. пункт 28 настоящего доклада)

Включить новый пункт 2.12 следующего содержания:

«2.12 «Бамперная балка» означает конструктивный элемент, **находящийся позади бамперной облицовки, если она имеется**, и предохраняющий переднюю часть транспортного средства. Эта балка не должна содержать пенопласт, крепежные элементы оболочки или любые иные устройства защиты пешехода».

Прежний пункт 2.12, изменить нумерацию на 2.13.

Прежний пункт 2.13, изменить нумерацию на 2.14, а текст следующим образом:

«2.14 «Зона испытания бампера» означает либо переднюю облицовку транспортного средства между левым и правым углами бампера в соответствии с определением, содержащимся в пункте 2.17, минус зоны, покрытые расстоянием длиной 42 мм внутрь от каждого угла бампера и **измеренные горизонтально и перпендикулярно продольной средней плоскости транспортного средства**, либо между самыми дальними выступающими концами бамперной балки в соответствии с определением, содержащимся в пункте 2.12 (см. рис. 5D), **минус зоны, покрытые расстоянием 42 мм внутрь от каждого конца бамперной балки и измеренные горизонтально и перпендикулярно продольной средней плоскости транспортного средства**, в зависимости от того, какая зона шире».

Прежние пункты 2.14 и 2.15, изменить нумерацию на 2.15 и 2.16 соответственно.

Прежний пункт 2.16, изменить нумерацию на 2.17, а текст следующим образом:

«2.17 «Угол бампера» означает положение в поперечной плоскости точки соприкосновения транспортного средства с угломером в соответствии с определением на рис. 5B.

...

Углы бампера с обеих сторон определяются впоследствии в качестве крайних точек соприкосновения угломера с внешним контуром/передней облицовкой транспортного средства, установленных в соответствии с данной процедурой. Любые точки соприкосновения с верхним или нижним краем угломера в расчет не принимают. **Внешние устройства непрямого обзора** и шины в расчет не принимают.

...

Пункты 11.1 и 11.4 изменить следующим образом:

«11.1 Начиная с...

11.2 Начиная с **31 декабря 2017 года** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, под-

лежащий официальному утверждению, соответствует предписаниям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02.

...

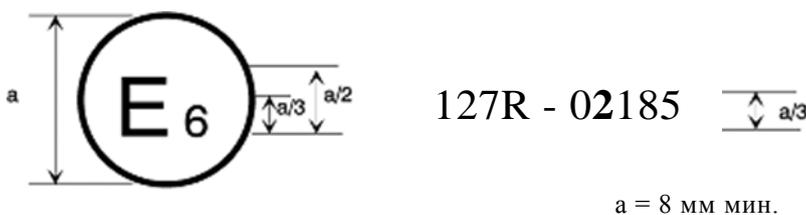
- 11.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа на основании предыдущих серий первоначального варианта настоящих Правил или серии поправок 01 к настоящим Правилам».

Приложение 2 изменить следующим образом:

«Приложение 2

Схема знаков официального утверждения

(См. пункты 4.4–4.4.2 настоящих Правил)



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства был официально утвержден в отношении его характеристик, влияющих на безопасность пешеходов, в Бельгии (E 6) на основании поправок серии 02 к Правилам № 127».

Приложение 5, пункт 1.5 изменить следующим образом:

- «1.5 Проводит не менее трех испытаний с использованием модели нижней части ноги – по одному в средней трети и в каждой из боковых третей **испытательной зоны** бампера в тех местах, которые будут сочтены наиболее вероятными для нанесения телесного повреждения. Испытания должны проводиться на конструкциях различных типов, если они не являются одинаковыми, в зоне, подлежащей оценке. Заданные точки измерения должны находиться на расстоянии не менее 84 мм, **измеренном по горизонтали и перпендикулярно продольной средней плоскости транспортного средства**. В протоколе испытания указывают положения, в которых проводятся лабораторные испытания».

Приложение 5, пункт 2.5 изменить следующим образом:

- «2.5 Проводит не менее трех испытаний с использованием модели верхней части ноги – по одному в средней трети и в каждой из боковых третей **зоны испытания бампера** в тех местах, которые будут сочтены наиболее вероятными для нанесения телесного повреждения. Испытания должны проводиться на конструкциях различных типов, если они не являются одинаковыми, в зоне, подлежащей оценке. Заданные точки измерения должны находиться на расстоянии не менее 84 мм, измеренном по горизонтали и перпендикулярно продольной средней плоскости транспортного средства. В протоколе испытания указывают положения, в которых проводятся лабораторные испытания».

Приложение V

Проект поправок к проекту правил, касающихся лобового удара, с уделением особого внимания удерживающей системе

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11 (см. пункт 33 настоящего доклада)

...

