|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRSP/62 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General25 January 2018RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по пассивной безопасности**

**Шестьдесят вторая сессия**

Женева, 12–15 декабря 2017 года

 Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности о работе ее шестьдесят второй сессии

Содержание

 *Пункты Стр.*

 I. Участники 1−2 4

 II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) 3 4

 III. Глобальные технические правила № 7 ООН (подголовники)
(пункт 2 повестки дня) 4 4

 IV. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность
пешеходов) (пункт 3 повестки дня) 5−7 4

 A. Предложение по поправке 2 (этап 2) 5 4

 B. Предложение по поправке 3 6 5

 C. Предложение по поправке 4 7 5

 V. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные
средства, работающие на водороде и топливных элементах)
(пункт 4 повестки дня) 8 5

 VI. Согласование манекенов для испытания на боковой удар
(пункт 5 повестки дня) 9−10 6

 VII. Глобальные технические правила ООН, касающиеся электромобилей
(пункт 6 повестки дня) 11−12 6

 VIII. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности)
(пункт 7 повестки дня) 13 7

 IX. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 8 повестки дня) 14−16 7

 X. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 9 повестки дня) 17 8

 XI. Правила № 22 ООН (защитные шлемы) (пункт 10 повестки дня) 18−19 8

 XII. Правила № 29 ООН (кабины грузовых транспортных средств)
(пункт 11 повестки дня) 20 9

 XIII. Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы)
(пункт 12 повестки дня) 21−24 9

 XIV. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение)
(пункт 13 повестки дня) 25 10

 XV. Правила № 95 ООН (боковое столкновение)
(пункт 14 повестки дня) 26 11

 XVI. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом)
(пункт 15 повестки дня) 27 11

 XVII. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов)
(пункт 16 повестки дня) 28 12

 XVIII. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие
системы) (пункт 17 повестки дня) 29−34 12

 XIX. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие
на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ))
(пункт 18 повестки дня) 35 13

 XX. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС))
(пункт 19 повестки дня) 36 13

 XXI. Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства
категории L (ЭТС-L)) (пункт 20 повестки дня) 37 13

 XXII. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого
внимания удерживающим системам) (пункт 21 повестки дня) 38 13

 XXIII. Общие поправки к правилам № 16, 44, 94, 129 и 137 ООН
(пункт 22 повестки дня) 39−41 14

 XXIV. Проект новых правил ООН, касающихся систем креплений ISOFIX,
креплений верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих
мест размера i (пункт 23 повестки дня) 42 14

 XXV. Проект новых правил ООН, касающихся транспортных средств
категории L, работающих на водороде и топливных элементах
(пункт 24 повестки дня) 43 14

 XXVI. Выборы должностных лиц (пункт 25 повестки дня) 44 15

 XXVII. Прочие вопросы (пункт 26 повестки дня) 45−52 15

 A. Обмен информацией о национальных и международных
требованиях, касающихся пассивной безопасности 45 15

 B. Определения и акронимы в правилах, относящихся
к компетенции GRSP 46 15

 C. Разработка Международной системы официального утверждения
типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС)
и участие рабочих групп 47 15

 D. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29
в июне и ноябре 2017 года 48 16

 E. Объемный механизм определения точки H 49 16

 F. Интеллектуальные транспортные системы 50 16

 G. Правила № 80 ООН (прочность сидений и их креплений
(автобусы)) 51 16

 H. Правила № 11 ООН (замки и устройства крепления дверей) 52 16

 XXVIII. Предварительная повестка дня следующей сессии
(пункт 27 повестки дня) 53 17

Приложения

 I. Перечень неофициальных документов (GRSP-62-…), распространенных
в ходе сессии без официального условного обозначения 19

 II. Круг ведения неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки
Глобальных технических правил № 13 ООН (ГТП ООН) (транспортные
средства, работающие на водороде и топливных элементах) 22

 III. Проект поправок к Общей резолюции № 1 (ОР.1) 25

 IV. Проект поправок к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности) 26

 V. Проект поправок к Правилам № 22 ООН (защитные шлемы) 30

 VI. Проект поправок к Правилам № 44 ООН (детские удерживающие системы) 32

 VII. Проект поправок к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские
удерживающие системы) 33

 VIII. Проект поправок к Правилам № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого
внимания удерживающим системам) 38

 IX. Проект поправок к проекту новых правил ООН, касающихся транспортных
средств категории L, работающих на водороде и топливных элементах 39

 X. Перечень неофициальных рабочих групп GRSP 41

 I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою шестьдесят вторую сессию в Женеве 12−15 декабря 2017 года под председательством г-на Ч.-Ван Ли (Республика Корея) из-за отсутствия г-на Нха Нгуена (Соединенные Штаты Америки) (в силу правила 13 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690, Amend.1 и Amend.2)). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Германии, Индии, Исламской Республики Иран, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В ее работе приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации потребительских союзов (МОПС), Международной автомобильной федерации (ФИА), Глобальной программы оценки новых автомобилей (Глобальной программы НКАП), 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 Конфедерации европейской велосипедной промышленности (КОНЕБИ).

