


Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

 Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности

111-я сессия

Женева, 11–14 октября 2016 года

**Доклад Рабочей группы по общим предписаниям,
касающимся безопасности, о работе ее 111-й сессии
(11–14 октября 2016 года)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2–4	3
III. Правила № 107 (транспортные средства M ₂ и M ₃) (пункт 2 повестки дня)	5–11	4
IV. Правила № 39 (механизм для измерения скорости и одометр) (пункт 3 повестки дня)	12–14	5
V. Правила № 43 (безопасные стеклянные материалы) (пункт 4 повестки дня)	15–18	6
VI. Правила № 46 (устройства непрямого обзора) (пункт 5 повестки дня)	19–21	7
VII. Правила № 66 (прочность силовой структуры (автобусы)) (пункт 6 повестки дня)	22–23	7
VIII. Правила № 67 (транспортные средства, работающие на СНГ) (пункт 7 повестки дня)	24–26	8

GE.16-20580 (R) 300117 010217



* 1 6 2 0 5 8 0 *

Просьба отправить на вторичную переработку



IX.	Правила № 73 (боковые защитные устройства) (пункт 8 повестки дня)	27–28	8
X.	Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ) (пункт 9 повестки дня)	29–35	9
XI.	Правила № 116 (противоугонные системы и системы охранной сигнализации) (пункт 10 повестки дня)	36–37	10
XII.	Правила № 118 (характеристики горения материалов) (пункт 11 повестки дня).....	38–40	11
XIII.	Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 12 повестки дня)	41–43	11
XIV.	Системы вызова экстренных оперативных служб (СВЭС) (пункт 13 повестки дня)	44–48	12
XV.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 14 повестки дня)	49–51	13
XVI.	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 15 повестки дня)	52	14
XVII.	Бортовые электронные системы хранения данных (пункт 16 повестки дня)	53–54	14
XVIII.	Глобальные технические правила № 6 (безопасные стекловые материалы) (пункт 17 повестки дня)	55–56	15
XIX.	Новые правила, касающиеся автоматических систем помощи при вождении (АСПВ) (пункт 18 повестки дня)	7–59	15
XX.	Выборы должностных лиц (пункт 19 повестки дня)	60	15
XXI.	Прочие вопросы (пункт 20 повестки дня)	61–63	16
	А. Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ)	61	16
	В. Выражение признательности г-ну Дамму и г-ну Пишону	62–63	16
XXII.	Предварительная повестка дня 112-й сессии	64	16
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии		18
II.	Проект дополнения 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 (пункт 17) (заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/21)		20
III.	Проект поправок серии 03 к Правилам № 118 (пункт 40) (заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/24)		29
IV.	Неофициальные группы GRSG		37

I. Участники

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела свою 111-ю сессию 11–14 октября 2016 года в Женеве. Обязанности Председателя сессии исполнял г-н А. Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690, ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1 и Amend.2) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Кувейта, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Румынии, Саудовской Аравии, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции и Японии. В ее работе участвовали также эксперт от Европейской комиссии и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международного союза электросвязи (МСЭ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международной ассоциации заводоизготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной ассоциации по использованию природного газа на транспортных средствах («НГВ-Глобал») и Международного союза общественного транспорта (МСОТ). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие эксперты от Фонда экономического стимулирования изготовителей автозапчастей Кореи, Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и Центра сертификации транспортных средств на соответствие требованиям по технической безопасности Тайваня, провинции Китая.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/14 и Add.1
неофициальный документ GRSG-111-01

2. GRSG рассмотрела и утвердила предложенную повестку дня 111-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/14 и Add.1).

3. GRSG также утвердила порядок рассмотрения пунктов повестки дня сессии, предложенный Председателем в документе GRSG-111-01. GRSG приняла к сведению основные решения и рекомендации Всемирного форума WP.29, сформулированные на его сессии в июне 2016 года, в частности предложение проверить соответствие правил ООН, относящихся к ведению GRSG, в контексте комплексных электронных систем и программного обеспечения и сосредоточить внимание на вопросах ответственности подателя заявки на официальное утверждение, технической службы и органов по официальному утверждению типа и точности требований и при необходимости во избежание двусмысленности определить положения, которые могли бы разъяснить ситуацию (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1123, пункт. 97).

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

III. Правила № 107 (транспортные средства М₂ и М₃) (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/5
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/20 и Corr.1
неофициальные документы GRSG-111-08, GRSG-111-09,
GRSG-111-16, GRSG-111-21, GRSG-111-28, GRSG-111-35
и GRSG-111-36

5. Эксперт от Бельгии напомнила об обсуждении на предыдущей сессии GRSG документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/5 и представила подробный анализ как совместимости, так и несовместимости областей применения и технических положений правил № 100 и 107 ООН, касающихся троллейбусов (GRSG-111-21). В соответствии с результатами этого анализа она рекомендовала полностью согласовать положения соответствующих правил ООН. Она отметила, что исключение предписаний по безопасности для троллейбусов из Правил № 107 ООН и их присутствие в Правилах № 100 ООН, касающихся транспортных средств с электроприводом, позволит избежать процесса двойного официального утверждения типа. Она сообщила о своем намерении представить итоги этого анализа также экспертам Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP). GRSG одобрила значительную работу, сделанную делегацией Бельгии.

6. Эксперт от Франции отметил, что предпочел бы сохранить положения о троллейбусах в Правилах № 107 ООН. Он заявил, что двойное официальное утверждение типа требуется только в случае гибридных транспортных средств и что положения о троллейбусах, содержащиеся в Правилах № 107 ООН, все еще необходимы в контексте силовых установок обычного типа. Эксперт от Швейцарии одобрил эту позицию. Эксперт от Российской Федерации сделал оговорку в отношении необходимости изучения этого вопроса. Эксперт от МОПАП подчеркнул необходимость согласования положений о троллейбусах в правилах ООН (например, замены термина «isolation» на «insulation» в тексте на английском языке).

7. Сославшись на прошедшую в ходе сессии WP.29 в июне 2016 года дискуссию (доклад ECE/TRANS/WP.29/1123, пункт 30), GRSG решила привлечь к этой работе также экспертов Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) и GRSP на их предстоящих сессиях. GRSG согласилась принять окончательное решение по этому вопросу на своей следующей сессии в апреле 2017 года в ожидании итогов дискуссии в рамках GRE и GRSP. С этой целью секретариату было поручено сохранить документ GRSG-111-21 в повестке дня в качестве справочного.

8. Эксперт от Германии предложил поправки к Правилам № 107 ООН, нацеленные на повышение удобства и улучшение доступа для пассажиров с ограниченной мобильностью (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/20 и Corr.1), включая новые положения об испытаниях для обеспечения зрительного контраста в случае некоторых элементов безопасности, и установку динамиков. Эксперт от Японии представил документ GRSG-111-28 с описанием усилий его страны по разработке правовых положений, касающихся безбарьерных систем общественного транспорта. Он представил документ GRSG-111-36, содержащий технические требования об автобусах с низким уровнем пола, не требующих использования ступенек. Эксперт от MCOT одобрил все эти усилия, напомнив, однако, GRSG о необходимости избегать конструктивных ограничений и использовать такие положения только применительно к некоторым транспортным средствам

категории М₃. Эксперт от Соединенного Королевства одобрил эту позицию. Ряд экспертов сочли, что все аспекты, связанные с окружающей средой и здравоохранением (как, например, гигиенические условия, цветовые характеристики, аспекты видимости и контраста), следует регламентировать на национальном/региональном уровне. Эксперт от Бельгии отметил, что предпочел бы при необходимости включать такие положения только в качестве факультативных требований.

9. GRSG приняла к сведению замечания MCAT о том, что новые поправки, предложенные Германией, могут стать дополнительным бременем для операторов автомобильных перевозок без какого-либо повышения безопасности дорожного движения (GRSG-111-16). Эксперты от МАИАКП и МОПАП разделили эти опасения. Председатель просил всех экспертов передать их замечания в письменном виде эксперту от Германии. GRSG решила возобновить на своей сессии в апреле 2017 года обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/20, как это отражено в документе GRSG-111-35, на основе пересмотренного документа, который должен быть представлен Германией.

10. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-111-08 с исправленными ссылками на некоторые пункты в Правилах. GRSG приняла поправки, воспроизведенные ниже, и поручила секретариату представить их WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2017 года в качестве исправлений к поправкам серий 06 и 07 к Правилам № 107 ООН.

Приложение 3, пункт 7.7.9.1, исправить ссылку на пункт 7.6.11.4 следующим образом: 7.6.11.8.

Приложение 8, пункты 3.7.3, 3.7.4 и 3.8.4.1.6, исправить ссылки на пункт 7.6.11.4 следующим образом 7.6.11.8.

11. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-111-09, нацеленный на согласование положений Правил № 107 ООН с предписаниями Регламента 1230/2012 Европейского союза о массах и размерах в определении «массы в снаряженном состоянии». Эксперт от Франции предложил также поправки к приложению 11. GRSG одобрила это предложение и решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей следующей сессии в апреле 2017 года на основе пересмотренного предложения, которое представит МОПАП.

IV. Правила № 39 (механизм для измерения скорости и одометр) (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/16 и Согг.1
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/25
неофициальные документы GRSG-109-13
и GRSG-111-10

12. Эксперт от ЕК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/25 с предложением скорректировать предусмотренные в этих Правилах требования с учетом технического прогресса и разъяснить технические требования, касающиеся цифровых дисплеев спидометров. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-111-10, нацеленный на исправление ссылки в сноске ² к пункту 2.5 этих Правил.

13. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/25 с указанными ниже поправками и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1

для рассмотрения на их сессиях в марте 2017 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 39 ООН.

