


Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**
Рабочая группа по пассивной безопасности

Пятьдесят восьмая сессия

Женева, 8–11 декабря 2015 года

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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	4
III. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) (пункт 2 повестки дня)	4	4
IV. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 3 повестки дня)	5–8	4
V. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 4 повестки дня)	9–12	5
А. Предложение по этапу 2 глобальных технических правил	9–11	5
В. Предложение по поправкам к этапу 1 и проект этапа 2 глобальных технических правил	12	6
VI. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 5 повестки дня)	13	6
VII. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 6 повестки дня)	14	6
VIII. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 7 повестки дня)	15	6
IX. Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 8 повестки дня)	16	7



X.	Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 9 повестки дня)	17–18	7
XI.	Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 10 повестки дня)	19–25	8
XII.	Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 11 повестки дня)	26–28	10
XIII.	Правила № 21 (внутреннее оборудование) (пункт 12 повестки дня)	29–30	10
XIV.	Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 13 повестки дня)	31	11
XV.	Правила № 25 (подголовники) (пункт 14 повестки дня)	32	11
XVI.	Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 15 повестки дня)	33–36	11
XVII.	Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 16 повестки дня)	37	12
XVIII.	Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 17 повестки дня)	38	13
XIX.	Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 18 повестки дня)	39	13
XX.	Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 19 повестки дня)	40–42	13
XXI.	Общие поправки к Правилам № 14 и 16 (пункт 20 повестки дня)	43–45	14
XXII.	Общие поправки к Правилам № 16, 44, 94 и 129 (пункт 21 повестки дня)	46	15
XXIII.	Выборы должностных лиц (пункт 22 повестки дня)	47	15
XXIV.	Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня)	48–54	15
	A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности	48	15
	B. Определения и акронимы в правилах, относящихся к ведению GRSP	49	15
	C. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп (РГ)	50	16
	D. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2015 года	51	16
	E. Объемный механизм определения точки Н	52	16
	F. Интеллектуальные транспортные системы	53	16
	G. Правила № 134 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)	54	16
XXV.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 24 повестки дня)	55	17
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-58-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения		18
II.	Проект поправок к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)		21
III.	Проект поправок к Правилам № 94 (лобовое столкновение)		22

IV.	Проект поправок к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)	23
V.	Общие поправки к Правилам № 14 и 16	32
VI.	Проект поправок к Правилам № 134 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)	33
VII.	List of GRSP informal working groups	34

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою пятьдесят восьмую сессию в Женеве 8–11 декабря 2015 года под председательством г-на Нха Нгуена (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1а 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, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В работе сессии принял 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) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По 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 (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/17 и Add.1
неофициальный документ GRSP-58-04

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/17 и Add.1), предложенную для пятьдесят восьмой сессии, включив в нее новые пункты 23g и 24, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-58-04). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении VII к настоящему докладу.

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

4. В связи с пунктом 8 (см. пункт 16, ниже) GRSP предположила, что эксперт от ЕК подготовит запрос на получение разрешения на разработку параллельной поправки к ГТП № 1 ООН, которая будет представлена на следующей сессии АС.3. Европейский союз выступит техническим спонсором.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/24
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/34
неофициальные документы GRSP-58-18, GRSP-58-19-Rev.2
и GRSP-58-26

5. Он пояснил, что НРГ намерена в большей степени использовать эмпирический подход к установлению корреляции между трупом человека (PMHS) и манекеном с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенным для испытания на удар сзади (BioRID). Результаты будут представлены в виде предложения о последующих поправках, касающихся критериев травмирования (возможно, для его принятия) на сессии GRSP в мае 2016 года. Он также представил проект этапа 2 разработки ГТП ООН (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/34, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/24).
6. GRSP, в принципе, согласилась изменить требования по высоте подголовников, изложенные в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/34, с учетом документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17.
7. Эксперт от Японии, являющийся секретарем НРГ, представил информацию, касающуюся доклада о ходе работы группы (GRSP-58-19-Rev.2).
8. И наконец, GRSP решила вернуть документ GRSP-58-26 в НРГ, чтобы включить в него все замечания, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/34, и возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2016 года.

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

A. Предложение по этапу 2 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
неофициальный документ GRSP-58-31

9. Председатель GRSP проинформировал группу о том, что анализ затрат и выгод, связанных с этапами 1 и 2 разработки ГТП ООН, будет, как ожидается, завершен Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД) к июню 2016 года. Он напомнил GRSP, что после завершения этого анализа его делегация будет готова определить свою позицию в отношении этапа 2 ГТП № 9 ООН. Этот этап будет включать концепцию ударного элемента гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI).
10. Эксперты от Республики Корея и МОПАП представили предложение о внесении в ГТП ООН (GRSP-58-31) поправок с целью включения положений, касающихся активных складных систем капота. Эксперт от МОПАП пояснил, что это предложение направлено на использование хорошо отработанной процедуры, которая была представлена несколько лет назад и которая была рекомендована Договаривающимся сторонам (ДС) для рассмотрения. Председатель GRSP проинформировал группу о том, что он сможет представить GRSP на ее сессии в мае 2016 года некоторую информацию о проводимых НАБДД на национальном уровне исследованиях в области систем активной безопасности для защиты пешеходов.
11. GRSP решила возобновить рассмотрение этих вопросов на своей сессии в мае 2016 года и сохранить документ GRSP-58-31 в качестве неофициального документа, используемого для дальнейших разработок.

В. Предложение по поправкам к этапу 1 и проект этапа 2 глобальных технических правил

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

12. По этому пункту повестки дня не было представлено никакой новой информации.

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

13. GRSP отметила, что в настоящее время НАБДД готовит извещение о введении в действие предлагаемых правил (NPRM) по этапу 1 ГТП ООН. Председатель GRSP проинформировал группу о том, что НАБДД начала серию гидравлических и пневматических циклических испытаний контейнеров с целью оценки процедур испытаний и разработки необходимых деталей для соответствия самосертификации. NPRM должно быть опубликовано к концу 2016 года. Он также добавил, что в настоящее время проводятся консультации с прежними и возможными новыми соавторами для определения вопросов, которые надлежит разработать на этапе 2, таких как: i) согласование краш-тестов, ii) совместимость материала баков и топливных систем и iii) испытания баков на разрыв и положения по электрической безопасности (перенесены из ГТП ООН по безопасности электромобилей). Он также добавил, что будет обсуждено и учтено улучшение положений этапа 1. После того как будут определены соавторы и руководители для этапа 2, WP.29 будет предложено включить этап 2 в программу работы и сформировать НРГ. На своем первом совещании в конце 2016 года НРГ приступит к разработке круга ведения (КВ) и объема работы на этапе 2. И наконец, эксперты из Японии, Республики Корея и ЕС заявили о своем намерении выступить соавторами и принять участие в этапе 2 разработки ГТП ООН.