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/2018/1 и Add.1
неофициальный документ GRSP-62-03

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/1 и Add.1), предложенную для шестьдесят второй сессии, включив в нее новые пункты 26 g), 26 h) и 27, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня
(GRSP-62-03). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении X к настоящему докладу.

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

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/34

4. От имени председателя неофициальной рабочей группы (НРГ) по этапу 2 разработки Глобальных технических правил № 7 ООН (ГТП № 7 ООН) эксперт от Соединенного Королевства сообщил GRSP, что данная НРГ пока не приняла решения о том, когда будет возобновлена ее деятельность. Он отметил, что дальнейшая информация будет представлена на сессии GRSP в мае 2018 года.

 IV. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 3 повестки дня)

 A. Предложение по поправке 2 (этап 2)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/3
неофициальные документы GRSP-62-15-Rev.1 и GRSP-62-16

5. От имени председателя данной НРГ эксперт от Германия проинформировал GRSP о том, что группа провела совещание 24 ноября 2017 года. В результате этого совещания он смог представить сводный текст проекта поправки 2 к ГТП № 9 ООН (GRSP-62-15-Rev.1), включая положения о: а) гибком ударном элементе в виде модели ноги пешехода (FlexPLI) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15), b) новой зоне испытания бампера (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2) и снятии оговорки относительно необходимости дальнейшего изучения вопроса о значениях оценки травмирования (ОЗТ) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/3). Он также представил доклад о ходе работы НРГ (GRSP-62-16), заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16. GRSP пока не в состоянии принять это предложение и поручила секретариату распространить документы GRSP-62-15-Rev.1 и GRSP-62-16 под официальным условным обозначением для окончательного рассмотрения на ее сессии в мае 2018 года. Кроме того, GRSP просила НРГ подготовить проект добавления 3 к Общей резолюции № 1 в контексте соглашений 1958 и 1998 годов, с тем чтобы предоставить чертежи и технические требования, касающиеся FLexPLI. GRSP также просила НРГ связаться с изготовителем FlexPLI для получения свободного доступа к вышеуказанной технической информации. И наконец, GRSP решила запросить согласия WP.29 и Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) на их сессиях в марте 2018 года на продление мандата этой НРГ на один год.

 B. Предложение по поправке 3

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

6. Из-за отсутствия информации по этому вопросу, GRSP решила отложить его обсуждение до своей сессии, которая состоится в мае 2018 года.

 C. Предложение по поправке 4

*Документация*: неофициальный документ GRSP-62-13

7. Эксперт от Республики Корея представил доклад о ходе работы (GRSP-62-13) Целевой группы по складным системам защиты пешеходов (ЦГ-ССЗП). Он повторил свое предыдущее заявление о том, что основой для обсуждения в рамках ЦГ служат протоколы испытаний Программы оценки новых автомобилей (НКАП). Он отметил, что ЦГ достигла согласия относительно необходимости обсуждения аспектов цифрового моделирования и моделей человеческого тела в контексте поправки к ГТП № 9 и Правилам № 127 ООН для охвата этого вопроса. Вместе с тем он уточнил, что данная поправка не будет ограничиваться лишь моделированием и позволит обеспечить такие другие альтернативы, как физические испытания манекена. И наконец, он выразил сожаление по поводу ограниченного участия Договаривающихся сторон соглашений как 1958, так и 1998 годов и настоятельно призвал их активизировать участие. GRSP приняла к сведению, что председатель ЦГ в своем предыдущем выступлении предложил преобразовать ЦГ в НРГ, в частности для решения этого вопроса. В заключение GRSP решила обратиться к WP.29 и AC.3 на их сессиях в марте 2018 года с просьбой учредить такую НРГ.

 V. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 4 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/49
неофициальные документы GRSP-62-25-Rev.1 и GRSP-62-26

8. Эксперт от Япония, являющийся сопредседателем НРГ по этапу 2 разработки Глобальных технических правил № 13 ООН (ГТП ООН), проинформировал GRSP о ходе работы этой группы. Он представил доклад о работе первого совещания НРГ (GRSP-62-26), которое состоялось в Брюсселе 17–19 октября 2017 года. Он пояснил, что на этом совещании поступили материалы от более чем пятидесяти экспертов и что группа представила обновленную информацию о нормативной деятельности, научных исследованиях, а также о технологиях и изготовлении транспортных средств. В заключение он отметил, что НРГ также подготовила проект круга ведения (КВ) НРГ, представленный в качестве неофициального документа (GRSP-62-25-Rev.1), для утверждения Рабочей группой GRSP, и сообщил, что следующее совещание НРГ запланировано на 5–7 февраля 2018 года. GRSP приняла документ GRSP-62-25-Rev.1, воспроизведенный в приложении II к докладу, и решила представить его к июньской сессии АС.3 2018 года. И наконец, было решено вернуться к обсуждению работы НРГ на сессии GRSP в мае 2018 года.