*Пункт 2.5, сноска*², исправить ссылку на пункт 5.3 следующим образом: **5.4**.

14. Напомнив о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/16, Председатель предложил возобновить рассмотрение этого вопроса на более поздней сессии GRSG на основе нового документа, если таковой будет представлен.

V. Правила № 43 (безопасные стекловые материалы) (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/22
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/21
неофициальные документы GRSG-111-05,
GRSG-111-11 и GRSG-111-12

15. Эксперт от Венгрии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/22, в котором уточняются требования к оборудованию для испытания на абразивную стойкость. Эксперт от Польши предложил заменить рис. 4 в приложении 3 схемой, указывающей размеры (GRSG-111-05). Эксперт от Германии сообщил GRSG, что вскоре будет опубликован соответствующий стандарт ИСО. Он вызвался обновить документ для полного согласования предписаний Правил с положениями этого стандарта ИСО. GRSG одобрила это предложение и решила отложить принятие поправок к Правилам № 43 ООН до своей следующей сессии в апреле 2017 года в ожидании пересмотренного официального документа, который будет представлен Германией.

16. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/21, нацеленный на согласование требований, касающихся пластиковых стекол, не являющихся ветровыми, с требованиями к пластиковым стеклам, являющимся ветровыми, включая поправки, касающиеся жестких пластиковых стекол, гибких пластиковых стекол и жестких пластиковых стеклопакетов с многократным остеклением. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-111-11, в котором уточняется предложенный текст. GRSG в целом поддержала это предложение, однако согласилась с необходимостью пересмотреть определение стекловых материалов различных типов, в частности их классификацию по основным и второстепенным характеристикам. Эксперт от КСАОД предложил внести поправки в рис. 2а приложения 18 для уточнения пределов по боковым границам зоны с любым матовым затемнением. GRSG отметила ряд аспектов, вызывающих обеспокоенность, и решила избежать дальнейшего сокращения этой зоны.

17. В результате последовавшей за этим дискуссии GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/21, воспроизведенный в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2017 года в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 ООН.

18. GRSG одобрила предложение Председателя учредить целевую группу для разработки конкретного предложения для согласования текстов Правил на английском и французском языках и для уточнения определения типов и зоны с любым матовым затемнением. В этой связи GRSG решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии в апреле 2017 года.

VI. Правила № 46 (устройства непрямого обзора) (пункт 5 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-110-12, GRSG-111-22, GRSG-111-23, GRSG-111-27 и GRSG-111-29

19. От имени целевой группы по Правилам № 46 ООН эксперт от Японии сообщил о прогрессе, достигнутом этой Группой в ходе ее совещания, состоявшегося в Париже 26 и 27 сентября 2016 года (GRSG-111-22). Он представил документ GRSG-111-23 (заменяющий документ GRSG-110-12), в котором предложены поправки к Правилам № 46 ООН. GRSG одобрила значительную работу, проделанную этой целевой группой, возглавляемой Японией. Для расширения круга участников дискуссии по этому вопросу за счет других Договаривающихся сторон GRSG решила учредить новую неофициальную рабочую группу (НРГ) по вопросу о непосредственном поле обзора и системах обнаружения препятствий. GRSG приняла к сведению первый проект круга ведения и правил процедуры этой НРГ (GRSG-111-29) и решила официально утвердить их на своей следующей сессии.

20. Председатель GRSG заявил о своем намерении заручиться согласием WP.29 на его сессии в ноябре 2016 года на учреждение вышеупомянутой НРГ. GRSG передала НРГ документы GRSG-111-23 и GRSG-111-29 для дальнейшего рассмотрения и просила группу принять во внимание все соответствующие исследования, которые публиковались по этому вопросу в мире.

21. Эксперт от Германии предложил внести исправления в положения пункта 16.1.3.1, касающиеся коэффициента увеличения (документ GRSG-111-27). GRSG в принципе поддержала это предложение и решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии в апреле 2017 года. С этой целью секретариату было предложено распространить документ GRSG-111-27 под официальным условным обозначением.

VII. Правила № 66 (прочность силовой структуры (автобусы)) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/11
неофициальный документ GRSG-110-16

22. Эксперт от МОПАП напомнил о документах ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/11 и GRSG-110-16, в которых предложено внести поправки в положения Правил № 66 ООН в контексте проникновения в остаточное пространство в ходе испытания на опрокидывание.

23. GRSG приняла к сведению ряд замечаний по проекту поправок и согласилась с необходимостью пересмотреть определение «остаточного пространства». Председатель GRSG рекомендовал произвести окончательный обзор обновленного текста на следующей сессии GRSG. Он просил экспертов от Соединенного Королевства, Франции и МОПАП разработать совместное предложение.

VIII. Правила № 67 (транспортные средства, работающие на СНГ) (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/7
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/15
неофициальные документы GRSG-111-17
и GRSG-111-19-Rev.1

24. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-111-19, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/7 и содержащий поправки к положениям Правил № 67 ООН, касающихся транспортных средств, работающих на СНГ, с тем чтобы предусмотреть возможность применения шлангов класса 0/I с соединительными муфтами, в которых используются другие патрубки, помимо изготовленных из цельнотянутых трубок. По этому документу был представлен ряд замечаний. GRSG приняла к сведению оговорки Германии и EACHG относительно необходимости дальнейшего изучения данного вопроса. GRSG рассмотрела предложение, содержащееся в документе GRSG-111-19-Rev.1, и решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей следующей сессии в апреле 2017 года. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-111-19-Rev.1 под официальным условным обозначением.

25. Эксперт от EACHG представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/15 с предложением включить в Правила № 67 ООН, касающиеся систем, работающих на сжиженном нефтяном газе (СНГ) и имеющих гидравлические соединения с бензиновой или дизельной топливной системой, по которым может происходить взаимное проникновение топлива, новые предписания по безопасности. Эксперт от Германии высказался против принятия этого предложения из-за сохранения рисков, связанных с безопасностью (переполнение бака), в частности с учетом сохранения вероятности попадания небольшого количества бензинового топлива в банк СНГ. Эксперт от Соединенного Королевства подчеркнул необходимость перепроверки в этом предложении всех ссылок на пункты. GRSG решила провести окончательное обсуждение этого предложения на своей следующей сессии в апреле 2017 года на основе пересмотренного предложения, которое представит EACHG.

26. Эксперт от Польши представил документ GRSG-111-17 с разъяснением положений об официальном утверждении типа принадлежностей, устанавливаемых на резервуаре. Это предложение в целом получило поддержку, и по нему был высказан ряд замечаний. С учетом оговорки экспертов от Германии и КСАОД в отношении необходимости его дополнительного изучения GRSG решила возобновить обсуждение этого предложения на своей сессии в апреле 2017 года на основе пересмотренного документа Польши. В этой связи Председатель просил всех экспертов передать эксперту от Польши их замечания в письменном виде.

IX. Правила № 73 (боковые защитные устройства) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/2
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/18
неофициальный документ GRSG-110-20-Rev.1

27. Эксперт от МАИАКП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/18, содержащий поправки к области применения Правил, нацеленные на

обеспечение того, чтобы как можно большее число транспортных средств оснащалось боковым защитным устройством, и отметил, что предпочел бы предусмотреть отступления для некоторых нишевых продуктов (GRSG-110-20-Rev.1). Эксперт от Соединенного Королевства выразил в данной связи опасения и отметил, что предпочел бы сохранить предложенные в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/2 поправки, позволяющие Договаривающимся сторонам соглашаться или не соглашаться с использованием таких боковых защитных устройств. GRSG приняла к сведению ряд замечаний по документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/18 и в целом одобрила изложенные в нем принципы.

28. И наконец, GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/18 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2017 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 73 ООН.

X. Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/6
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/22
неофициальные документы GRSG-111-02-Rev.1,
GRSG-111-03, GRSG-111-18, GRSG-111-20,
GRSG-111-25 и GRSG-111-31

29. Эксперт от Франции предложил включить новые положения, касающиеся систем охлаждения, подсоединенных к системе компримированного природного газа (КПП) и/или сжиженного природного газа (СПГ), в грузовом отделении (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/16). Эксперт от Японии выразил опасения в связи с рисками, обусловленными активизацией циклов наполнения, по причине увеличения частотности наполнения баллонов КПП. Он предложил включить в эти положения дополнительные предписания об испытаниях, с тем чтобы не превышать максимального числа циклов наполнения баллонов КПП (GRSG-111-18). Ряд экспертов сочли, что число циклов наполнения баллонов КПП, указанное в требованиях об испытаниях, предусмотренных в Правилах № 110 ООН, является достаточным с точки зрения увеличения частотности наполнения. GRSG не поддержала точку зрения Японии, предложившей дополнительные условия для проведения испытаний.

30. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/16 с изложенными ниже поправками и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2017 года в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 01 к Правилам № 110 ООН.

Пункт 18.1.7.1, в тексте на французском языке заменить «compartiment des marchandises» на «compartiment **de chargement**».

Пункт 18.5.1.3, подпункты b) и c), в тексте на французском языке заменить «compartiment des marchandises» на «compartiment **de chargement**» и «contrôle électronique» на «contrôle électronique **GNC/GNL**» (дважды).