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

14. Председатель GRSP проинформировал группу о ходе работы НРГ. Он также проинформировал GRSP о том, что Председателем НРГ является теперь не г-жа Марисоль Медри, а г-н Дэвид Сутула из НАБДД. GRSP решила сохранить этот пункт повестки дня для представления по нему обновленной информации на ее сессии в мае 2016 года.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-58-11

15. Председатель GRSP, являющийся сопредседателем НРГ по безопасности электромобилей (БЭМ), представил доклад о ходе работы (GRSP-58-11). Он пояснил, что, как предполагается, ГТП ООН будут касаться индивидуальных рисков в сфере безопасности, создаваемых электромобилями и их элементами, причем как в нормальных условиях, так и после аварии. Он добавил, что ими будет

предусмотрено обоснование мер регулирования и что будут установлены предписания и протоколы испытаний для обеспечения безопасного функционирования системы транспортного средства и/или электрических элементов и надлежащей защиты водителя и пассажиров транспортного средства. Он заявил, что, хотя работа НРГ быстро продвигается вперед при поддержке девяти целевых групп, требуется более подробно обсудить некоторые ключевые вопросы, в том числе более свежие предложения, по которым все еще проводятся исследования. Он пояснил, что, таким образом, НРГ обсудила наиболее подходящий способ разработки ГТП ООН в рамках предоставленного мандата и решила, что единственным возможным сценарием является двухэтапный подход. Кроме того, это предполагает, что этап 1 разработки ГТП ООН будет охватывать важнейшие краткосрочные требования к безопасности, по которым Договаривающиеся стороны, как ожидается, достигнут согласия в рамках предоставленного мандата. Он затем отметил, что остальные требования к безопасности, требующие долгосрочных исследований, а также дальнейшего усовершенствования текста ГТП ООН, будут охвачены на этапе 2. В заключение он сообщил, что недавно WP.29 одобрил продление мандата на один год – до конца 2016 года. В 2016 году планируется провести следующие совещания НРГ: i) десятое совещание 29 февраля – 4 марта в Японии, ii) одиннадцатое совещание в июне в Северной Америке и iii) двенадцатое совещание в октябре в Европе.

IX. Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/26

16. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/26, в котором предлагаются альтернативные возможности обеспечения надлежащей защиты для предотвращения случайного открывания двери при движении транспортного средства. GRSP приняла это предложение без поправок. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/26 WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 03, а также проекта дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 11 ООН.

X. Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2015/46
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/3
неофициальные документы GRSP-58-13 и GRSP-58-24

17. Эксперт от Австралии внес на рассмотрение документ GRSP-58-13, который направлен: i) на решение проблемы, связанной с несовместимостью требований правил ООН с существующими конструкциями детских удерживающих систем (ДУС), используемых в Австралии, Канаде и Соединенных Штатах Америки, и ii) включение Правил № 14 в приложение 4 будущих правил ООН № 0, касающихся МОУТКТС. Он добавил, что это предложение позволит избежать разделения Правил № 14 ООН на два правила: по креплениям ремней безопасности и по креплениям детских удерживающих устройств (последние будут исключены на основании приложения 4 к правилам № 0 ООН). Он пояснил, что вместо этого к Правилам № 14 ООН будут предложены изменения, которые позволят приспособить крепления ДУС как к ДУС, удерживаемым ремнями безопасности, так и к

ДУС жесткого крепления типа ISOFIX в большом числе стран. Председатель GRSP представил документ GRSP-58-24, в котором выражена принципиальная поддержка данного предложения и показаны преимущества гармонизации стандартов на ДУС. Эксперт от МОПАП просил предоставить ему дополнительное время для изучения предложения о разделении правил ООН, которое он считал наиболее прагматичным подходом.

18. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в мае 2016 года и просила экспертов представить замечания по предложению эксперта от Австралии к концу марта 2016 года в ожидании других замечаний от НРГ по МОУТКТС. И наконец, было решено сохранить документ GRSP-58-13 в повестке дня следующей сессии GRSP в качестве неофициального документа и как возможную основу для разработки предложений по согласованию в рамках Соглашения 1998 года.

XI. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/18
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/19
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/20
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/21
неофициальные документы GRSP-58-01-Rev.1, GRSP-58-14,
GRSP-58-15-Rev.1, GRSP-58-20, GRSP-58-29-Rev.1,
GRSP-58-30, GRSP-58-33 и GRSP-58-35

19. Эксперт от КСАОД подтвердил, что эта презентация (GRSP-58-01-Rev.1) вводит положения (документ GRSP-58-20, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/20), касающиеся приспособлений для проверки наличия пространства для универсальных раскладных детских удерживающих систем (ДУС). Он пояснил, что такого рода ДУС предназначены для детей, нуждающихся в медицинской помощи, и настоятельно призвал к их внедрению. Эксперт от Франции подчеркнул, что проблема, связанная с внедрением такого рода ДУС, заключается в выяснении вопроса о том, как их следует рассматривать – как универсальные или как неуниверсальные, и в предложении надлежащего определения. Эксперт от Нидерландов высказал мнение о том, что раскладные ДУС нельзя считать системами, относящимися к категории размера i. Эксперт от МОПС выступил с аналогичным заявлением, отметив, что эти два новых предлагаемых решения вводят новую категорию ДУС, и добавил, что этот вопрос следует дополнительно обсудить в НРГ. В итоге GRSP решила передать документ GRSP-58-20 в НРГ по ДУС для дальнейшего рассмотрения.

20. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/21, направленный на уточнение вопроса о наличии пространства для установки ДУС. Он предложил, чтобы НРГ обсудила вопрос о четкой классификации и схеме ДУС. Эксперт от МОПАП выступил с сообщением (GRSP-58-33), представив предложение о внесении поправок (GRSP-58-15-Rev.1), направленных на упрощение информации, содержащейся в руководстве по эксплуатации. Он напомнил GRSP о том, что размер i был задуман с тем, чтобы полностью устранить потребность в соответствующих инструкциях в руководстве по эксплуатации транспортного средства, поскольку все позиции отмечены. В частности, он предложил определить два типа информации: i) потребности клиентов и ii) производители ДУС при официальном утверждении типа их систем. По этому предложению были высказаны замечания, касающиеся переходных положений и возможности их изъятия из этого предложения.

21. GRSP решила возобновить обсуждение документов ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/21 и GRSP-58-15-Rev.1, в ожидании их возможного пересмотра НРГ, на своей сессии в мае 2016 года.

22. Эксперт от Республики Корея подготовил, совместно с экспертами от Японии и ЕК, сообщение (GRSP-58-30) с предложением о включении положений, касающихся сигнализаторов непристегнутых ремней безопасности (СНРБ) на всех сиденьях транспортных средств (документ GRSP-58-29-Rev.1, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/19). Он упомянул о проведенном ЕК анализе затрат и выгод и заявил, что в странах Азии выгоды значительно превосходят затраты (имеется по адресу <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/6662/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>). Он добавил, что СНРБ имеют большой потенциал в плане спасения жизни и что, как явствует из данных об использовании ремней безопасности, контроль над обязательным использованием этих ремней осуществляется во всех странах неодинаково и может зависеть от приоритетов полиции и органов охраны общественного порядка. В заключение он отметил, что использование СНРБ принесет конкретную практическую пользу. Эксперт от МОПАП заявил, что анализ затрат и выгод не подтверждает эффективности СНРБ в обеспечении более широкого использования ремней безопасности. Он также подверг сомнению необходимость установки СНРБ на коммерческих транспортных средствах, доля перевозок пассажиров которыми очень низка. Эксперт от Дании решительно поддержал это предложение. Однако он поставил под сомнение необходимость времени срабатывания устройства. Эксперт от Франции поддержал в принципе это предложение, однако он также подчеркнул необходимость избегать любого неправильного толкования процедуры официального утверждения типа этих устройств и запросил дополнительное время для изучения этого предложения. Эксперт от Соединенного Королевства поддержал в принципе саму идею. Однако он заявил, что в его стране высокий процент пассажиров пристегиваются ремнями безопасности, и, таким образом, выразил сомнения относительно практической пользы от обязательной установки СНРБ. В итоге он запросил дополнительное время для подробного изучения этого предложения. Эксперт от Германии подчеркнул необходимость практического решения и особо отметил, что обязательная установка СНРБ приведет к увеличению стоимости автомобилей. Он также предложил использовать различные подходы в зависимости от категорий транспортных средств, поставив под сомнение актуальность этого предложения для транспортных средств категории N₂/N₃ или M₂/M₃, экипаж которых отвечает за то, чтобы пассажиры были пристегнуты ремнями безопасности. Эксперт от ЕК заявил, что в некоторых европейских странах коэффициент использования ремней очень низок, в то время как доля СНРБ, добровольно установленных производителями, весьма высока. Он также заявил, что дешевые автомобили без СНРБ продаются в странах Европы с низким доходом, в которых коэффициент использования ремней безопасности очень низок.