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

«2.3 "Ширина транспортного средства" означает расстояние между двумя плоскостями, параллельными продольной центральной плоскости (транспортного средства) и касающимися транспортного средства по обеим сторонам от вышеупомянутой плоскости, исключая при этом **внешние устройства непрямого обзора**, боковые габаритные огни, указатели давления в шинах, указатели поворота, габаритные огни, эластичные брызговики и деформируемую часть боковины шины, расположенную непосредственно над точкой соприкосновения с дорогой».

...

Пункт 2.12 изменить следующим образом:

«2.12 "Перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)" означает перезаряжаемую систему хранения **электрической** энергии, которая обеспечивает подачу электроэнергии для создания тяги».

...

Пункт 2.21 изменить следующим образом:

«2.21 "Соединительная система для зарядки перезаряжаемой системы хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)" означает электрическую цепь, используемую для зарядки ПСХЭЭ от внешнего источника электропитания, включая входное соединительное устройство на транспортном средстве».

...

Включить новые пункты 6.1.2–6.2.3 следующего содержания:

«6.1.2 В случае транспортного средства, оборудованного подушкой безопасности со стороны пассажира, предназначенной для защиты лиц помимо водителя, эта информация должна быть изложена на предупредительной наклейке, описание которой приведено в пункте 6.2 ниже.

6.2 На транспортном средстве, оборудованном подушками безопасности для защиты одного или нескольких пассажиров спереди, должна быть предусмотрена информация, указывающая, что использование обращенных назад детских удерживающих устройств на сиденьях, оборудованных подушками безопасности в сборе, является крайне опасным.

6.2.1 Как минимум такая информация должна быть приведена на наклейке с четкими предупреждающими пиктограммами, как это показано ниже:



Общие размеры должны составлять по крайней мере 120 x 60 мм либо должны соответствовать эквивалентной площади наклейки.

Приведенная выше наклейка может быть скорректирована таким образом, чтобы ее схема отличалась от указанного выше примера; вместе с тем ее текстовое содержание должно соответствовать изложенным выше предписаниям.

6.2.2 В случае подушки безопасности, обеспечивающей защиту спереди пассажира, сидящего на переднем сиденье, эта предупредительная наклейка должна быть прочно прикреплена на каждой из сторон

переднего солнцезащитного козырька перед пассажиром в таком положении, чтобы по крайней мере с одной стороны этого козырька она была постоянно видимой, независимо от положения этого козырька. В качестве альтернативы одна предупредительная наклейка должна находиться на видимой стороне солнцезащитного козырька в убранном положении, а вторая – на крыше за этим козырьком, с тем чтобы по крайней мере одна из этих наклеек была постоянно видимой. Должна быть исключена возможность беспрепятственного удаления предупредительной наклейки с козырька и крыши без явных и хорошо видимых повреждений козырька или крыши внутри транспортного средства.

В случае подушки безопасности, обеспечивающей защиту спереди на других сиденьях транспортного средства, предупредительная наклейка должна находиться непосредственно перед соответствующим сиденьем и должна быть постоянно и четко видна лицу, устанавливающему на этом сиденье обращенное назад детское удерживающее устройство. Требования, изложенные в настоящем пункте и пункте 6.2.1, не распространяются на положения сиденья, оборудованного устройством, которое автоматически блокирует подушку безопасности в сборе, обеспечивающую защиту спереди, в случае установки любого детского удерживающего устройства, обращенного назад.

- 6.2.3 Подробная информация относительно предупредительной наклейки должна быть приведена в руководстве по эксплуатации транспортного средства; как минимум в нем должен содержаться следующий текст на всех официальных языках страны или стран, где, как предполагается, может быть зарегистрировано транспортное средство (например, на территории Европейского союза, в Японии, в Российской Федерации или в Новой Зеландии и т.д.):

«ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ ЗАПРЕЩАЕТСЯ использовать обращенное назад детское удерживающее устройство на сиденье, защищенном ФУНКЦИОНИРУЮЩЕЙ ПОДУШКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, установленной перед этим сиденьем. Это может привести к ГИБЕЛИ РЕБЕНКА или НАНЕСЕНИЮ ЕМУ СЕРЬЕЗНЫХ ТЕЛЕСНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ».

Этот текст должен сопровождаться иллюстрацией предупреждающей наклейки, предусмотренной в транспортном средстве. Должна быть обеспечена возможность незатруднительного нахождения этой информации в руководстве по эксплуатации транспортного средства (например, при помощи конкретной ссылки на эту информацию, напечатанной на первой странице, табулятора страницы или отдельного буклета и т.д.).

Требования, перечисленные в настоящем пункте, не применяются в отношении транспортных средств, в которых все пассажирские сиденья оборудованы устройством, автоматически блокирующим фронтальную подушку безопасности в сборе в случае установки любого обращенного назад детского удерживающего устройства».