31. На своей предыдущей сессии GRSG обсудила потребность в обновлении ссылки на стандарт ИСО в пункте 2.2 приложения 4J. Эксперт от Нидерландов

вызвался представить конкретное предложение по поправкам для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

32. Эксперт от ИСО представил обзор деятельности своей организации по конкретным аспектам газообразного топлива (GRSG-111-25). Он передал документ GRSG-111-02 с обоснованием всех поправок к Правилам № 110 ООН, предложенных в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/22, заменяющем документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/6. GRSG одобрила документ GRSG-111-03 с перечнем всех стандартов ИСО, упомянутых в Правилах № 110, касающихся транспортных средств, работающих на КПП/СПГ. Ряд экспертов выразили опасения в связи с динамическими ссылками на международные стандарты и отметили, что, главным образом по причинам правового характера, отдают предпочтение статическим ссылкам. GRSG рассмотрела документ и согласилась с необходимостью принять это предложение в качестве поправок новой серии 03, а также включить переходные положения, инициированные 1 сентября. Эксперт от Франции просил представить более подробную информацию по каждой из предложенных поправок, в частности в связи с уровнем жесткости и последствиями их принятия для технических служб. Эксперт от КСАОД также подчеркнул необходимость включения переходных положений относительно существующих официальных утверждений типа и предоставления поставщикам достаточного времени для их обновления.

33. С учетом оговорок экспертов от Германии, Франции и КСАОД GRSG решила возобновить обсуждение данного предложения на своей следующей сессии в апреле 2017 года на основе пересмотренного документа, который должна представить ИСО. Председатель просил всех экспертов своевременно передать экспертам от ИСО или «НГВ-Глобал» их замечания в письменном виде по документу GRSG-111-02-Rev.1.

34. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-111-20, нацеленный на исправление ошибки в определениях, касающихся распределителя с ручным управлением. GRSG отметила, что данное предложение встретило общую поддержку, и решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии в апреле 2017 года. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-111-20 под официальным условным обозначением.

35. GRSG приняла к сведению документ GRSG-111-31, представленный Международным техническим комитетом по предупреждению и тушению пожаров (МТКП) и касающийся необходимости учета – при разработке правил ООН – требующихся оперативных мер и действий со стороны спасателей, а также вероятных рисков для них, особенно в контексте идентификации энергетических установок и энергоаккумулирующих систем в транспортных средствах. Председатель просил заинтересованных экспертов передать их замечания авторам представленной документации (см. адреса электронной почты на последней странице).

XI. Правила № 116 (противоугонные системы и системы охранной сигнализации) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/7

36. Эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/7.

37. Напомнив о своем решении, принятом на прошлой сессии (см. пункт 51 доклада ECE/TRANS/WP.29/GRSG/89), GRSG решила возобновить рассмотрение этого пункта на своей следующей сессии в апреле 2017 года на основе конкретных предложений Целевой группы по разделению положений Правил № 116 ООН (см. пункт 50 ниже).

ХII. Правила № 118 (характеристики горения материалов) (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/23
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/24
неофициальные документы GRSG-110-02
и GRSG-111-30-Rev.1

38. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/23, нацеленный на упрощение административных процедур, не приносящих пользы с точки зрения уровня безопасности. GRSG приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2017 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 118 ООН.

39. Эксперт от Германии представил обновленные требования к испытаниям для электрических кабельных муфт и кабелепроводов (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/24, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/3). Эксперт от МОПАП одобрил принципы данного предложения, отметив, однако, потребность в переходных положениях, предусматривающих предоставление достаточного времени для автомобильной промышленности. GRSG рассмотрела предложение, содержащееся в документе GRSG-111-30-Rev.1. GRSG приняла к сведению, что эксперты от МАИАКП и МОПАП предпочли бы добавить один дополнительный год (обозначив 2021, а не 2020 год для всех регистраций) к указанной в пункте 12.13 дате.

40. И наконец, GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/24, воспроизведенный в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2017 года в качестве проекта поправок 03 к Правилам № 118 ООН.

ХIII. Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/17
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/26
неофициальные документы GRSG-111-14
и GRSG-111-37

41. Эксперт от Российской Федерации напомнил, что цель документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/17 состоит в том, чтобы включить в Правила № 121 ООН новый символ для органа управления и контрольного сигнала экстренного вызова. GRSG приняла к сведению редакционное исправление к сноске ²¹ (замену слова «reoriented» на «re-orientated» в тексте на английском

языке) и решила представить его WP.29 параллельно проекту новых правил по СВЭС (пункты 44–48 ниже).

42. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-111-37 (заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/26), нацеленный на согласование положений Правил № 121 ООН с поправками серии 07 к Правилам № 16, касающимся ремней безопасности.

43. Эксперт от МОПАП предложил согласовать текст пункта № 31 с положениями стандарта ISO 2575 (документ GRSG-111-14). GRSG в целом одобрила это предложение с учетом оговорки эксперта от Германии в отношении необходимости дополнительного изучения документа GRSG-111-37. GRSG решила возобновить рассмотрение этих предложений на своей следующей сессии в апреле 2017 года и поручила секретариату распространить оба документа (GRSG-111-14 и GRSG-111-37) под официальным условным обозначением.

XIV. Системы вызова экстренных оперативных служб (СВЭС) (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/19
неофициальные документы GRSG-111-04, GRSG-111-06,
GRSG-111-07, GRSG-111-13, GRSG-111-15, GRSG-111-26,
GRSG-111-38, GRSG-111-39 и GRSG-111-40

44. От имени НРГ по СВЭС эксперт от Российской Федерации представил проект правил ООН, касающихся СВЭС (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/19), а также документ GRSG-111-06 с подробным обоснованием этого предложения. Он представил документ GRSG-111-07 с некоторыми последующими поправками, предложенными НРГ по СВЭС. Он обратил внимание GRSG на ограниченную область применения новых правил. Он отметил, что положения проекта правил ООН не охватывают несколько функциональных возможностей; речь идет о следующем: i) о функциональных возможностях коммуникационного модуля и антенны коммуникационного устройства, если этими правилами не предписано иного, ii) о данных, направляемых в пункт экстренной связи общего пользования (ПЭСОП) в дополнение к минимальному набору данных (МНД), iii) о формате данных, механизме и логике передачи данных, протоколе обмена данными, iv) о режимах работы и порядке перехода с одного режима на другой, v) о выполнении тестового вызова и передаче данных контрольного примера, отклике на предусмотренные протоколом и поступившие по сети команды, а также логике создания учетной записи, конфиденциальности информации, защите данных и обработке персональных данных, а также vi) о периодическом техническом осмотре (ПТО). Эти функциональные возможности должны быть одобрены или связанные с ними вопросы должны быть решены на национальном/региональном уровне.

45. GRSG одобрила этот документ и высоко оценила работу НРГ по СВЭС. GRSG приняла к сведению ряд замечаний по области применения новых правил и рассмотрела предложение, содержащееся в документе GRSG-111-38. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRSG-111-13, уточнив, что проект этих правил не применяется в контексте оценки функциональных возможностей УВЭС/СВЭС при опрокидывании транспортного средства. Эксперт от Японии представил результаты исследования пиковой ударной нагрузки при аварии в сопоставлении с тремя методами испытания на удар (GRSG-111-26). Он пришел к выводу, что коридор ударных нагрузок для салазок в 60 g, указан-

ный в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/19, является достаточно жестким для имитации ДТП в реальных условиях. Эксперты от Российской Федерации и Швейцарии поддержали его позицию. Эксперт от ЕК пояснил, что его организация уже распространила законодательные документы ЕС с указанием пиковой нагрузки в 65g и что по этой причине не может одобрить это предложение. Он сделал оговорку в отношении необходимости подробного изучения результатов исследования, приведенных в документе GRSG-111-26. GRSG решила сохранить документ GRSG-111-26 в повестке дня в качестве справочного.

46. Эксперт от МОПАП охарактеризовал текущую ситуацию с разработкой нормативных положений и предложил возможные варианты продвижения в этой деятельности (GRSG-111-39). Он представил документ GRSG-111-15 с предложением о дальнейших поправках к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/19, нацеленных на введение требований об официальном утверждении типа компонента для вызова экстренных оперативных служб (КВЭС). Это предложение в целом было поддержано.

47. GRSG одобрила документ GRSG-111-04, в котором перечислены упомянутые в проекте правил ООН по СВЭС рекомендации МСЭ, указывающие требования к устной коммуникации для вызова экстренных оперативных служб из транспортных средств. Эксперт от МСЭ охарактеризовал деятельность Руководящего комитета МСЭ по оценке соответствия (GRSG-111-40).

48. И наконец, GRSG согласилась с тем, что нет необходимости в продлении мандата НРГ по СВЭС, и решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в апреле 2017 года. GRSG одобрила следующие предложения Председателя:

а) экспертам было предложено передать не позднее конца ноября 2016 года их замечания относительно требований, касающихся КВЭС, в письменном виде (GRSG-111-15) эксперту от МОПАП;

б) экспертам было предложено принять участие в работе совещания целевой группы, организуемого МОПАП, проведение которого запланировано на январь 2017 года, для обсуждения оставшихся нерешенных вопросов (GRSG-111-38);

в) Договаривающимся сторонам было предложено рассмотреть – на самом высоком уровне – возможные решения для устранения разногласий в отношении пиковых нагрузок в 60g или 65g.

XV. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 14 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-110-24

49. GRSG с удовлетворением отметила хорошую новость о том, что Всемирный форум WP.29 на своей сессии в июне 2016 года утвердил текст проекта пересмотра 3 Соглашения 1958 года, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.29/2016/2, и что никаких возражений на этот счет от представленных Договаривающимся сторонам Соглашения 1958 года не поступило (доклад ECE/TRANS/WP.29/1123, пункты 48 и 49). GRSG приняла к сведению, что WP.29 просил представителя ЕС приступить к процессу уведомления Управления по правовым вопросам (УПВ) о пересмотре 3. Было также отмечено, что

11 октября 2016 года в Официальном вестнике L274 ЕС было опубликовано соответствующее решение ЕС, а также текст пересмотра 3.