23. Наконец, GRSP решила учредить под руководством Японии, Республики Корея и ЕК целевую группу, которая представит пересмотренное предложение на ее сессии в мае 2016 года. В то же время секретариату было поручено распространить документ GRSP-58-29-Rev.1 под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

24. Эксперт от Австралии представил документ GRSP-58-14, в котором предлагается ввести положение об устройствах, деактивирующих подушку безопасности; эта мера будет соответствовать требованиям EuroNCAP и Федеральному стандарту безопасности автотранспорта (FMVSS) 208. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2016 года, и экспертам было рекомендовано передать эксперту от Австралии до конца января 2016 года замечания по документу GRSP-58-14, чтобы он мог представить пересмотренное официальное предложение.

25. В заключение GRSP решила обсуждать документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/18 и GRSP-58-35 в рамках пункта 11 повестки дня.

ХII. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/27
неофициальный документ GRSP-58-28-Rev.1

26. Эксперт от КСАОД представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/18, направленный на разъяснение положений о динамическом испытании удерживающих систем задних сидений. Она пояснила, что целью этого предложения является обновление требований, предназначавшихся изначально для сидений, для которых еще не требовались трехточечные ремни безопасности; она добавила, что ситуация изменилась после внедрения устройств ограничения нагрузки, которые делают возможным дополнительное смещение пассажиров. Замечания экспертов GRSP по этому предложению были включены в документ GRSP-58-35 в ходе обсуждения. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/27, который также связан с документом ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/18, так как касается смещения пассажиров, вызванного наличием ограничителей нагрузки ремней безопасности, установленных на сиденьях, не являющихся передними сиденьями. Он пояснил, что это предложение требует внесения соответствующих поправок в Правила № 21, 25 и 80 ООН. Эксперт от МОПАП заявил, что это предложение должно касаться только тех сидений, которые должны соответствовать требованиям об энергопоглощении. Эксперт от КСАОД также подчеркнул необходимость сосредоточить испытания на рассеяние энергии на тех частях задних сидений, которые подвергаются фактическому воздействию.

27. В итоге GRSP решила учредить под руководством эксперта от Нидерландов группу заинтересованных экспертов по новой технологии удерживающих систем с целью разработки положений, регулирующих этот вопрос, для всех соответствующих правил ООН. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2016 года и передать группе заинтересованных экспертов документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/18, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/27 и GRSP-58-35.

28. Кроме того, эксперт от Японии представил документ GRSP-58-28-Rev.1, в котором предлагается согласовать Правила № 17 ООН с положениями проекта этапа 2 разработки ГТП № 7 ООН. GRSP решила сохранить документ GRSP-58-28-Rev.1 в качестве неофициального документа для своей сессии в мае 2016 года в ожидании возможных обновлений содержащейся в нем информации.

ХIII. Правила № 21 (внутреннее оборудование) (пункт 12 повестки дня)

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

29. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/28, касающийся испытания задних частей сидений, которое предусмотрено исключительно в Правилах № 17 ООН (см. пункт 11 повестки дня). Эксперт от Германии заявил, что Правила № 21 ООН допускают динамическое испытание этих частей с помощью математического моделирования и что вышеупомянутое предложение приведет к исключению этой возможности.

30. GRSP решила передать это предложение группе заинтересованных экспертов по новой технологии удерживающих систем (см. пункт 27, выше) и возобновить его обсуждение на своей сессии в мае 2016 года.

XIV. Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 13 повестки дня)

31. GRSP отметила, что в ближайшее время будет опубликовано предложенное секретариатом ЕЭК ООН исследование по шлемам, которое призвано повысить осведомленность о Правилах № 22 ООН во всем мире путем повышения безопасности двухколесных транспортных средств, включая велосипеды с электродвигателем (типа «pedalex»). Эксперт от МАЗМ поддержал эту и любые будущие инициативы, направленные на защиту пользователей механических двухколесных транспортных средств в целом. Наконец, было также отмечено, что секретариат ЕЭК ООН подготовил брошюру «Riders' guide to protective helmets» (Защитные шлемы – Руководство пользователя) (имеется на главной странице WP.29 по адресу: www.unecce.org/trans/main/welcwp29.html).

XV. Правила № 25 (подголовники) (пункт 14 повестки дня)

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

32. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/22 об изменении области применения правил ООН и отмене альтернативного способа официального утверждения спинок сидений, оснащенных подголовниками (см. также пункты 11 и 12 повестки дня). GRSP решила передать это предложение группе заинтересованных экспертов по новой технологии удерживающих систем (см. пункты 27 и 30, выше) и возобновить его обсуждение на своей сессии в мае 2016 года.

XVI. Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/6
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/32
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/33
неофициальные документы GRSP-58-09, GRSP-58-10,
GRSP-58-16-Rev.1, GRSP-58-23, GRSP-58-25 и GRSP-58-27

33. Эксперт от Франции представил от имени НРГ по ДУС документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/32 об ограничении на использование бустерных подушек (дополнительные сиденья без спинки) для детей ростом более 125 см и о применении для официального утверждения типа таких ДУС только в случае весовой группы III для детей массой от 22 до 36 кг. Эксперт от Швеции представил возможное альтернативное обозначение (GRSP-58-27), чтобы лучше разъяснить потребителям, как следует пользоваться ДУС этого типа. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/32 с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу, и поручила секретариату представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта дополнения 11 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН.

34. Эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/33 об исключении возможности официального утверждения типа детских удерживающих систем, представляющих собой направляющую лямку. GRSP приняла это предложение с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу, и поручила секретариату представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2016 года в рамках (см. пункт 33, выше) проекта дополнения 11 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН.

35. Эксперт от МОПС представил материалы (GRSP-58-10), касающиеся предложения (GRSP-58-09) об изъятии ДУС ISOFIX из правил ООН. Он добавил, что введение Правил № 129 ООН должно привести к прекращению производства ДУС ISOFIX согласно Правилам № 44 ООН из-за их более низкого уровня защиты (отсутствие защиты от бокового удара). Эксперт от Германии заявил, что изымать положения об ISOFIX из правил ООН нецелесообразно, так как это можно просто предусмотреть в переходных положениях, по истечении срока действия которых официальное утверждение типа для ДУС ISOFIX больше не будет предоставляться. Он добавил, что в то же время в будущем будут гарантированы продления существующих официальных утверждений типа. GRSP решила возобновить рассмотрение пересмотренного предложения на своей сессии в мае 2016 года.