...

Приложение 3

Процедура проведения испытаний

...

Пункт 1.4.3.3 изменить следующим образом:

«1.4.3.3 Рычаг переключения скоростей

Рычаг переключения скоростей должен находиться в нейтральном положении. Если транспортное средство приводится в движение своим двигателем, то **положение рычага переключения скоростей** определяется изготовителем».

...

Пункт 2.1.1 изменить следующим образом:

«2.1.1 В соответствии с предписаниями, предусмотренными в приложении 5, на сиденье водителя устанавливаются **мужской манекен пятидесятого процентиля "Гибрид III"**¹, отрегулированный согласно предусмотренным техническим требованиям».

...

Приложение 9

Порядок проведения испытания на предмет защиты лиц, находящихся в транспортных средствах, работающих на электричестве, от высокого напряжения и от опасности, связанной с утечкой электролита

...

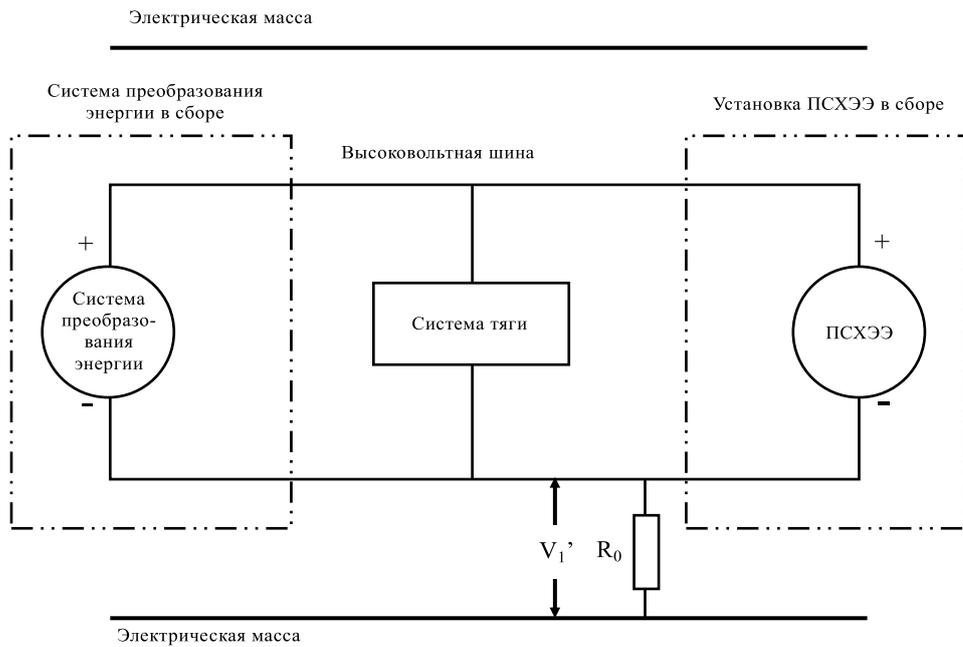
Пункт 5 изменить следующим образом:

"5. Сопротивление изоляции

...

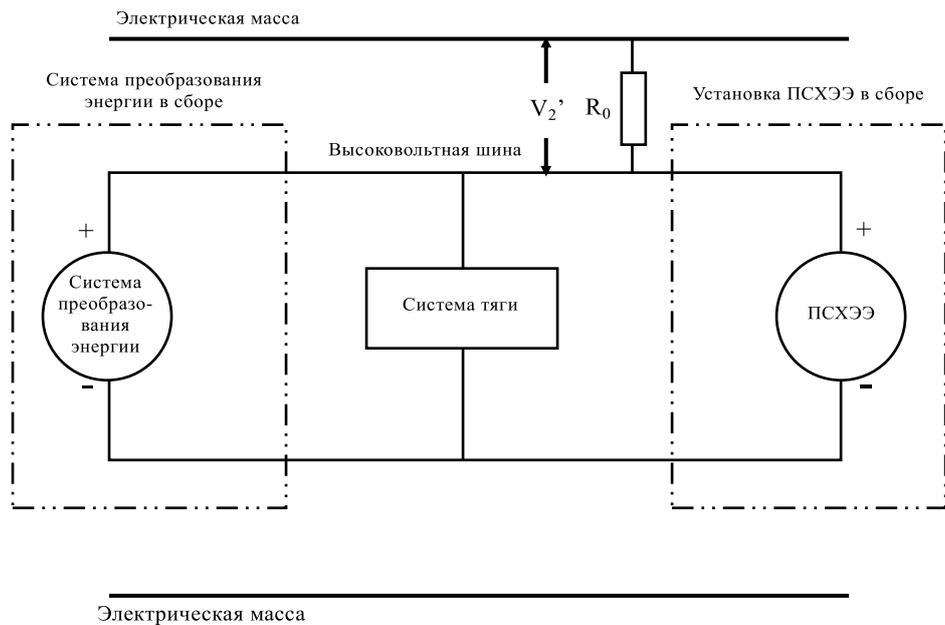
¹ GRSP WP.29 ЕЭК ООН намерена подготовить добавление к Общей резолюции ОР.1, касающееся манекенов, используемых в ходе испытаний на лобовое столкновение. До подготовки этого добавления технические характеристики и подробные чертежи манекенов "Гибрид III", основные размеры которого соответствуют пятидесятому процентилю лиц мужского пола [и пятому процентилю лиц женского пола], а также предписания в отношении их регулировки для данного испытания переданы на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций и могут быть получены для ознакомления по запросу в секретариате Европейской экономической комиссии, Дворец Наций, Женева, Швейцария.