50. GRSG напомнила о дискуссии по документу GRSG-110-24, состоявшейся в ходе ее предыдущей сессии, и о своем решении подразделить текст Правил № 116 на три текста правил ООН, касающиеся i) противоугонных устройств, ii) систем аварийной сигнализации и iii) иммобилизаторов. GRSG отметила, что соответствующая целевая группа все еще занимается разработкой конкретных предложений, которые, как ожидается, будут представлены на рассмотрение на следующей сессии GRSG. GRSG также отметила, что в эти новые предложения будут включены правила № 18 и 97 ООН. GRSG решила сохранить Правила № 116 ООН, исключив из них, однако, некоторые положения и включив эти положения в два текста новых правил ООН.

51. Председатель предложил отложить обсуждение этого вопроса до следующей сессии GRSG в апреле 2017 года в ожидании поступления предложений от упомянутой целевой группы.

XVI. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 15 повестки дня)

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

52. Эксперт от МА3М снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/30. GRSG решила исключить этот пункт из повестки дня следующей сессии.

XVII. Бортовые электронные системы хранения данных (пункт 16 повестки дня)

53. GRSG напомнила о проводившемся ею недавно обмене мнениями относительно мероприятий по регистрации и защите данных в рамках вспомогательных рабочих групп WP.29 и их НРГ, занимающихся автоматизированным вождением (ИТС/АВ), автоматическими функциями рулевого управления (АФРУ) в контексте Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF), а также системами вызова экстренных оперативных служб (СВЭС) и другими вопросами (регистратор данных об авариях, одометр и т.д.). В этой связи GRSG приняла к сведению рекомендацию WP.29 о том, чтобы эту деятельность координировала группа по ИТС/АВ. Было также отмечено, что Всемирный форум, как предполагается, рассмотрит на своей сессии в ноябре 2016 года проект руководства по мерам обеспечения кибербезопасности и защиты данных.

54. Эксперт от Соединенного Королевства подчеркнул настоятельную потребность в обеспечении кибербезопасности и сообщил, что Правительство его страны рассмотрело вопрос о финансировании экспериментальных проектов. Эксперт от Соединенных Штатов Америки одобрил такую позицию и сообщил GRSG о сборе полезных статистических данных о ДТП после введения в 2012 году новых предписаний относительно регистратора данных об авариях. Он сообщил о своем намерении представить WP.29 и GRSG на их будущих сессиях доклад по этому вопросу. GRSG одобрила это предложение.

XVIII. Глобальные технические правила № 6 (безопасные стекловые материалы) (пункт 17 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-111-32, GRSG-111-33 и GRSG-111-34

55. Эксперт от Республики Корея, являющийся председателем НРГ по стеклам для панорамных люков автомобилей (СПЛА), сообщил об итогах пятого и шестого совещаний группы (GRSG-111-32). От имени НРГ он представил документ GRSG-111-34 с предложением о дальнейшем уточнении области применения Глобальных технических правил (ГТП) № 6, касающихся безопасных стекловых материалов. Он отметил, что НРГ потребуется больше времени для завершения некоторых исследований по вопросу о печати керамическими красками и что поэтому группа решила внести поправки в круг ведения (GRSG-111-33). Поскольку срок действия мандата НРГ истекает в октябре 2016 года, он подчеркнул необходимость его продления на полтора года.

56. GRSG одобрила прогресс в работе НРГ и решила возобновить рассмотрение документа GRSG-111-33 на следующей сессии. Председатель GRSG просил секретариат распространить документ GRSG-111-34 под официальным условным обозначением. Он заявил о своем намерении заручиться согласием WP.29 и Исполнительного комитета АС.3 Соглашения 1998 года на продление мандата НРГ до июня 2018 года.

XIX. Новые правила, касающиеся автоматических систем помощи при вождении (АСПВ) (пункт 18 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSG-111-24

57. В контексте материалов, представленных экспертом от Германии на прошлой сессии GRSG, эксперт от этой страны передал документ GRSG-111-24 о разработке процедур испытания для проекта новых правил, касающихся автоматических систем помощи при вождении (АСПВ), в целях недопущения подобных ДТП по причине «мертвых зон» с помощью системы информирования и предупреждения водителя. GRSG одобрила эту информацию, а также прогресс в работе Федерального дорожного научно-исследовательского института Германии (БАСТ).

58. Эксперт от Канады сообщил GRSG, что его страна провела некоторые исследования по этому вопросу и что соответствующие доклады доступны для всеобщего ознакомления. Он вызвался передать эксперту от БАСТ подробные результаты этих исследований.

59. После состоявшегося обсуждения GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе первого проекта новых правил ООН, касающихся АСПВ, который, как ожидается, будет представлен Германией.

XX. Выборы должностных лиц (пункт 19 повестки дня)

60. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 с поправками, внесенными на основании Amend.1 и 2) GRSG распорядилась про-

вести выборы должностных лиц во второй половине дня среды, 12 октября 2016 года. Г-н А. Эрарио (Италия) был единогласно переизбран Председателем, а г-н К. Хендершот (Канада) – единогласно избран заместителем Председателя сессий GRSG, запланированных на 2017 год.

XXI. Прочие вопросы (пункт 20 повестки дня)

A. Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2016/90

61. GRSG приняла к сведению, что Рабочая группа по перевозкам опасных грузов на своей сессии в мае 2016 года одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/2016/90 (основанный на документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/13) по согласованию положений Правил № 105 ООН с положениями нового варианта Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) издания 2017 года. GRSG подтвердила его принятие и представление WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2016 года в качестве проекта поправок серии 06 к Правилам № 105 ООН.

B. Выражение признательности г-ну Дамму и г-ну Пишону

62. Узнав, что г-н Кристиан Пишон (Франция) выходит на пенсию, GRSG поблагодарила его за значительный вклад в работу GRSG в течение последних десятилетий. Члены GRSP удостоили его продолжительными аплодисментами и пожелали ему долгих лет жизни и счастливого пребывания на заслуженном отдыхе.

63. GRSG приняла к сведению, что г-н Рихард Дамм (Германия) приступает к выполнению других обязанностей в Правительстве его страны и больше не будет присутствовать на сессиях. GRSG высоко оценила его неизменную поддержку в течение всех лет участия в сессиях и в особенности его самоотверженное выполнение обязанностей сопредседателя НРГ GRSG по СПЛА и руководителя целевой группы по объемному механизму определения точки Н. Члены GRSP удостоили его продолжительными аплодисментами и пожелали ему большого успеха на новом поприще.

XXII. Предварительная повестка дня 112-й сессии

64. Была утверждена следующая предварительная повестка дня 112-й сессии GRSG, которая должна состояться в Женеве с 24 (с 14 ч. 30 м.) по 28 апреля (до 12 ч. 30 м.) 2017 года¹:

1. Утверждение повестки дня.
2. Правила № 107 (транспортные средства M₂ и M₃).
3. Правила № 39 (механизм для измерения скорости и одометр).
4. Правила № 43 (безопасное остекление).

¹ GRSG отметила, что официальные документы в секретариат ЕЭК ООН следует представить до 27 января 2017 года, т.е. за 12 недель до начала сессии.

5. Правила № 46 (устройства непрямого обзора).
6. Правила № 66 (прочность силовой структуры (автобусы)).
7. Правила № 67 (транспортные средства, работающие на СНГ).
8. Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ).
9. Правила № 116 (противоугонные системы и системы охранной сигнализации).
10. Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов).
11. Системы вызова экстренных оперативных служб (СВЭС).
12. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).
13. Бортовые электронные системы хранения данных.
14. Глобальные технические правила № 6 (безопасные стекловые материалы).
15. Новые правила, касающиеся автоматических систем помощи при вождении (АСПВ).
16. Прочие вопросы.