 VI. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 5 повестки дня)

*Документация*: неофициальные документы GRSP-62-09 и GRSP-62-34

9. От имени председателя НРГ г-на Д. Сутулы председатель GRSP сообщил GRSP, что эта НРГ пока не проводила совещание для обсуждения последующих шагов, но хотела бы провести его до принятия каких-либо решений. С этой целью он проинформировал GRSP, что председатель НРГ сообщит WP.29 и AC.3 в ходе сессии в марте 2018 года о продлении мандата НРГ, а также о путях продвижения этой группы в ее работе.

10. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-62-09, направленный на обновление ссылки на стандарт ИСО в отношении манекена пятидесятого процентиля для испытания на боковой удар (WorldSID) в контексте добавления 2 к Общей резолюции № 1 (ОР.1). Он настоятельно призвал GRSP принять поправку для предотвращения срыва испытаний на официальное утверждение типа. Эксперт от Австралии поддержал это предложение как единственное эффективное решение, позволяющее оперативно урегулировать данную проблему. Эксперт от Германии сообщил GRSP о намерении своей страны проинформировать WP.29 относительно нынешнего статуса ОР.1. Он просил как можно скорее завершить подготовку добавлений к ОР.1 по таким аспектам, как антропоморфные испытуемые устройства (манекены для краш-тестов) и технические требования к манекенам пятидесятого процентиля для испытания на боковой удар. В этой связи он настоятельно призвал к учреждению консультативной группы экспертов от научно-исследовательских институтов, технических лабораторий, предприятий, занимающихся изготовлением манекенов, и экспертов от данной отрасли под эгидой GRSP для регулярного обновления ОР.1. Эксперт от КСАОД сделал аналогичное заявление (GRSP-62-34), настоятельно призвав к завершению подготовки конкретных описаний манекенов для краш-тестов в ОР.1, которые крайне важны для правильного применения правил ООН и ГТП ООН. И наконец, GRSP приняла документ GRSP-62-09, воспроизведенный в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его в качестве проекта поправки 1 к добавлению 2 к ОР.1 для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и АС.3 в марте 2018 года (ECE/TRANS/WP.29/2018/36).

 VII. Глобальные технические правила ООН, касающиеся электромобилей (пункт 6 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/2017/138
ECE/TRANS/WP.29/2017/143

11. От имени председателя НРГ председатель GRSP проинформировал GRSP о том, что представитель Соединенные Штаты Америки готовится к голосованию по проекту ГТП ООН, касающихся безопасности транспортных средств, которое планируется провести на мартовской сессии АС.3 2018 года. Он разъяснил, что НРГ обсудила вопрос о беспроводной зарядке батарей и решила возобновить обсуждение этого вопроса на своем следующем совещании. GRSP приняла к сведению, что разрешение на разработку на этапе 2 (ECE/TRANS/WP.29/2017/143) было одобрено AC.3 на его сессии в ноябре 2017 года. Таким образом, GRSP узнала, что НРГ готова продолжать работу даже до реализации этапа 1 разработки ГТП ООН в рамках Глобального регистра Соглашения 1998 года.

12. И наконец, GRSP решила возобновить обсуждение вопроса о ходе работы этой НРГ на своей сессии в мае 2018 года.

 VIII. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности)
(пункт 7 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/23

13. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/23, касающийся минимального расстояния между двумя нижними точками эффективного крепления L1 и L2 и нацеленный на уточнение того обстоятельства, что в заднем ряду сидений допускается наличие только одного центрального сиденья с уменьшенным минимальным расстоянием в 240 мм; в случае других задних сидений это расстояние должно составлять 350 мм. GRSP приняла это предложение без поправок. Секретариату было поручено представить эгов качестве проекта поправок серии 09 к Правилам № 14 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2018 года.

 IX. Правила № 16 ООН (ремни безопасности)
(пункт 8 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/21
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/22
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/24
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13
неофициальные документы GRSP-62-06-Rev.2, GRSP-62-07-Rev.1 и GRSP-62-08

14. Эксперт от Нидерландов представил документы ECE/TRANS/WP.29/
GRSP/2017/21 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/22, нацеленные на исправление опечаток. Эксперт от Япония представил документы GRSP-62-06-Rev.2 (содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/21), GRSP-62-07-Rev.1 (содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/22) и GRSP-62-08 для завершения подготовки набора исправлений. И наконец, GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/21 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/22 с поправками, указанными в приложении IV к настоящему докладу, а также GRSP-62-08, воспроизведенный в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить следующие предложения для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2018 года: а) ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/21 в качестве исправления 1 к дополнению 9 к поправкам серии 06, b) ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/22 в качестве исправления 1 к дополнению 1 к поправкам серии 07 и c) GRSP-62-08 в качестве исправления 1 к дополнению 10 к поправкам серии 06 и исправления 1 к дополнению 2 к поправкам серии 07.

15. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/24, нацеленный на уточнение аспектов сигнализации второго уровня с учетом технических возможностей выявления присутствия пассажиров на задних сиденьях. GRSP приняла это предложение без поправок и поручила секретариату представить его для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2018 года в качестве дополнения 3 к поправкам серии 07 к Правилам № 16 ООН.

16. И наконец, эксперт от Австралии снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13.

 X. Правила № 17 ООН (прочность сидений)
(пункт 9 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/25
неофициальный документ GRSP-62-37

17. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/25, нацеленный на уточнение того обстоятельства, что ремни безопасности и их элементы должны исправно функционировать и после испытания на удержание груза. Он отметил, что в соответствии с нынешним текстом Правил ООН в случае разрушения устройства, втягивающего ремень безопасности, в ходе испытаний никакой возможности для отказа в официальном утверждении типа не предусмотрено. Эксперт от МОПАП заявил, что предлагаемый текст по-прежнему допускает неверные толкования. В этой связи эксперт от Германии в сотрудничестве с экспертами от КСАОД и МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-62-37. Эксперты от Российской Федерации и Австралии отметили необходимость проверки перекрестных ссылок на другие правила ООН. Эксперт от МОПАП предложил изложить это предложение в качестве поправок новой серии, а не дополнения. Между тем эксперт от Франция заявил, что его следует рассматривать в качестве дополнения, поскольку в нем приводятся некоторые разъяснения. Он выразил еще одну оговорку относительно необходимости его изучения. GRSP решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в мае 2018 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-62-37 под официальным условным обозначением. И наконец, эксперт от Германии предложил учредить группу технического обслуживания (ГТО) для рассмотрения аспектов толкования, как и в случае Правил № 44 ООН.

 XI. Правила № 22 ООН (защитные шлемы)
(пункт 10 повестки дня)

*Документация*: неофициальные документы GRSP-62-04, GRSP-62-10
и GRSP-62-19

18. Эксперт от Бельгии представил документ GRSP-62-04, направленный на использование более подходящей частоты для проверки и выборочного отбора образцов, указанных приложении 12 к Правилам ООН, в целях обеспечения эффективного контроля за соответствием производства. GRSP приняла к сведению документ GRSP-62-10 о предотвращении использования уникального идентификатора, поскольку в случае Правил № 22 ООН, касающихся защитных шлемов и их смотровых козырьков, номер официального утверждения содержит конкретную информацию, которая актуальна для пользователей и обеспечения контроля. GRSP также отметила, что такие же положения уже были включены в контексте детских удерживающих систем в правилах № 44 и 129 ООН. И наконец, GRSP приняла документы
GRSP-62-04 и GRSP-62-10, воспроизведенные в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить оба предложения для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2018 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 05 к Правилам № 22 ООН.

19. Эксперт от Франция представил материалы (GRSP-62-19) относительно необходимости обновления правил ООН в соответствии с результатами новых исследований по биомеханике в контексте защиты головы. Эксперт от ФИА представил материалы[[1]](#footnote-1) о прогрессе, достигнутом ФИА в контексте защитных шлемов, на основе опыта ее работы в области автомотоспорта. Он также сообщил о намерении своей организации поделиться собственным опытом в деле усовершенствования мотоциклетных шлемов. GRSP решила – при содействии экспертов от Бельгии, Германии, Испании, Италии, Нидерландов, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Франции, Швейцарии и Швеции – просить согласия WP.29 на его сессии в марте 2018 года на учреждение НРГ по защитным шлемам для решения наиболее насущных вопросов технического характера. Эксперт от Германии уточнил, что вопрос о защитных шлемах для водителей велосипедов с электродвигателем (электровелосипедов) пока следует исключить из КВ НРГ. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе проекта круга ведения, представленного НРГ на сессии GRSP в мае 2018 года, в ожидании получения согласия от WP.29.

 XII. Правила № 29 ООН (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 11 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/26
неофициальный документ GRSP-62-11

20. GRSP достигла согласия (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/26) относительно способов крепления на испытательном стенде кабины, установленной на транспортном средстве, с использованием жестких композиционных блоков и/или металлических крепежных скоб вместо деревянных опор (пункт 1 добавления 1 к приложению 3), а также необходимости крепления транспортного средства при помощи цепей или тросов для проведения испытания С. Эксперт от Германии представил документ GRSP-62-11, касающийся допусков для размещения устройства приложения нагрузки в ходе испытания. GRSP в принципе согласилась с положениями документа GRSP-62-11, решив объединить оба документа и возобновить обсуждение на сессии GRSP в мае 2018 года, с тем чтобы можно было подготовить любые дальнейшие положения. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-62-11 под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

 XIII. Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы) (пункт 12 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/20
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/28
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/33
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/37 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/38 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/39
неофициальные документы GRSP-62-17, GRSP-62-18,
GRSP-62-27, GRSP-62-29, GRSP-62-33-Rev.1 и GRSP-62-39