36. Эксперт от КСАОД представил материалы (GRSP-58-25), уточняющие содержание предложения (документ GRSP-58-16, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/6), направленного на введение новых положений, касающихся токсичности и воспламеняемости материалов, используемых при изготовлении ДУС. В документе GRSP-58-23 эксперты от Дании и Швеции предложили ввести широко используемую во всей отрасли процедуру испытания на воспламеняемость в соответствии с FMVSS 302. Эксперты от Дании, Швеции и КСАОД совместно подготовили документ GRSP-58-16-Rev.1 после того, как эксперты от Германии, Франции и Японии запросили дополнительное время на изучение этого предложения. GRSP решила вернуться к рассмотрению этого предложения на своей сессии в мае 2016 года. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-58-16-Rev.1 под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

XVII. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 16 повестки дня)

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

37. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/23 с целью обновить перекрестные ссылки на Правила № 25 ООН (см. также пункты 11, 12 и 14 повестки дня). GRSP решила передать это предложение группе заинтересованных экспертов по новой технологии удерживающих систем (см. пункты 27, 30 и 32, выше) и возобновить его обсуждение на своей сессии в мае 2016 года.

XVIII. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 17 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-58-02

38. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRSP-58-02, направленный на исправление скорости испытания на лобовое столкновение в тексте на русском языке. GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в марте 2016 года в качестве проекта исправления 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 94 ООН.

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

39. По этому пункту повестки дня не было представлено никакой новой информации.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/24
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/29
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/31
неофициальные документы GRSP-58-01-Rev.1,
GRSP-58-07-Rev.1, GRSP-58-08, GRSP-58-21, GRSP-58-22,
GRSP-58-23, GRSP-58-25, GRSP-58-32 и GRSP-58-34

40. Эксперт от Франции, являющийся Председателем НРГ по усовершенствованным детским удерживающим системам (УДУС), представил материалы (GRSP-58-22), освещающие ход работы НРГ и содержащие предложение по поправкам серии 01 и 02 к правилам ООН. Он пояснил, что в проекте поправок серии 01 содержатся в основном: i) некоторые исправления к первоначальному варианту правил ООН, ii) концепция невстроенных ДУС и iii) положения, касающиеся официального утверждения типа, включая схемы знаков официального утверждения, для модулей (документ GRSP-58-07-Rev.1, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/24). Он также пояснил, что поправки серии 02 представляют собой этап 2 разработки правил ООН и вводят положения (документ GRSP-58-08, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/31), касающиеся бустерных сидений со спинкой. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/24 с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 129 ООН. Наконец, GRSP решила возобновить обсуждение этапа 2 разработки правил ООН на своей сессии в мае 2016 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-58-08 под официальным условным обозначением к упомянутой сессии.

41. В связи с обсуждениями по пункту повестки дня 10 (см. пункт 17, выше) GRSP приняла к сведению документ GRSP-58-21 (заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/29), представленный экспертом от КСАОД с целью ввести в правила ООН положения, касающиеся раскладных детских удерживающих систем. Соответственно, GRSP решила передать документ GRSP-58-21 НРГ по ДУС.

42. Кроме того, Рабочая группа GRSP рассмотрела параллельный проект положений (документы GRSP-58-32 и GRSP-58-34, заменяющие собой документ GRSP-58-23), касающихся токсичности и воспламеняемости, как это обсуждалось в рамках пункта 15 повестки дня (см. пункт 33, выше). GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в мае 2016 года и поручила секретариату распространить документы GRSP-58-32 и GRSP-58-34 под официальным условным обозначением на указанной сессии.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/25
неофициальные документы GRSP-58-03-Rev.1, GRSP-58-05
и GRSP-58-06-Rev.1

43. GRSP рассмотрела документ GRSP-58-06-Rev.1 (заменяющий собой документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/25 и GRSP-58-05), представленный экспертом от Нидерландов с целью: i) предусмотреть определение гибкого устройства регулировки по высоте в районе плеча, ii) ввести положения о его испытаниях и iii) строго определить место его установки на транспортных средствах категорий M₂ и M₃. Эксперт от Российской Федерации поддержал документ GRSP-58-06-Rev.1, но возразил против исключения последнего предложения подпункта 5.4.3.6.1a, как оно было первоначально предложено в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/25. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/25 с поправками, содержащимися в приложении V (GRSP-58-06-Rev.1) к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 07 к Правилам № 14 ООН и проекта дополнения 7 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 ООН.

44. GRSP также приняла к сведению представленный экспертом от ЕК документ GRSP-58-03-Rev.1, направленный на поощрение использования ISOFIX и особенно концепции автоматически конфигурируемых детских удерживающих систем размера i (для уменьшения неправильного использования ДУС). Он пояснил, что это предложение воспрепятствует тому, чтобы установка одной ДУС размера i не помешала установке второй ДУС размера i и чтобы по крайней мере два места ISOFIX могли использоваться одновременно. Эксперт от МОПАП предложил оставить нынешний текст правил ООН без изменений, чтобы предоставить родителям больше возможностей выбора для размещения ДУС размера i. Эксперт от Японии просил уточнить количество фиксирующих приспособлений для одновременной установки, чтобы проверить наличие пространства для установки ДУС размера i.

45. В итоге GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2016 года в ожидании представления экспертом от ЕК пересмотренного предложения.

XXII. Общие поправки к Правилам № 16, 44, 94 и 129 (пункт 21 повестки дня)

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

46. Эксперт от ЕК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/30, направленный на разъяснение руководства для родителей по установке ДУС на сиденье, защищенном подушкой безопасности. Он предложил экспертам изучить это предложение до сессии GRSP в мае 2016 года и представить подробные замечания. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей следующей сессии.

XXIII. Выборы должностных лиц (пункт 22 повестки дня)

47. Согласно правилу 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690, Amend.1 и Amend.2) GRSP провела выборы должностных лиц. Представители Договаривающихся сторон, присутствовавшие на совещании и принявшие участие в голосовании, единогласно избрали г-на Н. Нгуена (Соединенные Штаты Америки) Председателем, а г-на Ч.В. Ли (Республика Корея) заместителем Председателя сессий GRSP, запланированных на 2016 год.

XXIV. Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня)

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

Документация: неофициальный документ GRSP-58-12-Rev.1

48. GRSP приняла к сведению материалы (GRSP-58-12-Rev.1), представленные экспертом от Японии. Эксперт проинформировал GRSP о ходе работы, проводимой в области правил по безопасности мотоциклов, в рамках Закона о дорожных транспортных средствах и том, как разработать и создать систему официального утверждения типа для мотоциклов, работающих на водородных топливных элементах. GRSP решила продолжить обсуждение аналогичных национальных законодательных инициатив на своей сессии в мае 2016 года.