Приложение I

Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

Перечень неофициальных документов (GRSG-111-...), распространенных в ходе сессии (только на английском языке)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(GRSG Chair) Running order of the 111th session of GRSG (11 – 14 October 2016)	(f)
2-Rev.1	(ISO) Rationale for the proposed amendments to Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles)	(e)
3	(ISO) ISO standards referenced to in UN Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles)	(f)
4	(ITU) ITU-T P.1140 06/15 on speech communication requirements for emergency calls originating from vehicles (AECS)	(f)
5	(Poland) Proposal for amendments to UN Regulation No. 43, document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/22 (Safety glazing)	(e)
6	(AECS) Justification to document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/19 (Draft UN Regulation on AECS)	(f)
7	(AECS) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/19 (Draft UN Regulation on AECS)	(f)
8	(OICA) Proposal for amendments to the 06 and 07 series of amendments to Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(a)
9	(OICA) Proposal for amendments to the 05, 06 and 07 series of amendments to Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(e)
10	(OICA) Proposal for Corrigendum to the 01 series of amendments to Regulation No. 39 (Speedometer and odometer)	(a)
11	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/21 on Regulation No. 43 (Safety glazing)	(b)
12	(CLEPA) Proposal for amendments to Regulation No. 43 (Safety glazing)	(f)
13	(Russian Federation) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/19 (Draft Regulation on Accident Emergency Call Systems)	(f)
14	(OICA) Proposal for amendments to Regulation No. 121 (Controls and tell-tales)	(c)
15	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/19 (AECC)	(f)
16	(IRU) Proposal for amendments to UN Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(f)
17	(Poland) UN Regulation No. 67 (LPG vehicles) - Draft proposal for Supplement x to the xx series of amendments	(e)
18	(Japan) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/16 (UN R110)	(f)
19-Rev.1	(Netherlands) Updated proposal for amendments to UN Regulation No. 67 (Equipment for liquefied petroleum gas (LPG))	(c)
20	(Netherlands) Proposal for amendments to Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles)	(c)
21	(Belgium) A detailed analysis on the compatibility or incompatibility of the scopes and technical provisions for trolleybuses of UN Regulations Nos. 100 and 107	(c)
22	(Japan) Report by the Task Force UN-R46 (5th meeting held in Paris)	(f)
23	(Japan) Proposal for amendment to Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(e)
24	(Germany) Draft Regulation on Driver Assist Systems to avoid blind spot accidents	(f)
25	(ISO) Structure of ISO Technical Committee on specific aspects for gaseous fuels	(f)
26	(Japan) Consideration of G corridor based on Crash Pulses	(c)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
27	(Germany) Proposal for an amendment of the text of Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(c)
28	(Japan) Efforts in Japan for a Barrier-Free Public Transit System	(f)
29	(Japan) Draft of Terms of Reference and Rules of Procedure of the informal group of GRSG on close proximity vision and obstacle detection system	(e)
30-Rev.1	(Secretariat) Proposal for the 03 series of amendment to Regulation No. 118 (Burning behavior)	(b)
31	(CTIF) International Association of Fire and Rescue services	(f)
32	(Republic of Korea) Progress report by IWG on PSG	(f)
33	(PSG Chair) Terms of Reference and Rules of Procedure of the informal working group of Panoramic Sunroof Glazing (PSG)	(d)
34	(PSG Chair) Proposal for draft Corrigendum 2 to Global Technical Regulation No. 6 – Safety glazing materials for motor vehicles and motor vehicle equipment	(c)
35	(Germany) Proposal for amendments to UN Regulation No. 107	(e)
36	(Japan) Outline of standard specifications for non-step buses	(f)
37	(OICA) Proposal for Supplement 1 to the 01 series of amendments to Regulation No. 121 (Identification of controls, tell-tales and indicators)	(c)
38	(Secretariat) Proposal for a new Regulation on Accident Emergency Call Systems	(f)
39	(OICA) AECS: Accident Emergency Call System	(f)
40	(ITU) Introduction to the Conformity Assessment Steering Committee (ITU-T CASC)	(f)

Перечень распространенных неофициальных документов, касающихся предыдущей сессии GRSG или WP.29 (только на английском языке)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
GRSG-109-13	(EC) Proposal for amendments to the 01 series of amendments to Regulation No. 39 (Speedometer)	(f)
GRSG-110-02	(Finland) Proposal for Supplement 3 to the 02 series of amendments and Supplement 1 to the 03 series of amendments to Regulation No. 118 (Burning behaviour)	(f)
GRSG-110-12	(Japan) Proposal for amendments to Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(f)
GRSG-110-16	(United Kingdom) Proposal for the 02 series of amendments to Regulation No. 66 (Strength of superstructure (buses))	(e)
GRSG-110-20-Rev.1	(CLCCR) Proposal for amendments to Regulation No. 73 (Lateral protection devices)	(f)

Notes:

- (a) Adopted/endorsed with no change for consideration at WP.29.
- (b) Adopted/endorsed with changes for consideration at WP.29.
- (c) Resume consideration on the basis of an official document.
- (d) Keep as a reference document/continue consideration.
- (e) Revised proposal for the next session.
- (f) Consideration completed or to be superseded.

Приложение II

Проект дополнения 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 (пункт 17) (заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/21)

Приложение 14

Пункт 1 изменить следующим образом:

«1. Считается, что жесткие пластиковые стекла... следующими **основными характеристиками**».

Пункт 1.1.6 изменить следующим образом:

«1.1.6 номинальная толщина... приемлемый допуск толщины определяется следующей формулой:

$$\text{предельный допуск толщины (мм)} = \pm (0,4 \text{ мм} + 0,1 e),$$

где e – **номинальная** толщина в мм.

Эталонным является стандарт ISO 7823-1:2003».

Включить новый пункт 1.2.2 следующего содержания:

«**1.2.2 наличие или отсутствие матового затемнения**».

Пункт 4.2 изменить следующим образом (включив также новое примечание¹):

«4.2 Число испытательных образцов

Испытанию подвергаются шесть плоских испытательных образцов (1 170 x 570 +0/-2 мм) или шесть полных частей.

В таблице ниже указаны типы подвергаемых испытанию образцов с учетом размеров стекла, подлежащего оценке.

Тип окна	Характеристика окна	Размеры плоского образца	Альтернатива
Небольшое окно	Диаметр D окружности, которую можно вписать в проем: D < 150 мм и зона менее 200 см ²	Испытание не проводят	
Окна, за исключением небольших	Диаметр D окружности, которую можно вписать в проем: D < 400 мм и зона по крайней мере 200 см ²	1 170 мм x 570 мм (испытание материала по типу и наличие стандартной опорной рамы)	Другая часть изделия из того же материала, произведенного по аналогичной технологии, такой же толщины и цвета, но большего размера по сравнению с частью оригинального изделия, в которую можно вписать окружность диаметром 400 мм, с площадью развертки менее 1 170 мм x 570 мм (официальное утверждение типа для части оригинального изделия ¹)
	Диаметр D окружности, которую можно вписать в проем: 400 мм < D	1 170 мм x 570 мм (испытание материала по типу и наличие стандартной опорной рамы)	Часть реального изделия (представленного на официальное утверждение) (официальное утверждение типа части изделия и наличие специальной опорной рамы)

Примечание: ¹ Размеры части оригинального изделия слишком малы для проведения испытания».

Пункты 4.3.2 и 4.3.3 изменить следующим образом:

«4.3.2 Для таких **передних стекол, расположенных перед водителем или сидящим впереди пассажиром**, как стекла перегородок и разделительных окон, в случае которых имеется вероятность удара (класс VIII/A), высота сбрасывания составляет 3 м. Измеряется **также** значение НИС.

4.3.3 Для таких стекол, как стекла боковых окон, задних окон и люка крыши, в случае которых вероятность удара незначительна (класс VIII/B), высота сбрасывания составляет 1,5 м. Измеряется **также** значение НИС».

Пункт 4.4.3 изменить следующим образом:

«4.4.3 считается, что комплект испытательных образцов, представленных на официальное утверждение, удовлетворяет требованиям в отношении испытания на удар с использованием модели головы, если **все испытания дали удовлетворительные результаты**».

Пункты 4.4.3.1 и 4.4.3.2 исключить.

Пункт 5.1 изменить следующим образом:

«5.1 Индексы трудности второстепенных характеристик:

- 1) без проводников, **матового(ых) затемнения(ий)** или нагревательных элементов;
- 2) с проводниками, **матовым(и) затемнением(ями)** или нагревательными элементами».

Пункт 5.2 изменить следующим образом:

«5.2 Число испытательных образцов

Испытанию подвергают десять плоских образцов квадратной формы **со стороной** квадрата 300 мм +10/-0 мм или десять практически плоских частей готовых изделий. **В последнем случае ширина зоны соприкосновения такой части с подставкой по всему периметру должна составлять приблизительно 15 мм. Верхнюю раму подставки прижимают к нижней таким образом, чтобы смещение образца при испытании не превышало 2 мм**».

Пункт 5.3.2, вместо «толщины» читать «**номинальной** толщины» (дважды).

Пункты 5.4.1 и 5.4.2 изменить следующим образом:

«5.4.1 Считается, что испытание на удар шаром...

- b) испытательный образец не раскалывается на отдельные части.

Однако появление на **испытательном образце** в результате удара крупных и мелких трещин считается допустимым.

5.4.2 Считается, что комплект испытательных образцов, представленных на официальное утверждение, удовлетворяет требованиям в отношении испытания на удар шаром весом 227 г, если **не менее восьми отдельных испытаний дают положительный результат при установленной высоте сбрасывания**».

Пункты 5.4.2.1 и 5.4.2.2 исключить.

Включить новый пункт 5.4.3 следующего содержания:

«**5.4.3** Испытание на удар шаром при температуре окружающей среды проводят только после испытания на влагоустойчивость, указанного в пункте 6.4.4 настоящего приложения».

Пункты 6.1.3.1–6.1.3.2, вместо «совокупное рассеяние света» читать «уменьшение видимости» (дважды).

Включить новый пункт 6.1.3.3 следующего содержания:

«**6.1.3.3** В случае стекол класса L для целей абразивного воздействия на внешнюю поверхность испытательного образца применяют либо испытание на абразивную стойкость в соответствии с пунктом 4 приложения 3, либо – в качестве эквивалентной альтернативы – комплекс испытаний, включающий испытание под воздействием струи песка, испытание с использованием установки для мойки автомобилей и испытание с использованием стеклоочистителя, указанные в пунктах 6.1.2, 6.1.3 и 6.1.4 приложения 17».

Пункт 6.1.3.3 (прежний), изменить нумерацию на 6.1.3.4.

Пункт 6.2.4 изменить следующим образом:

«6.2.4 Считается, что комплект испытательных образцов, представленных на официальное утверждение, удовлетворяет требованиям с точки зрения устойчивости к воздействию имитируемых атмосферных условий, если **на всех образцах получены удовлетворительные результаты**».

Пункты 6.2.4.1 и 6.2.4.2 исключить.

Пункт 6.3.3.2 изменить следующим образом:

«6.3.3.2 Считается, что испытательный образец удовлетворяет требованиям с точки зрения официального утверждения, если **испытание дает удовлетворительные результаты**».

Пункты 6.3.3.2.1 и 6.3.3.2.2 исключить.

Пункт 6.4.2 изменить следующим образом:

«6.4.2 Испытанию подвергают десять плоских образцов квадратной формы со стороной квадрата 300 мм **или десять частей оригинальных изделий**».