21. Эксперт от МОПС представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/20, направленный на поэтапную отмену официальных утверждений, предоставленных в отношении невстроенных детских удерживающих систем (ДУС) группы 2 или группы 2/3. Эксперт от КСАОД одобрил целый ряд особых будущих положений (Правила № 129 ООН), на которые могут ссылаться изготовители ДУС. В то же время в документе GRSP-62-18 он представил обоснование для обеспечения достаточного периода времени для разумного осуществления этого перехода. В ответ на презентацию КСАОД эксперт от МОПС заявил, что график отказа от привязных ремней цельной конструкции группы 0, 0+ и 1 в Правилах № 44 ООН не должен опережать график отказа от ДУС группы 2/3. Он пояснил, что могут использоваться короткие сроки, как это в прошлом демонстрировали изготовители ДУС, и что в этом случае потребители смогут в ближайшее время получить доступ к более высокому стандарту. С другой стороны, эксперт от Франции отметил, что переходные положения, предложенные в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/20, не могут применяться по административным соображениям, и предложил отсрочку в один год для прекращения действия новых официальных утверждений типа. Эксперт от Соединенного Королевства настоятельно призвал к компромиссу, с тем чтобы данная отрасль могла постепенно исключить любые подобные положения из Правил № 44 ООН. И наконец, GRSP достигла согласия по переходным положениям, изложенным в документе GRSP-62-29, и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/20 с поправками, содержащимися в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2018 года в качестве проекта дополнения 14 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН.

22. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/28, касающийся правильного использования обозначения Y при применении лямки, проходящей между ног, и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/33, которым допускается использование цифровой информации для клиентов. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/28 без поправок, а также документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/33 с указанными ниже поправками. Секретариату было поручено представить оба предложения в качестве составной части (см. пункт 21) проекта дополнения 14 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2018 года.

*Пункт 15.2.2* изменить следующим образом:

«15.2.2 В случае детских удерживающих устройств категории "ограниченного использования" и "полууниверсальной" категории в пункте продажи должна быть представлена**, по крайней мере в физической форме,** следующая хорошо видимая без снятия упаковки информация: …»

23. От имени Группы технического обслуживания (ГТО) эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/37 для уточнения протокола испытания, в том что касается открывающего усилия креплений ISOFIX, и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/38 для уточнения установки и закрепления детских удерживающих систем на транспортном средстве. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRSP-62-27, содержащий поправки к цифрам для разъяснения процедуры измерения, указанной в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/38. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/37 без поправок и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/38 с поправками, содержащимися в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить оба предложения в качестве составной части (см. пункты 21 и 22) проекта дополнения 14 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2018 года.

24. Эксперт от Нидерландов выступил с сообщением (GRSP-62-39) для передачи на рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/39, нацеленного на недопущение такого расположения ремня, которое может привести к нанесению повреждений детям, использующим невстроенные ДУС. Эксперт от КСАОД в принципе согласился с этим предложением, однако просил представить дальнейшие уточнения. В этой связи эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ GRSP-62-33-Rev.1. GRSP решила возобновить дискуссию на своей сессии в мае 2018 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-62-33-Rev.1 под официальным условным обозначением.

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

25. Эксперт от Глобальной программы НКАП заявил, что транспортные средства категории L7 становятся все более популярными и все чаще встречаются на дорогах и что, по-видимому, их популярность растет также и на формирующихся рынках. Он настоятельно призвал к тому, чтобы эти транспортные средства проектировались таким образом, чтобы они адекватно вели себя при испытании как на лобовое, так и на боковое столкновение, а также при испытаниях на обеспечение защиты пешехода. Он напомнил о низких оценках по результатам краш-тестов с использованием четырех транспортных средств категории L7, выставленных на территории Дворца Наций (см. пункт 86 документа ECE/TRANS/WP.29/1126). Эксперт от Франции заявил, что реальное число транспортных средств такого вида в его стране по-прежнему невелико (0,5%). Он предложил установить приоритеты и выявить основные области, которые будут рассматриваться параллельно с транспортными средствами других видов. Эксперт от Австралии сообщил GRSP, что в его стране принято решение о том, что следует ввести минимальные требования в отношении ударопрочности при столкновении транспортных средств категорий L6 и L7. Он отметил, что его страна не включила транспортные средства категорий L6 и L7 в национальное законодательство, а это означает, что эти транспортные средства относятся к категории M1 и должны отвечать национальным стандартам, применимым к легковым автомобилям, включая стандарты ударопрочности. В заключение он отметил, что по этой причине транспортных средств категорий L6 и L7 в Австралии немного. Эксперт от Республики Корея напомнил GRSP о материалах, представленных им в ходе сессии GRSP в мае 2017 года (см. пункт 31 документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/61) и касающихся плана реализации требований по обеспечению безопасности в контексте микромобильности. Вместе с тем он пояснил, что, согласно этому плану, требованиями относительно ударопрочности при столкновении будет заниматься НКАП Кореи. Эксперт от МОПС поддержал заявление Глобальной программы НКАП и напомнил GRSP о рекомендации, вынесенной Всемирным форумом на его сессии в июне 2017 года (см. пункт 41 документа ECE/TRANS/WP.29/1141), относительно необходимости решения проблемы ударопрочности данной категории транспортных средств, в частности при лобовом столкновении. И наконец, GRSG решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в мае 2018 года.