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

49. GRSP отметила файлы Excel, которые постоянно добавляются на ее веб-сайте и в которых содержатся сокращения и условные обозначения правил ООН и ГТП ООН (www.unecsc.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/acronyms_definitions.html). GRSP предложила всем своим экспертам, в частности Председателям НРГ, проверить документы и представить замечания в секретариат.

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

Документация: неофициальный документ WP.29-167-09

50. GRSP приняла к сведению ход работы по пересмотру 3 Соглашения (ECE/TRANS/WP.29/1118, пункты 51–55), а также то обстоятельство, что окончательный текст, как ожидается, будет представлен для принятия на сессии WP.29 в марте 2016 года. Эксперт от Японии, являющийся представителем по МОУТКС в GRSP, представил доклад о ходе работы НРГ по МОУТКС (WP.29-167-09) и отметил нерешенный вопрос, касающийся Правил № 14 ООН. Наконец, он предложил эксперту от Австралии найти решение для их включения в перечень А Правил № 0 ООН.

Д. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2015 года

51. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 166-й и 167-й сессиях WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1116 и ECE/TRANS/WP.29/1118).

Е. Объемный механизм определения точки Н

52. Представитель Германии проинформировал GRSP о том, что НРГ приступит к разработке добавления к Общей резолюции № 1, в котором будут воспроизведены спецификации объемного механизма определения точки Н, в ожидании результатов переговоров с Обществом автомобильных инженеров (SAE) о получении частей стандарта SAE J826, необходимых для выполнения этой работы. GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в мае 2016 года.

Ф. Интеллектуальные транспортные системы

53. Эксперт от Соединенного Королевства проинформировал GRSP о том, что он принимал участие в совещании специальной группы (ноябрь 2015 года) Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1), на котором были подробно рассмотрены предложения по поправкам к статье 8 Конвенции о дорожном движении 1968 года.

Г. Правила № 134 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)

Документация: неофициальный документ GRSP-58-17

54. GRSP приняла к сведению документ GRSP-58-17, представленный экспертом от Германии с целью изменить ссылку на заданное давление в испытании на химическую стойкость и на циклическое изменение давления при температуре окружающей среды. GRSP утвердила это предложение, воспроизведенное в приложении VI. Секретариату было поручено представить данное предложение WP.29 и АС.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта дополнения 2 к Правилам № 134 ООН.

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

55. Пятьдесят девятую сессию было запланировано провести в Женеве 9 (14 ч. 30 м.) – 13 (12 ч. 30 м.) мая 2016 года. GRSP отметила, что официальную документацию следует представить в секретариат не позднее 12 февраля 2016 года, т.е. за 12 недель до начала сессии. GRSP утвердила следующую предварительную повестку дня:

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):
 - a) предложение по этапу 2 разработки глобальных технических правил;
 - b) предложение по поправкам к этапу 1 и по проекту этапа 2 разработки глобальных технических правил.
5. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
6. Согласование манекенов для испытания на боковой удар.
7. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей.
8. Правила № 14 (крепления ремней безопасности).
9. Правила № 16 (ремни безопасности).
10. Правила № 17 (прочность сидений).
11. Правила № 21 (внутреннее оборудование).
12. Правила № 22 (защитные шлемы).
13. Правила № 25 (подголовники).
14. Правила № 44 (детские удерживающие системы).
15. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)).
16. Правила № 94 (лобовое столкновение).
17. Правила № 127 (безопасность пешеходов).
18. Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы).
19. Общие поправки к Правилам № 14 и 16.
20. Общие поправки к Правилам № 16, 44, 94 и 129.
21. Прочие вопросы:
 - a) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся 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 сессиях WP.29 в июне и ноябре 2015 года;
 - e) объемный механизм определения точки Н;
 - f) интеллектуальные транспортные системы.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRSP-58-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01/ Rev.1	КСАОД	10 и 19	A	Завершение разработки устройств для встроенных ДУС – обоснование документов ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/20 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/29	a)
02	Российской Федерацией	17	A	Предложение по исправлению 3 к пересмотру 1 Правил № 94 (лобовое столкновение)	d)
03	ЕК	20	A	Предложение по общим поправкам к Правилам № 14 и 16 – предложение по дополнению 7 к поправкам серии 07 к Правилам № 14 (крепления ремней, ISOFIX и сиденья размера i)	a)
04	секретариатом	1	A	Порядок рассмотрения пунктов повестки дня	a)
05	Нидерландами	20	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/25	a)
06	Нидерландами	20	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/25	d)
07/ Rev.1	Францией	19	A	Предложение по поправкам серии 01 к Правилам № 129 (этап 1) (усовершенствованные детские удерживающие системы)	d)
08	Францией	19	A	Предложение по поправкам серии 02 на этапе 2 разработки Правил № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)	a)
09	МОПС	15	A	Предложение по новой серии поправок к Правилам № 44 (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения удерживающих устройств для детей, находящихся в механических транспортных средствах («детские удерживающие системы»))	a)
10	МОПС	15	A	Изъятие ISOFIX из Правил № 44 ООН	a)
11	Китаем/ЕС/Японией/США	7	A	Доклад для GRSP о ходе работы неофициальной рабочей группы по безопасности электромобилей в контексте Соглашения 1998 года	a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
12/ Rev.1	Японией	23а	А	Технические стандарты на мотоциклы, работающие на водородных топливных элементах, в Японии	а)
13	Австралией	9	А	Предложение по поправкам серии 08 к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)	с)
14	Австралией	10	А	Предложение по поправкам серии 07 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	а)
15/ Rev.1	МОПАП	10	А	Предложение по поправкам серии 07 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	с)
16/ Rev.1	Данией/ Швецией/ КСАОД	15	А	Предложение по дополнению 11 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)	б)
17	Германией	23g	А	Предложение по дополнению 1 к Правилам № 134 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)	д)
18	Германией	3	А	Введение к пересмотру ГТП № 7 ООН – официальный документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/34	б)
19/ Rev.2	Японией	3	А	Проект седьмого доклада о ходе работы неофициальной группы по разработке ГТП № 7 (подголовники) в рамках этапа 2	а)
20	КСАОД	10	А	Предложение по дополнению 7 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	а)
21	КСАОД	19	А	Предложение по дополнению к Правилам № 129	а)
22	Францией	19	А	Доклад о статусе неофициальной рабочей группы по ДУС	а)
23	Швецией и Данией	19		Предложение по общим поправкам к Правилам № 44 и 129	а)
24	США	9	А	Позиция США по вопросу о детских удерживающих системах и системах креплений детских удерживающих устройств	а)
25	КСАОД	15 и 19	А	Требования, касающиеся токсичности и воспламеняемости детских удерживающих систем, в Правилах № 44 и 129 ООН	а)
26	Председателем GRSP	3	А	Проект поправки 1 (этап 2 разработки глобальных технических правил) – документ, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/34	с)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
27	Швецией	15	A	Предложение по обозначению предельной высоты использования бустерной подушки без спинки	a)
28/ Rev.1	ЕК и Японией	11	A	Предложение по поправкам серии 09 к Правилам № 17	c)
29/ Rev.1	ЕК, Кореей и Японией	15	A	Устройство, напоминающее о необходимости пользоваться ремнями безопасности, – предложение по поправкам серии 07 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	b)
30	ЕК, Японией и Кореей	10		Исследования, касающиеся вопросов, рассматривавшихся на 57-й сессии GRSP, – устройство, напоминающее о необходимости пользоваться ремнями безопасности	a)
31	Кореей и МОПАП	4	A	Предложение по поправкам к Глобальным техническим правилам № 9 (защита пешеходов)	c)
32	Данией, Швецией и КСАОД	19	A	Предложение по дополнению 05 к поправкам серии 00 к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)	b)
33	МОПАП	10	A	Использование ДУС в транспортных средствах – упрощение информации, содержащейся в руководстве по эксплуатации транспортного средства	a)
34	Данией, Швецией и КСАОД	19	A	Дополнительное предложение по поправкам серии 01 к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)	b)
35	КСАОД	10	A	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/18 – предложение по дополнению 7 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	c)