Пункт 7.1 изменить следующим образом:

«7.1 Толкование результатов

Считается, что комплект из **четырёх образцов** удовлетворяет предъявляемым требованиям, если **на всех образцах получены удовлетворительные результаты**».

Пункты 7.1.1 и 7.1.2 исключить.

Пункт 8.2.1 изменить следующим образом:

«8.2.1 Для целей официального утверждения считается, что комплект образцов удовлетворяет установленным требованиям, если **на всех образцах получены удовлетворительные результаты**».

Пункты 8.2.1.1 и 8.2.1.2 исключить.

Пункты 9.1–9.2.2 изменить следующим образом:

«9.1 **Испытание методом погружения**

9.1.1 **Индексы трудности и метод испытания**

Применяют требования пункта 11.2.1 приложения 3.

9.1.2 **Толкование результатов**

Комплект из четырех образцов подвергают воздействию каждого из химических веществ, причем в каждом случае – для стекол класса L – один из этих образцов должен иметь решетчатый надрез в соответствии с пунктом 13 приложения 3.

По трем из четырех образцов, включая, когда это применимо, упомянутый выше образец с решетчатым надрезом, подвергаемых воздействию каждого из химических веществ, должны быть получены удовлетворительные результаты.

9.2 **Испытание под нагрузкой**

9.2.1 **Индексы трудности и метод испытания**

Применяют требования пункта 11.2.4 приложения 3.

9.2.2 **Толкование результатов**

Комплект из четырех образцов, иных, чем упомянутые в пункте 9.1 выше, подвергают воздействию каждого из химических веществ.

По трем из четырех образцов, подвергаемых воздействию каждого из химических веществ, должны быть получены удовлетворительные результаты».

Приложение 15

Пункт 1.1.5 изменить следующим образом:

«1.1.5 Номинальная толщина (e), производственный допуск: $\pm (0,1 \text{ мм} + 0,1 e)$; $e > 0,1 \text{ мм}$ ».

Пункт 4.2.1 изменить следующим образом:

«4.2.1 Число испытываемых образцов

Испытанию подвергаются десять плоских образцов в форме квадрата **со стороной** $300 +10/-0 \text{ мм}$ ».

Пункт 4.2.3.2 изменить следующим образом:

«4.2.3.2 Считается, что комплект испытательных образцов, представленных на официальное утверждение, удовлетворяет требованиям в отношении испытания на удар шаром весом 227 г, если **не менее восьми отдельных испытаний дают положительный результат при установленной высоте сбрасывания**».

Пункты 4.2.3.2.1 и 4.2.3.2.2 исключить.

Пункт 5.1.4 изменить следующим образом:

«5.1.4 Считается, что комплект испытательных образцов, представленных на официальное утверждение, удовлетворяет требованиям в отношении устойчивости к воздействию имитируемых атмосферных условий, если **на всех образцах получены удовлетворительные результаты**».

Пункты 5.1.4.1 и 5.1.4.2 исключить.

Пункт 6.1 изменить следующим образом:

«6.1 Толкование результатов
Считается, что комплект из **четырёх** образцов удовлетворяет установленным требованиям, если **на всех образцах получены удовлетворительные результаты**».

Пункты 6.1.1 и 6.1.2 исключить.

Пункт 7.2.1 изменить следующим образом:

«7.2.1 Для целей официального утверждения считается, что комплект образцов удовлетворяет установленным требованиям, если **на всех образцах получены удовлетворительные результаты**».

Пункты 7.2.1.1 и 7.2.1.2 исключить.

Пункт 8.2 изменить следующим образом:

«8.2 Толкование результатов
Считается, что комплект образцов является приемлемым, если **на всех образцах получены удовлетворительные результаты**».

Пункты 8.2.1 и 8.2.2 исключить.

Приложение 16

Пункт 1 изменить следующим образом:

«1. Считается, что жесткие пластиковые стеклопакеты... следующими **основными характеристиками**»

Пункт 1.1.4, вместо «толщина» читать «**номинальная** толщина».

Пункт 1.2.1 изменить следующим образом:

«1.2.1 **наличие или отсутствие матового затемнения**».

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

«2.3 Номинальная ... следующей формулой:
Предельный допуск толщины (мм) = $\pm (0,4 \text{ мм} + 0,1 e)$,
где e – номинальная толщина **в миллиметрах**.
Эталонным является стандарт ISO **7823-1:2003**.
N.B.: В тех случаях, ... изделия».

Пункт 4.2 изменить следующим образом (включив также новое примечание¹):

«4.2 Число испытательных образцов

Испытанию подвергаются шесть плоских испытательных образцов (1 170 мм x 570 мм +0/-2 мм) или шесть полных частей.

В таблице ниже указаны типы подвергаемых испытанию образцов с учетом размеров стекла, подлежащего оценке.

Тип окна	Характеристика окна	Размеры плоского образца	Альтернатива
Небольшое окно	Диаметр D окружности, которую можно вписать в проем: D < 150 мм и зона менее 200 см ²	Испытание не проводят	
Окна, за исключением небольших	Диаметр D окружности, которую можно вписать в проем: D < 400 мм и зона по крайней мере 200 см ²	1 170 мм x 570 мм (испытание материала по типу и наличие стандартной опорной рамы)	Другая часть изделия из того же материала, произведенного по аналогичной технологии, такой же толщины и цвета, но большего размера по сравнению с частью оригинального изделия, в которую можно вписать окружность диаметром 400 мм, с площадью развертки менее 1 170 мм x 570 мм (официальное утверждение типа для части оригинального изделия ¹)
	Диаметр D окружности, которую можно вписать в проем: 400 мм < D	1 170 мм x 570 мм (испытание материала по типу и наличие стандартной опорной рамы)	Часть реального изделия (представленного на официальное утверждение) (официальное утверждение типа части изделия и наличие специальной опорной рамы)

Примечание: ¹ Размеры части оригинального изделия слишком малы для проведения испытания».

Пункты 4.3.1–4.3.3 изменить следующим образом:

«4.3.1 Используемый метод соответствует методу, изложенному в пункте 3.2 приложения 3.

4.3.2 Для таких **передних стекол, расположенных перед водителем или сидящим впереди пассажиром**, как стекла перегородок и разделительных окон, в случае которых **имеется вероятность удара (класс X/A)**, высота сбрасывания составляет 3 м.

Измеряется **также** значение НИС.

4.3.3 Для таких стекол, как стекла боковых окон, задних окон и люка крыши, в случае которых вероятность удара незначительна (**класс X/B**), высота сбрасывания составляет 1,5 м.

Измеряется **также** значение НИС».

Пункты 5.1 и 5.2 изменить следующим образом:

«5.1 Индексы трудности второстепенных характеристик:

- 1) **без матового(ых) затемнения(ий),**
- 2) **с матовым(и) затемнением(ями).**

5.2 Число испытательных образцов

Испытанию подвергают десять плоских образцов внешнего составляющего элемента квадратной формы со стороной квадрата 300 мм +10/–0 мм или десять практически плоских частей готовых изделий. В последнем случае ширина зоны соприкосновения такой части с подставкой по всему периметру должна составлять приблизительно 15 мм. Верхнюю раму подставки прижимают к нижней таким образом, чтобы смещение образца при испытании не превышало 2 мм».

Пункт 5.3.2, вместо «толщины» читать «номинальной толщины» (дважды).

Пункты 5.4.1–5.4.2 изменить следующим образом:

«5.4.1 Считается, что испытание на удар шаром дало положительный результат, если выполняются следующие условия:

- a) шар не пробивает насквозь испытательный образец;
- b) испытательный образец не раскалывается на отдельные части.

Однако появление на стекле в результате удара крупных и мелких трещин считается допустимым.

5.4.2 Считается, что комплект испытательных образцов, представленных на официальное утверждение, удовлетворяет требованиям в отношении испытания на удар шаром весом 227 г, если **не менее восьми отдельных испытаний дают положительный результат при установленной высоте сбрасывания».**

Пункты 5.4.2.1 и 5.4.2.2 исключить.

Пункт 6.1.2 изменить следующим образом:

«6.1.2 Для каждого типа поверхности испытанию подвергают три плоских образца квадратной формы **со стороной квадрата 100 мм».**

Пункты 6.1.3.1–6.1.3.2, вместо «совокупное рассеяние света» читать «уменьшение видимости» (дважды).

Включить новый пункт 6.1.3.3 следующего содержания:

«6.1.3.3 **В случае стекол класса L для целей абразивного воздействия на внешнюю поверхность испытательного образца применяют либо испытание на абразивную стойкость в соответствии с пунктом 4 приложения 3, либо – в качестве эквивалентной альтернативы – комплекс испытаний, включающий испытание под воздействием струи песка, испытание с использованием установки для мойки автомобилей и испытание с использованием стеклоочистителя, указанные в пунктах 6.1.2, 6.1.3 и 6.1.4 приложения 17».**

Пункт 6.1.3.3 (прежний), изменить нумерацию на 6.1.3.4.

Пункт 6.1.4 изменить следующим образом:

«6.1.4 Считается, что комплект испытательных образцов, представленных на официальное утверждение, удовлетворяет предъявляемым требованиям, если **все испытательные образцы удовлетворяют этим требованиям».**

Пункт 6.2.4 изменить следующим образом:

«6.2.4 Считается, что комплект испытуемых образцов, представленных на официальное утверждение, удовлетворяет требованиям с точки зрения устойчивости к воздействию имитируемых атмосферных условий, если **на всех образцах получены удовлетворительные результаты**».

Пункты 6.2.4.1 и 6.2.4.2 исключить.

Пункт 6.3.3.2 изменить следующим образом:

«6.3.3.2 Считается, что испытательный образец удовлетворяет требованиям с точки зрения официального утверждения, если **испытание дает удовлетворительные результаты**».