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

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40

26. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40, нацеленный на определение условий открытия двери после испытания на столкновение. Эксперт от МОПАП выразил обеспокоенность по поводу толкования результатов и подчеркнул потребность в разумной и воспроизводимой процедуре испытания. Эксперт от Италии в принципе одобрил это предложение. Вместе с тем он просил надлежащим образом дополнить его, с тем чтобы избежать неправильного толкования. Эксперт от Германии пояснил, что процедура испытания уже описана в протоколе испытаний Европейской программы НКАП. Вместе с тем он высказал мнение о том, что этот вопрос должен решаться в сотрудничестве с экспертом от МОПАП для разработки испытания, отвечающего требованию воспроизводимости. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2018 года на основе пересмотренного предложения.

 XVI. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 15 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/7
неофициальный документ GRSP-62-31

27. Эксперт от Бельгии снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/
WP.29/GRSP/2016/7. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-62-31, нацеленный на исправление переходных положений в соответствии с общими руководящими принципами, касающимися регламентирующих процедур Организации Объединенных Наций и переходных положений в Правилах ООН (ECE/TRANS/WP.29/2017/107) (см. пункт 47 ниже). Он разъяснил необходимость подтверждения того, что существующие официальные утверждения типа должны оставаться в силе, поскольку они были введены во время принятия поправок серий 01 и 02. GRSP признала актуальность этого вопроса и в принципе согласилась с этим предложением в ожидании его официального принятия на ее сессии в мае 2018 года. В этой связи секретариату было поручено распространить документ GRSP-62-31 под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

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

28. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

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

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/29
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/30
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/31
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/32
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/33
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/34
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/35
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/36
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/41
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/42
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/43
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/44
неофициальные документы GRSP-62-20, GRSP-62-21,
GRSP-62-22, GRSP-62-23, GRSP-62-28 и GRSP-62-30

29. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/29, нацеленный на согласование предписаний Правил № 129 ООН с требованиями Правил № 44 ООН к ремню безопасности для взрослых. GRSG приняла это предложение без поправок и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2018 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 129 ООН.

30. Эксперт от Франции снял с рассмотрения документы ECE/TRANS/WP.29/
GRSP/2017/30, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/31 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/
2017/32 для их дальнейшего пересмотра. Он также представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/34 с предложением исключить ссылку на «отклонение грудной клетки, давление в районе брюшной полости (в случае лобового столкновения)». GRSP приняла это предложение без поправок и поручила секретариату представить его для рассмотрения и голосования в качестве проекта дополнения 7 к первоначальному варианту Правил № 129 ООН на июньских сессиях WP.29 и AC.1 2018 года.

31. Со ссылкой на те же поправки, внесенные в Правила № 44 ООН (см. пункт 23 выше), эксперт от Франции представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/35 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/36 для уточнения протоколов испытаний на открывающее усилие креплений ISOFIX. GRSP приняла оба предложения без поправок и поручила секретариату представить их WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2018 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 01 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/35) и в качестве составной части (см. пункт 29 выше) проекта дополнения 3 к поправкам серии 02 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/36) к Правилам № 129 ООН.

32. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRSP-62-23, в котором уточняются положения об испытании на токсичность материалов, содержащиеся в Правилах ООН. GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении VII к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2018 года в качестве в качестве составной части (см. пункты 29 и 31выше) проекта дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 129 ООН.

33. Эксперт от Франции, являющийся председателем НРГ по усовершенствованным детским удерживающим системам (УДУС), представил материалы (GRSP-61-28) о ходе работы в связи с проектом поправок серии 03 к Правилам ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/41). Он также внес на рассмотрение документ GRSP-62-20, содержащий определения и положения, касающиеся нижней лямки и креплений нижнего страховочного троса. По документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/41 были представлены некоторые замечания и поправки, включая переходные положения, скорректированные с учетом документа ECE/TRANS/WP.29/2017/107. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/
2017/41 с поправками, содержащимися в приложении VII к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2018 года. GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-62-20 под официальным условным обозначением на ее сессии в мае 2018 года.

34. И наконец, эксперт от Франции снял с рассмотрения документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/42, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/43 и ECE/TRANS/
WP.29/GRSP/2017/44. Кроме того, он пояснил, что НРГ по УДУС может быть распущена, так как основные цели НРГ достигнуты.