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

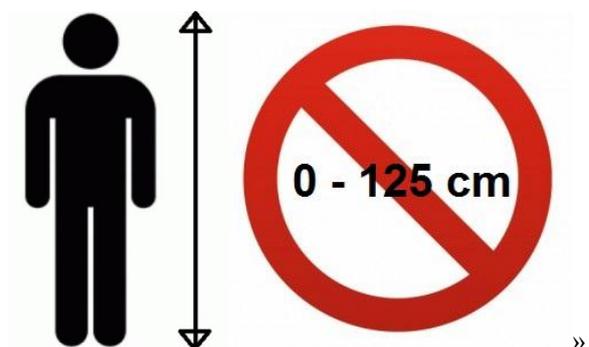
Проект поправок к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2015/32 (см. пункт 33 настоящего доклада)

Включить новый пункт 4.9 следующего содержания:

«4.9 Маркировка бустерной подушки без спинки

Если изделие представляет собой бустерную подушку без спинки, то лицо, устанавливающее удерживающую систему в транспортном средстве, должно постоянно видеть следующую пиктограмму, которая должна быть закрыта в случае использования бустерной подушки вместе с ее съемной спинкой:



Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2015/33 (см. пункт 34 настоящего доклада)

Пункт 2.8.8 изменить следующим образом:

- «2.8.8 «Направляющая ляжка» означает ляжку **или устройство**, которая **или которое** удерживает плечевую ляжку ремня безопасности для взрослых в положении, в котором ее можно использовать для детей, причем фактическое положение, в котором плечевая ляжка изменяет направление, может быть отрегулировано с помощью устройства, передвигаемого вверх или вниз по ляжке в зависимости от местоположения плеча и затем фиксируемого в этом положении. Направляющая ляжка не должна подвергаться значительной динамической нагрузке. Направляющая ляжка рассматривается как составной элемент ДУС и не может отдельно официально утверждаться в качестве ДУС в соответствии с **настоящими Правилами**».

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 94 (лобовое столкновение)

Принятые поправки на основе документа GRSP-58-02 (см. пункт 38 настоящего доклада)

Приложение 3,

пункт 4 изменить следующим образом:

«4. СКОРОСТЬ ИСПЫТАНИЯ

Скорость транспортного средства в момент удара должна составлять **56** -0/+1 км/ч. Однако если испытание проводится на большей скорости в момент удара и если при этом транспортное средство соответствует предъявляемым требованиям, то испытание считается отвечающим установленным требованиям».

Приложение IV

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

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2015/24 (см. пункт 40 настоящего доклада)

Включить новый пункт 2.56 следующего содержания:

- «2.56 «Модуль» представляет собой часть УДУС, которая существует отдельно от соединительных деталей ISOFIX и находится в непосредственном контакте с ребенком. Модуль может быть использован **вне зависимости** в качестве автономного устройства для удержания ребенка в автомобиле. На основании может быть установлен более чем один модуль (модуль А, модуль В и т.д.)».

Пункты 4.1 и 4.2 изменить следующим образом:

- «4.1 **На образцах усовершенствованной детской удерживающей системы, включая все модули, представленных на официальное утверждение в соответствии с положениями пунктов 3.2.4 и 3.2.5, выше, должна быть нанесена четкая и нестираемая маркировка, указывающая полное или сокращенное название изготовителя либо товарный знак.**
- 4.2 **На усовершенствованной детской удерживающей системе, включая все модули, за исключением лямки (лямок) или привязного ремня, должна быть нанесена четкая и нестираемая маркировка с указанием года производства».**

Пункт 4.3 изменить следующим образом:

- «4.3 Положение усовершенствованной детской удерживающей системы по отношению к транспортному средству

На части изделия, на которой размещается ребенок, должно(ы) четко указываться размерный(ые) диапазон(ы) усовершенствованной детской удерживающей системы в сантиметрах и максимально допустимая масса пользователя усовершенствованной детской удерживающей системы в килограммах.

Маркировка, указанная в настоящем пункте, должна быть видна на усовершенствованной детской удерживающей системе, установленной в транспортном средстве, когда в этой усовершенствованной детской удерживающей системе находится ребенок».

Пункт 4.5 изменить следующим образом:

- «4.5 На встроенных усовершенствованных детских удерживающих системах, которые могут использоваться в направлении движения, предусматривается следующий нестираемый знак **(на той их части, на которой размещается ребенок)**, который должно видеть лицо, устанавливающее усовершенствованную детскую удерживающую систему в транспортном средстве: Изготовителю...».

Включить новые пункты 4.6.3 и 4.6.4 следующего содержания:

- «4.6.3 Международный знак официального утверждения, определенный в пункте 5.4.1. В случае, когда УДУС имеет модуль (модули), эта маркировка должна быть стационарно прикреплена к той части УДУС, которая включает соединительные детали «ISOFIX».**
- 4.6.4 Международный знак модуля, определенный в пункте 5.4.3. В случае, когда УДУС имеет модуль (модули), эта маркировка должна быть стационарно прикреплена к модульной части УДУС».**

Пункты 5.4.2–5.4.2.2 изменить следующим образом:

- «5.4.2 следующие дополнительные обозначения:
- 5.4.2.1 слова «универсальная ISOFIX размера i» или «ISOFIX для конкретного транспортного средства» в зависимости от категории усовершенствованной детской удерживающей системы;
- 5.4.2.2 размерный диапазон, на который рассчитана усовершенствованная детская удерживающая система. **В случае, когда УДУС оснащена модулем, размерный диапазон указывается не на знаке официального утверждения, а на знаке модуля.** УДУС, которая может быть конвертирована в систему другой конфигурации, предназначенной для детей большего роста, должна быть рассчитана на соответствующий непрерывный диапазон значений роста ребенка».

Включить новые пункты 5.4.3–5.4.3.3 следующего содержания:

- «5.4.3 Международный знак модуля, определенный в приложении 2 к настоящим Правилам, состоящий:**
- 5.4.3.1 из обозначения «R129», за которым следуют тире и тот же номер официального утверждения, что и на части УДУС, которая включает соединительные детали «ISOFIX»;**
- 5.4.3.2 слов «Модуль "название модуля"», в зависимости от названия модуля усовершенствованной детской удерживающей системы;**
- 5.4.3.3 размерного диапазона, включая максимальный вес, на который рассчитан модуль усовершенствованной детской удерживающей системы».**

Пункт 6.1.1 изменить следующим образом:

- «6.1.1 Усовершенствованные детские удерживающие системы категории размера i предназначены **главным образом** для использования на сиденьях размера i, если усовершенствованные детские удерживающие системы устанавливаются в соответствии с инструкциями изготовителя транспортного средства.