Пункты 6.3.3.2.1 и 6.3.3.2.2 исключить.

Пункт 6.4.2 изменить следующим образом:

«6.4.2 Испытанию подвергают десять плоских образцов квадратной формы **со стороной квадрата 300 мм или десять частей оригинальных изделий**».

Пункт 7.1 изменить следующим образом:

«7.1 Толкование результатов

Считается, что комплект из **четырёх** образцов удовлетворяет предъявляемым требованиям, если **на всех образцах получены удовлетворительные результаты**».

Пункты 7.1.1 и 7.1.2 исключить.

Пункт 8.2.1 изменить следующим образом:

«8.2.1 Для целей официального утверждения считается, что комплект образцов удовлетворяет установленным требованиям, если **на всех образцах получены удовлетворительные результаты**».

Пункты 8.2.1.1 и 8.2.1.2 исключить.

Пункты 9.1–9.2.2 изменить следующим образом:

«9.1 **Испытание методом погружения**

9.1.1 **Индексы трудности и метод испытания**

Применяют требования пункта 11.2.1 приложения 3.

9.1.2 **Толкование результатов**

Комплект из четырёх образцов подвергают воздействию каждого из химических веществ, причем в каждом случае – для стекол класса L – один из этих образцов должен иметь решетчатый надрез в соответствии с пунктом 13 приложения 3.

По трем из четырёх образцов, включая, когда это применимо, упомянутый выше образец с решетчатым надрезом, подвергаемых воздействию каждого из химических веществ, должны быть получены удовлетворительные результаты.

- 9.2** **Испытание под нагрузкой**
- 9.2.1** **Индексы трудности и метод испытания**
Применяют требования пункта 11.2.4 приложения 3.
- 9.2.2** **Толкование результатов**
Комплект из четырех образцов, иных, чем упомянутые в пункте 9.1 выше, подвергают воздействию каждого из химических веществ.
По трем из четырех образцов, подвергаемых воздействию каждого из химических веществ, должны быть получены удовлетворительные результаты».

Приложение III

Проект поправок серии 03 к Правилам № 118 (пункт 40) (заменяющий документ ECE/TRANS/ WP.29/GRSG/2016/24)

Содержание

Пункт 5 изменить следующим образом:

- «5. Часть I: Официальное утверждение типа транспортного средства в отношении характеристик горения элементов оборудования, используемых во внутреннем отделении, моторном отсеке и любом отдельном отопительном отсеке, а также в отношении характеристик горения электропроводки **и кабельных муфт или кабелепроводов**, используемых в транспортном средстве, и/или бензо- или маслоотталкивающих свойств изоляционных материалов, используемых в моторном отсеке и любом отдельном отопительном отсеке.»

Приложения, включить новую ссылку на приложение 10 следующего содержания:

«Приложение 10 Испытание на определение устойчивости электропроводки к распространению пламени»

Пункт 1.2 (Область применения) изменить следующим образом:

- «1.2 Часть I – Официальное утверждение типа транспортного средства в отношении характеристик горения и/или бензо- или маслоотталкивающих свойств элементов оборудования, используемых во внутреннем отделении, моторном отделении и любом отдельном отопительном отсеке, а также в отношении характеристик горения электропроводки **и кабельных муфт или кабелепроводов**, используемых для защиты электропроводки в транспортном средстве.»

Включить новые определения 2.10–2.12 следующего содержания:

- «2.10 **"Электрический кабель"** означает **одножильный или многожильный кабель, в соответствующих случаях в оболочке, экранированный и без оплетки с одной или более жилами, которые проходят рядом и скреплены, скручены или в оплетке, включая жилы, представляющие собой единый комплект проводов, позволяющий передавать электрические сигналы от одного устройства другому.**
- 2.11 **"Кабельная муфта"** означает **любой компонент, который соединяет отдельные кабели в многожильный кабель или пучок электропроводки.**
- 2.12 **"Кабелепровод"** означает **любой компонент, который покрывает любой кабель для направления или разводки кабелей (например, трубки, каналы, оболочки) или крепят электропроводку к транспортному средству.»**

Пункт 4.2, заменить «02» на «03» (2 раза).

Пункты 5.2.1 и 5.2.2 изменить следующим образом:

- «5.2.1 Материалы, находящиеся внутри и в пределах не более чем 13 мм от внутреннего отделения, материалы моторного отсека и материалы любого отдельного отопительного отсека, а также электропроводка **и кабельные муфты или кабелепроводы**, используемые в транспортном средстве, подлежащем официальному утверждению типа, должны отвечать требованиям части II настоящих Правил.
- 5.2.2 Материалы и/или приспособления, используемые во внутреннем отделении, моторном отсеке и любом отдельном отопительном отсеке и/или в устройствах, официально утвержденных в качестве элементов оборудования, электропроводку **и кабельные муфты или кабелепроводы**, используемые в транспортном средстве, размещают таким образом, чтобы свести к минимуму опасность возгорания и распространения огня.»

Пункт 6.2.6 изменить следующим образом:

- «6.2.6 Любой используемый в транспортном средстве **электрокабель**, длина которого **превышает 100 мм**, подвергают испытанию на устойчивость к распространению пламени, описанному в **приложении 10 к настоящим Правилам. В качестве альтернативы этим требованиям может применяться процедура испытаний, изложенная в пункте 5.22 стандарта ISO 6722-1:2011. Протоколы испытаний и официальные утверждения, полученные на основании пункта 12 стандарта ISO 6722:2006, продолжают оставаться в силе.**

Контакт с пламенем в ходе испытания прекращают:

- 1) **в случае одножильных кабелей:**
 - а) когда оголяется **токопроводящая жила** либо
 - б) через 15 с в случае кабелей, у которых **сечение жилы не превышает 2,5 мм²**, и
 - с) через 30 с в случае кабелей, у которых сечение жилы превышает 2,5 мм²,
- или**
- 2) **в случае одножильных или многожильных кабелей в оболочке, экранированных и без оплетки, у которых суммарная токопроводящая площадь не превышает 15 мм²:**
 - а) до тех пор пока не оголится токопроводящая жила или в течение 30 с, в зависимости от того, что наступает ранее,
- или**
- 3) **в случае одножильных или многожильных кабелей в оболочке, экранированных и без оплетки, у которых суммарная токопроводящая площадь превышает 15 мм²:**
 - а) в соответствии с 1) или 2) в зависимости от того, что применимо.

В соответствии с 2) электрические кабели могут подвергаться испытанию либо вместе, либо раздельно.

В соответствии с 3) электрические кабели подвергают испытанию раздельно.

Результат испытания считают удовлетворительным, если с учетом наихудших результатов испытания пламя в результате горения изоляционного материала гаснет не позднее чем через 70 секунд и если как минимум 50 мм изоляции верхней части испытуемого образца не затронуты пламенем.»

Включить новый пункт 6.2.7 следующего содержания:

«6.2.7 Любые кабельные муфты или кабелепроводы, длина которых превышает 100 мм, подвергают испытанию на определение скорости горения материалов, указанному в приложении 8. Результат испытания считают удовлетворительным, если с учетом наихудших результатов испытания скорость горения в вертикальной плоскости не превышает 100 мм/мин или огонь не достигает одной из первых маркировочных меток.»

Пункты 6.2.7–6.2.7.3 (прежние), изменить нумерацию на 6.2.8–6.2.8.3.

Пункт 6.2.7.4 (прежний), изменить нумерацию на 6.2.8.4, а текст следующим образом:

«6.2.8.4 элементам, применительно к которым невозможно получить образец, соответствующий размерам, предписанным в пункте 3.1 приложения 6, пункте 3 приложения 7 и пункте 3.1 приложения 8.»

Включить новые пункты 12.11–12.14 (Переходные положения) следующего содержания:

«12.11 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении официального утверждения на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.

12.12 Начиная с 1 сентября 2019 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в том случае, если данный тип транспортного средства или тип элемента оборудования, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.

12.13 Начиная с 1 сентября 2021 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в первоначальной национальной регистрации (первоначальном вводе в эксплуатацию) транспортного средства, которое не отвечает требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.

12.14 Даже после даты вступления в силу поправок серии 03 официальные утверждения элементов оборудования на основании предшествующих серий поправок к настоящим Правилам продолжают действовать, и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают их признавать.»

Приложение 5 (Схемы знаков официального утверждения), заменить цифру «02» на «03» (2 раза).

Приложение 6, включить новый пункт 3.1.3 следующего содержания:

«3.1.3 **Размер образца указывают в протоколе испытания.»**

Приложение 7, включить новый пункт 3.1 следующего содержания:

«3.1 **Размер и массу образца указывают в протоколе испытания.»**

Приложение 8

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 Держатель образца представляет собой прямоугольную рамку высотой 560 мм с двумя параллельными рейками, жестко соединенными на расстоянии 150 мм друг от друга, на которой имеются штыри, предназначенные для удержания испытываемого образца, который размещается в соответствующей плоскости на расстоянии не менее 20 мм от рамки. Диаметр монтажных штырей не превышает 2 мм, а их длина составляет по крайней мере **40 мм**. Штыри размещаются на параллельно расположенных рейках в местах, показанных на рис. 1. Рамка устанавливается на надежную опору, обеспечивающую вертикальную ориентацию реек в ходе испытания (с тем чтобы закрепленный в соответствующей плоскости и удерживаемый штырями образец не соприкасался с рамкой, может предусматриваться наличие вплотную к штырям распорных втулок диаметром 2 мм).

Держатель образца, показанный на рис. 1, можно изменять по ширине, с тем чтобы можно было закрепить образец.