 XIX. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) (пункт 18 повестки дня)

35. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

 XX. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС))
(пункт 19 повестки дня)

36. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

 XXI. Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства категории L (ЭТС-L)) (пункт 20 повестки дня)

37. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

 XXII. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам)
(пункт 21 повестки дня)

*Документация*: неофициальный документ GRSP-62-05

38. Эксперт от Японии представил документ GRSP-62-05, предусматривающий исключение ссылки на изгибающий момент осевого сжимающего усилия. GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении VIII к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2018 года в качестве проекта дополнения 1 к первоначальному варианту Правил № 137 ООН и в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 137 ООН.

 XXIII. Общие поправки к правилам № 16, 44, 94, 129 и 137 ООН (пункт 22 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/27
неофициальный документ GRSP-62-14

39. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-62-14 в качестве альтернативы документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/27, представленному экспертом от ЕК и касающемуся информации на предупреждающей наклейке подушки безопасности относительно правильной установки ДУС на пассажирском сиденье с активированной фронтальной подушкой безопасности. Он счел, что следует принять это предложение в качестве поправок новой серии к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности), а не дополнения и что надлежит перегруппировать требования такого рода в контексте лишь Правил № 16 ООН. Он также отметил проблему перевода на все языки подробной информации со ссылкой на предупреждение, которая должна содержаться в руководстве по эксплуатации.

40. Эксперт от Австралии пояснил, что в его стране действует требование о том, чтобы в силу национального законодательства, предписывающего, что транспортные средства должны соответствовать Правилам № 94 ООН, использовалась предупреждающая наклейка подушки безопасности. Он отметил, что, хотя в его стране также предусмотрена национальная норма, предусматривающая соблюдение Правил № 16 ООН, эта норма не требует обеспечения соответствия транспортных средств предписаниям о предупреждающей наклейке подушки безопасности, содержащимся в Правилах № 16 ООН. В этой связи он заявил, что исключение из Правил № 94 ООН требования о предупреждающей наклейке подушки безопасности создаст различного рода лазейки, которые позволят поставлять на австралийский рынок транспортные средства вообще без предупреждающей наклейки подушки безопасности.

41. GRSG решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в мае 2018 года. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-62-14 под официальным условным обозначением на следующей сессии в ожидании возможного пересмотренного предложения, представленного экспертом от МОПАП.

 XXIV. Проект новых правил ООН, касающихся систем креплений ISOFIX, креплений верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i
(пункт 23 повестки дня)

*Документация*: неофициальный документ GRSP-58-13

42. Эксперт от Австралии снял с рассмотрения документ GRSP-58-13, и GRSP решила исключить этот пункт из повестки дня своей сессии в мае 2018 года.

 XXV. Проект новых правил ООН, касающихся транспортных средств категории L, работающих на водороде и топливных элементах (пункт 24 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/19
неофициальные документы GRSP-62-01 и GRSP-62-02

43. Эксперт от Японии представил проект правил ООН, касающихся транспортных средств категории L, работающих на водороде и топливных элементах (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/19), с изложением соответствующих материалов (документ GRSP-62-01). GRSP отметила, что в документе GRSP-62-02 указаны изменения, внесенные в официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/
GRSP/2017/19) со ссылкой на первоначальные положения, сформулированные в ходе сессии GRSP в мае 2017 года (GRSP-61-03). Эксперт от Соединенного Королевства предложил включить эти положения в Правила № 134 ООН, а не разрабатывать новые правила ООН. Вместе с тем эксперт от Японии подтвердил свое намерение разработать отдельные правила ООН, затрагивающие такие конкретные условия, касающиеся транспортных средств категории L, как: a) лобовое и боковое столкновение, b) утечка из топливной системы и c) условия стоянки. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/19 с поправками, содержащимися в приложении IX к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта новых правил ООН, касающихся транспортных средств категории L, работающих на водороде и топливных элементах, к сессии WP.29 и AC.1 в июне 2018 года для рассмотрения и голосования.

 XXVI. Выборы должностных лиц (пункт 25 повестки дня)

44. Согласно правилу 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690, Amend.1 и Amend.2) GRSP призвала избрать должностных лиц. Представители Договаривающихся сторон, присутствовавшие на совещании и принявшие участие в голосовании, единогласно переизбрали г-на Н. Нгуена (Соединенные Штаты Америки) Председателем и г-на Ч.В. Ли (Республика Корея) заместителем Председателя сессий GRSP, запланированных на 2018 год.

XXVII. Прочие вопросы (пункт 26 повестки дня)

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

*Документация*: неофициальный документ GRSP-62-38

45. Эксперт от Республика Корея проинформировал GRSP о результатах недавней нормотворческой деятельности в контексте осуществления положений (GRSP-62-38), касающихся сигнализаторов непристегнутых ремней безопасности и FlexPLI, в рамках законодательства Республика Корея.

 B. Определения и акронимы в правилах, относящихся к компетенции GRSP

46. В контексте принятия Правил ООН, касающихся транспортных средств категории L, работающих на водороде и топливных элементах, эксперт от Японии заявил, что следует включить перечень определений и акронимов.