Усовершенствованные детские удерживающие системы категории ISOFIX для конкретного транспортного средства предназначены для использования на всех сиденьях ISOFIX, а также в багажном отделении салона, если удерживающие устройства устанавливаются в соответствии с инструкциями изготовителя транспортного средства».

Пункт 6.1.3, изменить нумерацию на 6.1.2.3 и изменить текст следующим образом:

«6.1.2.3 Для размещения детей в возрасте до 15 месяцев используют только детские удерживающие системы, устанавливаемые в боковом направлении или против направления движения.

Это означает, что:

- a) устанавливаемая против направления движения усовершенствованная детская удерживающая система, предназначенная для детей в возрасте до 15 месяцев, должна быть рассчитана на ребенка ростом до 83 см;
- b) усовершенствованная детская удерживающая система, устанавливаемая по направлению движения, не должна быть рассчитана на размещение в ней ребенка ростом менее 76 см;
- c) трансформируемое сиденье в конфигурации против направления движения должно обеспечивать возможность размещения ребенка ростом до 83 см. Это не исключает возможность размещения ребенка ростом выше 83 см.

Предписания в отношении использования детской удерживающей системы, устанавливаемой против направления движения, могут распространяться на любую возрастную группу детей».

Пункт 6.3.2.2.1 изменить следующим образом:

«6.3.2.2.1 Класс встроенных усовершенствованных детских удерживающих систем

Максимальные габариты усовершенствованной детской удерживающей системы по ширине, высоте и глубине, а также местоположения системы креплений ISOFIX, к которой присоединяются ее крепежные детали, определяют в зависимости от зажимных приспособлений сиденья транспортного средства ISOFIX, определенных в пункте 2.17.1 настоящих Правил:

- a) усовершенствованные детские удерживающие системы размера i, устанавливаемые по направлению движения, должны вписываться в габариты ISO/F2x для ДУС уменьшенной высоты для детей младшего возраста, устанавливаемой по направлению движения – КЛАСС РАЗМЕРА B1 ISOFIX;
- b) усовершенствованные детские удерживающие системы размера i, устанавливаемые против направления движения, должны вписываться в габариты ISO/R2 для ДУС уменьшенной высоты для детей младшего возраста, устанавливаемой против направления движения – КЛАСС РАЗМЕРА D ISOFIX;
- c) усовершенствованные детские удерживающие системы ISOFIX для конкретного транспортного средства должны подходить для **указанного в списке** транспортного средства (**указанных в списке транспортных средств**) или
- d) должны вписываться, по крайней мере, в один из габаритов (R1, R2, R3, F2, F2X, F3, L1, L2) ISO, **указанных в добавлении 2 к приложению 17 к Правилам № 16».**

Включить новые пункты 16–16.4 следующего содержания:

«16. Переходные положения

- 16.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 01 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официального утверждения ЕЭК на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.
- 16.2 Начиная с 1 сентября **2018** года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в том случае, если тип усовершенствованной детской удерживающей системы, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.
- 16.3 До 1 сентября **2018** года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять официальные утверждения типа в отношении усовершенствованных детских удерживающих систем, которые соответствуют требованиям настоящих Правил в их первоначальном варианте.
- 16.4 До 1 сентября **2020** года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не должны отказывать в распространении официальных утверждений, предоставленных в соответствии с первоначальным вариантом настоящих Правил».

Приложение 1, пункт 1.2 изменить следующим образом:

«1.2 Встроенная/Невстроенная²».

Приложение 2 изменить следующим образом:

«Приложение 2

Схемы знака официального утверждения



Усовершенствованная детская удерживающая система, на которой проставлен вышеуказанный знак официального утверждения, представляет собой устройство, которое можно устанавливать на любом сиденье транспортного средства, совместимом с УДУС размера i, и использовать в размерном диапазоне 40–70 см с пределом по массе в 24 кг; она официально утверждена во Франции (E 2) под номером 012439. Номер официального утверждения указывает, что

официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил, касающимися официального утверждения усовершенствованных детских удерживающих систем, используемых на борту автотранспортных средств, с внесенными в них поправками серии 01. Кроме того, на знаке официального утверждения должно быть указано название Правил, а после него – серия поправок, в соответствии с которыми было предоставлено официальное утверждение.



Усовершенствованная детская удерживающая система, на которой проставлен вышеуказанный знак официального утверждения, представляет собой устройство, которое нельзя устанавливать на каждом транспортном средстве и которое можно использовать в размерном диапазоне 40–70 см с пределом по массе в 24 кг; она официально утверждена во Франции (E 2) под номером 012450. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил, касающимися официального утверждения усовершенствованных детских удерживающих систем ISOFIX для конкретного транспортного средства, используемых на борту автотранспортных средств, с внесенными в них поправками серии 01. Кроме того, на знаке официального утверждения должно быть указано название Правил, а после него – серия поправок, в соответствии с которыми было предоставлено официальное утверждение.

В случае, когда УДУС оснащена модулем, размерный диапазон указывается не на знаке официального утверждения, а на знаке модуля.

Схемы знака официального утверждения в сочетании со знаком модуля



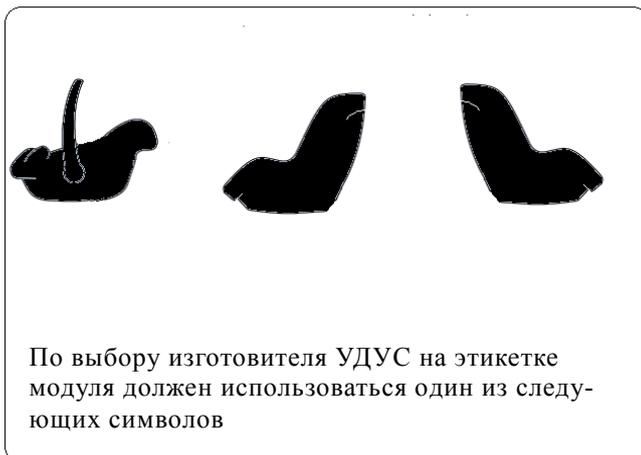
Усовершенствованная детская удерживающая система, на которой представлен вышеуказанный знак официального утверждения, представляет собой устройство, включая модуль (модули), которое можно устанавливать на любом сиденье транспортного средства, совместимом с УДУС размера i. Она официально утверждена во Франции (E 2) под номером 012439. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил, касающимися официального утверждения усовершенствованных детских удерживающих систем, используемых на борту автотранспортных средств, с внесенными в них поправками серии 01. Кроме того, на знаке официального утверждения должно быть указано название Правил, а после него – серия поправок, в соответствии с которыми было предоставлено официальное утверждение.



Усовершенствованная детская удерживающая система, на которой представлен вышеуказанный знак официального утверждения, представляет собой устройство, включая модуль (модули), которое нельзя устанавливать на каждом транспортном средстве. Она официально утверждена во Франции (E 2) под номером 012450. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил, касающимися официального утверждения усовершенствованных детских удерживающих систем ISOFIX для конкретного транспортного средства, используемых на борту автотранспортных средств, с внесенными в них поправками серии 01. Кроме того, на знаке официального утверждения должно быть указано название Правил, а после него – серия поправок, в соответствии с которыми было предоставлено официальное утверждение.