Для закрепления образца в вертикальном положении можно предусмотреть соответствующую подставку из жаропрочной проволоки диаметром 0,25 мм, охватывающей образец горизонтально через каждые 25 мм по всей высоте держателя образца. В качестве альтернативы образец можно закрепить на держателе с помощью дополнительных зажимов.»

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

«2.3 Испытательное устройство можно поместить в соответствующий вытяжной шкаф. **Размер и форма вытяжного шкафа должны быть такими, чтобы они не могли повлиять на результаты испытания.** Перед испытанием на расстоянии 100 мм перед окончательным местом нахождения камеры сгорания и за ним измеряется вертикальная скорость воздушного потока, проходящего через вытяжной шкаф. Она должна составлять 0,10–0,30 м/с, с тем чтобы избежать любого возможного вредного воздействия продуктов сгорания на оператора. Можно использовать вытяжной шкаф с естественной вентиляцией и соответствующей скоростью воздушного потока.»

Пункты 3.1 и 3.2 изменить следующим образом:

«3.1 **Материалы в соответствии с пунктом 6.2.3:** Размер образцов: 560 x 170 мм.

Если размеры материала не позволяют взять образец указанных размеров, то испытание проводят **на образце размером не менее 380 мм по высоте и не менее 3 мм по ширине.**

Кабельные муфты и кабелепроводы: размеры образцов: длина: 560 мм, но не менее 380 мм, если размеры материала не позволяют взять образец указанных размеров; ширина: фактические размеры элемента.

- 3.2 **Материалы в соответствии с пунктом 6.2.3:** Если толщина изделия превышает 13 мм, то ее уменьшают до 13 мм путем механического воздействия на сторону, противоположную стороне, обращенной к соответствующему отделению (внутреннему, моторному или отдельному отопительному отделению). Если это не представляется возможным, то испытание проводят, по согласованию с технической службой, с использованием материала первоначальной ширины, что указывают в протоколе испытания. Составные материалы (см. пункт 6.1.3) испытывают таким образом, как будто они являются частью однородного материала. В случае материалов, состоящих из нескольких слоев различного состава, которые не считаются составными материалами, все слои, находящиеся в пределах 13 мм от поверхности, обращенной к соответствующему отсеку, испытывают отдельно.»

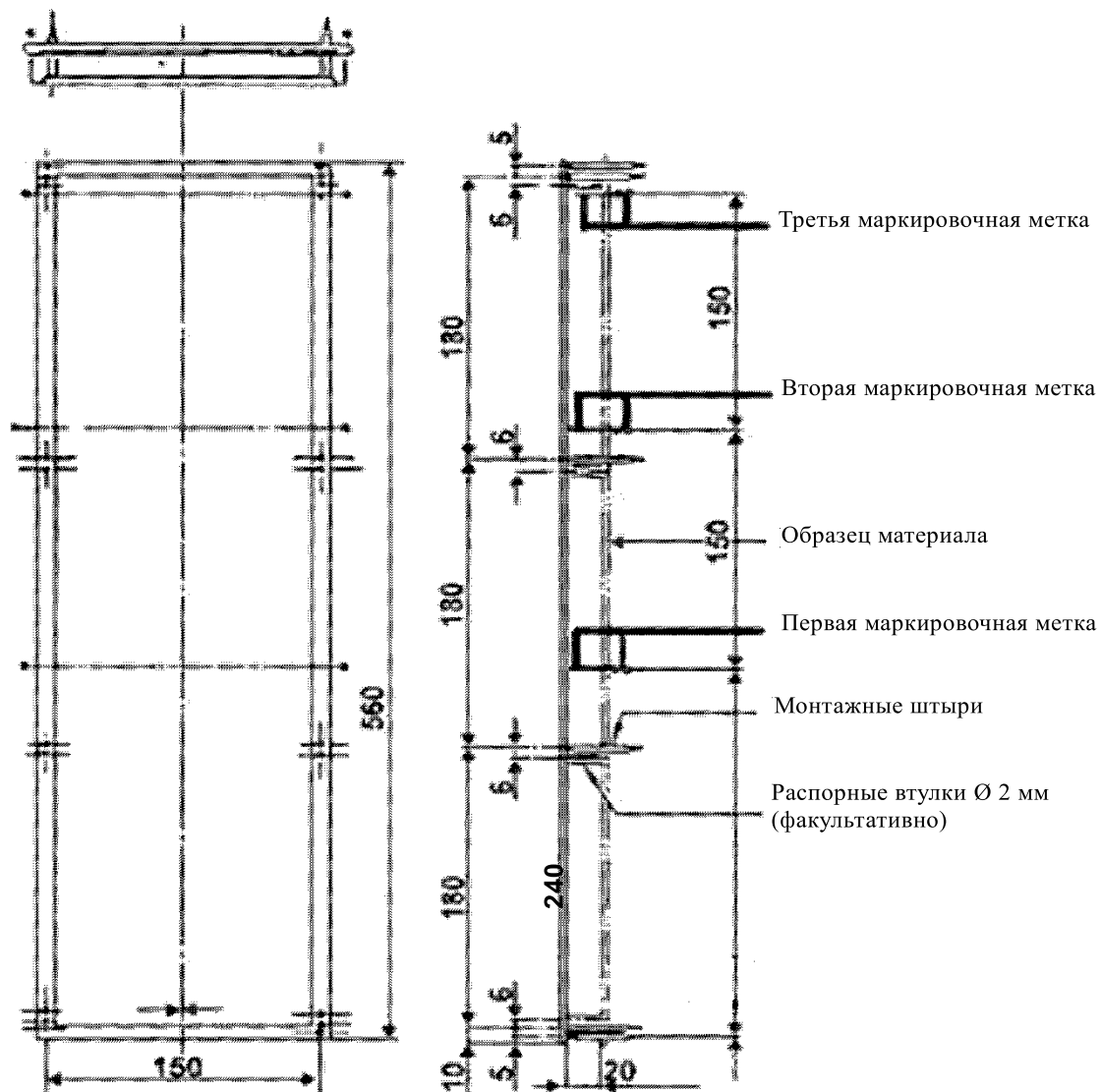
Включить новый пункт 3.3 следующего содержания:

«3.3 Размер образца указывают в протоколе испытания.»

Пункт 3.3 (прежний), изменить нумерацию на 3.4.

Рис. 1 изменить следующим образом (исключив внизу слово «Горелка» и заменив «220» на «240»):

«Рис.1
 Держатель образца (размеры в миллиметрах)



»

Включить новое приложение 10 следующего содержания:

«Приложение 10

Испытание на определение устойчивости электропроводки к распространению пламени

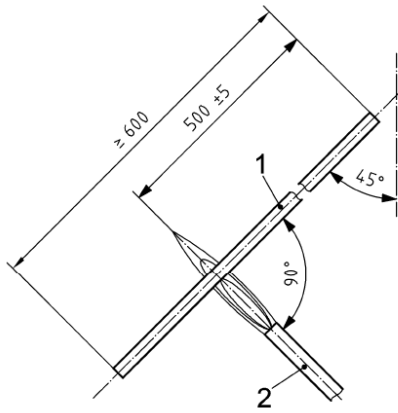
1. **Область применения**

В настоящем приложении определяются предписания, регламентирующие проведение испытания на определение устойчивости используемой в транспортном средстве электропроводки, к распространению пламени.
2. **Отбор образцов и принцип**
- 2.1 **Испытанию подвергают пять образцов**
3. **Образцы**
- 3.1 **Длина изоляции на испытательных образцах должна составлять не менее 600 мм.**
4. **Процедура**

Определить устойчивость к распространению пламени с помощью бунзеновской горелки с соответствующим газом и внутренним диаметром сопла 9 мм, которая дает температуру пламени на кончике внутреннего голубого конуса, равную $(950 \pm 50) ^\circ\text{C}$.

Подвесить испытательный образец в шкафу без вытяжки и подвергнуть его воздействию температуры на кончике внутреннего конуса пламени, как показано на рис. 1. Верхний конец кабеля направляют в сторону от ближайшей стенки шкафа. Образец подвергают натяжению, например с помощью груза, перекинутого через шкив, с тем чтобы он был все время в натянутом состоянии. Кабель должен находиться под углом $45^\circ \pm 1^\circ$ по отношению к вертикали. В любом случае наикратчайшее расстояние от любой части образца должно составлять минимум 100 мм от любой стенки шкафа. Подвести кончик внутреннего голубого конуса к изоляции на расстоянии (500 ± 5) мм от верхнего конца изоляции.

Рис. 1
Прибор для проверки устойчивости к распространению пламени
(размеры в миллиметрах)



Пояснение

1 – испытуемый образец

2 – бунзеновская горелка

»

Приложение IV

Неофициальные группы GRSG

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель</i>	<i>Секретарь</i>
Системы вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС)	Г-н Д. Загарин (Российская Федерация) Тел.: +7 495 9949916 Факс: +7 495 9949940 Эл. почта: zagarin@autorc.ru	Г-н О. Фонтен (МОПАП) Тел.: +33 1-43590013 Факс: +33 1-45638441 Эл. почта: ofontaine@oica.net
Стекла для панорамных люков автомобилей (СПЛА)	Г-н С. Б. Эом (Республика Корея) (в со- председательстве с г-ном Р. Даммом (Германия)) Тел.: +82 31 3690217 Факс: +82 0502 384 5328 Эл. почта: sbeom@ts2020.kr	Г-н С. Мюллер фон Кралик (КСАОД) Тел.: +49 89 85794 1625 Эл. почта: Bianca.Reutr@webasto.com
Непосредственное поле обзора и системы обнаружения препятствий	Предстоит избрать	Предстоит избрать