Рис.3
Измерение V_1'



...

Рис.4
Измерение V_2'



...»

...

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/12 (см. пункт 33 настоящего доклада)

...

Пункт 11.3 изменить следующим образом:

«11.3 Начиная с 1 сентября 2020 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения, выданные на основании **настоящих Правил в первоначальном варианте, изданных впервые 1 сентября 2020 года**».

...

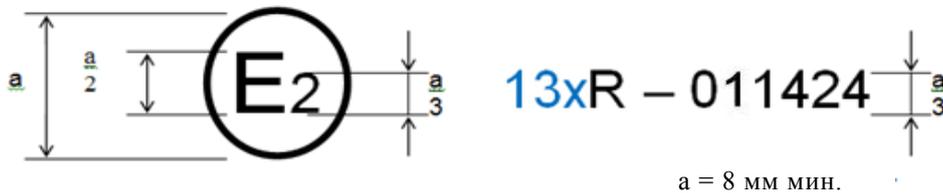
Приложение 2 изменить следующим образом:

«Приложение 2

Схема знаков официального утверждения

Образец А

(См. пункт 4.4 настоящих Правил.)



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства был официально утвержден во Франции (E2) в отношении защиты водителей и пассажиров в случае лобового столкновения на основании Правил № [13X] под номером официального утверждения **011424**. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № [13X] с внесенными в них поправками серии **01**.

...»

...

Приложение VI

Общие поправки к правилам № 12, 94, 95, 100, проекту правил, касающихся электромобилей категории L, и проекту правил по единообразным предписаниям, касающимся официального утверждения легковых автомобилей в случае лобового столкновения с уделением особого внимания удерживающей системе (ECE/TRANS/WP.29/2015/69)

Принятые поправки на основе документа GRSP-57-02 (см. пункт 41 настоящего доклада)

I. Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 04 к Правилам № 12 (рулевое управление)

По всему тексту Правил фразу «перезаряжаемая энергоаккумулирующая система (ПЭАС)» исправить следующим образом: «перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)».

II. Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 94 (защита от лобового столкновения)

По всему тексту Правил фразу «перезаряжаемая энергоаккумулирующая система (ПЭАС)» исправить следующим образом: «перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)».

III. Предложение по поправкам серии 03 к Правилам № 94 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7)

По всему тексту Правил фразу «перезаряжаемая энергоаккумулирующая система (ПЭАС)» исправить следующим образом: «перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)».

IV. Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 95 (защита от бокового столкновения)

По всему тексту Правил фразу «перезаряжаемая энергоаккумулирующая система (ПЭАС)» исправить следующим образом: «перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)».

V. Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей)

По всему тексту Правил фразу «перезаряжаемая энергоаккумулирующая система (ПЭАС)» исправить следующим образом: «перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)».

VI. Предложение по поправке к проекту правил, касающихся электромобилей категории L (ECE/TRANS/WP.29/2015/69)

По всему тексту Правил фразу «перезаряжаемая энергоаккумулирующая система (ПЭАС)» исправить следующим образом: «перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)».

VII. Предложение по поправке к проекту правил по единообразным предписаниям, касающимся официального утверждения легковых автомобилей в случае лобового столкновения с уделением особого внимания удерживающей системе (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11)

По всему тексту Правил фразу «перезаряжаемая энергоаккумулирующая система (ПЭАС)» исправить следующим образом: «перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)».

Приложение VII

[Только на английском языке]

Перечень неофициальных рабочих групп GRSP

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Harmonized side impact dummies	Ms. Marisol Medri (USA) Phone : +1 202 366 6987 Fax : +1 202 493 29 90 e-mail : marisol.medri@dot.gov	[December 2016]	
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 2016]	OICA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : pierre.castaing@utac.com	[December 2016]	
Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm (Germany) Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 e-mail: richard.damm@bmvbs.bund.de	[December 2016]	
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