Пример схем знака модуля в сочетании со знаком официального утверждения





Модуль усовершенствованной детской удерживающей системы, на котором проставлен вышеуказанный знак модуля, можно использовать в размерном диапазоне 40–70 см с пределом по массе в 24 кг; он официально утвержден под номером 012439 и должен использоваться в сочетании с устройством, официально утвержденным согласно Правилам № 129 под тем же номером 012439. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил, касающимися официального утверждения усовершенствованных детских удерживающих систем, используемых на борту автотранспортных средств, с внесенными в них поправками серии 01».

Приложение 8, пункт 1.1 изменить следующим образом:

«1.1 Манекены, предписываемые в настоящих Правилах, описаны в настоящем приложении, на технических чертежах [компании «Хьюманетикс инновейтив солюшнз» (Humanetics Innovative Solutions Inc.) и в руководствах по пользованию, прилагаемых к манекенам. Датчики давления в районе брюшной полости, предписанные в настоящих Правилах, описаны в данном приложении, в технических чертежах Французского научно-технического института транспорта, территориального планирования, развития и сетей (ИФСТТАР) и в руководствах по пользованию, прилагаемых к приборам.]».

Приложение 18, таблица, изменить следующим образом:

«

Рост, см	Минимальная высота в положении сидя, см	Минимальная ширина плеч, см	Минимальная ширина бедер, см	Минимальная высота плеча, см	Максимальная высота плеча, см
A	B	C	D	E1	E2
	95-й процентиль	95-й процентиль	95-й процентиль	5-й процентиль	95-й процентиль
≤ 40				< 27,4	
45	39,0	12,1	14,2	27,4	29,0
50	40,5	14,1	14,8	27,6	29,2
55	42,0	16,1	15,4	27,8	29,4
60	43,5	18,1	16,0	28,0	29,6
65	45,0	20,1	17,2	28,2	29,8
70	47,1	22,1	18,4	28,3	30,0

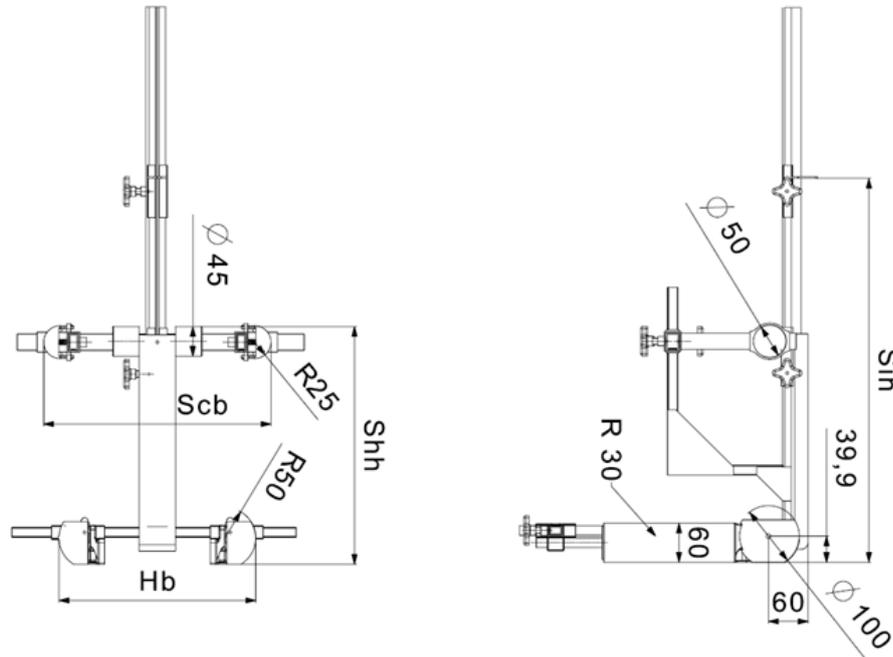
<i>Рост, см</i>	<i>Минимальная высота в положении сидя, см</i>	<i>Минимальная ширина плеч, см</i>	<i>Минимальная ширина бедер, см</i>	<i>Минимальная высота плеча, см</i>	<i>Максимальная высота плеча, см</i>
<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E1</i>	<i>E2</i>
	<i>95-й процентиль</i>	<i>95-й процентиль</i>	<i>95-й процентиль</i>	<i>5-й процентиль</i>	<i>95-й процентиль</i>
75	49,2	24,1	19,6	28,4	31,3
80	51,3	26,1	20,8	29,2	32,6
85	53,4	26,9	22,0	30,0	33,9
90	55,5	27,7	22,5	30,8	35,2
95	57,6	28,5	23,0	31,6	36,5
100	59,7	29,3	23,5	32,4	37,8
105	61,8	30,1	24,9	33,2	39,1
110	63,9	30,9	26,3	34,0	40,4
115	66,0	32,1	27,7	35,5	41,7
120	68,1	33,3	29,1	37,0	43,0
125	70,2	34,5	30,5	38,5	44,3
130	72,3	35,7	31,9	40,0	46,1
135	74,4	36,9	33,3	41,5	47,9
140	76,5	38,1	34,7	43,0	49,7
145	78,6	39,3	36,3	44,5	51,5
150	81,1	41,5	37,9	46,3	53,3

»

Приложение 18, рис. 2 изменить следующим образом:

«Рис. 2

Вид измерительного устройства сбоку и спереди



»

Приложение V

Общие поправки к Правилам № 14 и 16

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/25 (см. пункт 43 настоящего доклада)

I. Предложение по дополнению 7 к поправкам серии 06 к Правилам № 14 (крепления ремней безопасности)

Пункт 5.4.3.6.1 изменить следующим образом:

«5.4.3.6.1 Независимо... соблюдения следующих требований:

- a) на ремень безопасности или сиденье наносится нестираемая маркировка, указывающая положение верхней точки эффективного крепления ремня, которое необходимо для соблюдения минимальной высоты верхней точки крепления, предписанной в пункте 5.4.3.6. Эта маркировка должна четко указывать пользователю положение крепления, в котором ремень может использоваться взрослым человеком среднего **роста**;
- b) ...
- d) изготовитель включает... небольшого роста.
...».

Приложение VI

Проект поправок к Правилам № 134 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)

Поправки, принятые на основе документа GRSP-58-17 (см. пункт 54 настоящего доклада)

Приложение 3, пункт 3.4 изменить следующим образом:

«3.4 Испытание на химическую стойкость и на циклическое изменение давления при температуре окружающей среды

...

Резервуар подвергают циклическому изменению давления при заданных значениях давления в соответствии с пунктом **2.2 настоящего приложения** при температуре 20 (±5) °C в течение определенного числа циклов. Прокладки из стекловолокна удаляют и поверхность резервуара промывают водой; проводят заключительные 10 циклов при указанном заданном конечном давлении».

Приложение VII

[Только на английском языке]

List of GRSP informal working groups

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Harmonized side impact dummies	Mr. David Sutula (USA) Phone : +1 202 366 32 73 Fax : +1 202 493 29 90 e-mail : david.sutula@dot.gov	December 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@bmvs.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 2016	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. Richard Damm (Germany) Phone: +49 228 300 4301 Fax: +49 228 300 807 4301 Email: richard.damm@bmvi.bund.de	[...]	