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

47. GRSP приняла к сведению, что пересмотр 3 Соглашения 1958 года вступил в силу 14 сентября 2017 года. Было также отмечено, что на сессии WP.29 в ноябре 2017 года (см. пункт 53 документа ECE/TRANS/WP.29/1135) были приняты общие руководящие принципы, касающиеся регламентирующих процедур Организации Объединенных Наций и переходных положений в Правилах ООН (ECE/TRANS/WP.29/2017/107, Corr.1 и Add.1). Кроме того, было отмечено, что на этой же сессии WP.29 принял Правила № 0 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2017/8), а также пояснительный документ и документ с вопросами и ответами (ECE/TRANS/WP.29/2017/9 и ECE/TRANS/WP.29/2017/31) и что, как ожидается, Правила № 0 ООН вступят в силу в июне 2018 года. Вместе с тем с учетом административного процесса уведомления было отмечено, что Правила № 0 ООН станут в полной мере применяться с весны 2019 года.

 D. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2017 года

48. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 172-й и
173-й сессиях WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1131 и ECE/TRANS/WP.29/1135).

 E. Объемный механизм определения точки H

*Документация*: неофициальный документ GRSP-62-24

49. Эксперт от Испании, являющийся председателем НРГ по согласованию технических требований к объемному механизму определения точки Н, проинформировал GRSP о ходе работы этой НРГ на основе соответствующих материалов (документ GRSP-62-24). Эксперт от МОПАП сообщил GRSP, что объемный механизм определения точки Н используется как для повышения безопасности транспортных средств, так и для улучшения комфорта. Он отметил, что самые современные стандарты этого механизма не соответствуют стандартам, которые упоминаются в правилах ООН, и что на рынке имеются различные варианты этого механизма.

 F. Интеллектуальные транспортные системы

50. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

 G. Правила № 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы))

*Документация*: неофициальные документы GRSP-62-12, GRSP-62-35
и GRSP-62-36
видеопрезентации № 1 и 2

51. Эксперт от Германии сделал два сообщения (GRSP-62-35 и GRSP-62-36) для представления предложения по поправке (GRSP-62-12) к Правилам ООН, нацеленной на исключение статических испытаний и усовершенствование динамического испытания креплений сиденья. Сославшись также на видеопрезентации № 1 и 2, он представил доказательства того, что крепления сидений, подвергшиеся статическим испытаниям, не соответствуют тому же уровню безопасности, что и в случае динамического испытания, и по этой причине не могут считаться эквивалентными. GRSP решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в мае 2018 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-62-12 под официальным условным обозначением.

 H. Правила № 11 ООН (замки и устройства крепления дверей)

*Документация*: неофициальный документ GRSP-62-32

52. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-62-32, касающийся аналогичного вопроса (см. пункт 27), в контексте переходных положений, обсуждавшихся в связи с Правилами № 100 ООН. GRSP в принципе согласилась с этим предложением и поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением на сессии GRSP в мае 2018 года.

XXVIII. Предварительная повестка дня следующей сессии
(пункт 27 повестки дня)

53. Шестьдесят третью сессию планируется провести в Женеве 14 (9 ч 30 мин) − 18 (12 ч 30 мин) мая 2018 года. GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат − 16 февраля 2018 года, т. е. за 12 недель до начала сессии. GRSP утвердила следующую предварительную повестку дня:

1. Утверждение повестки дня.

2. Глобальные технические правила № 7 ООН (подголовники).

3. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов):

 a) предложение по поправке 2 (этап 2);

 b) предложение по поправке 3;

 c) предложение по поправке 4.

4. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).

5. Согласование манекенов для испытания на боковой удар.

6. Глобальные технические правила ООН, касающиеся электромобилей.

7. Правила № 11 ООН (замки и крепления дверей).

8. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности).

9. Правила № 16 ООН (ремни безопасности).

10. Правила № 17 ООН (прочность сидений).

11. Правила № 22 ООН (защитные шлемы).

12. Правила № 29 ООН (кабины грузовых транспортных средств).

13. Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы).

14. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)).

15. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение).

16. Правила № 95 ООН (боковое столкновение).

17. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом).

18. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов).

19. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы).

20. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)).

21. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)).

22. Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства категории L (ЭТС-L)).

23. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам).

24. Общие поправки к правилам № 16, 44, 94, 129 и 137 ООН.

25. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах.

26. Прочие вопросы:

 a) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности;

 b) определения 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 сессии WP.29 в марте 2018 года;

 e) объемный механизм определения точки H;

 f) интеллектуальные транспортные системы.

Приложение I

 Перечень неофициальных документов (GRSP-62-…), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

| *№* | *Представлен* | *Пункт повестки дня* | *Язык* | *Название* | *Стадия* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 01 | Японией | 24 | А | (Япония) проект новых правил (ООН), касающихся транспортных средств категорий L1, L2, L3, L4 и L5, работающих на водороде  | a) |
| 02 | Японией | 24 | А | (Япония) проект новых правил (ООН), касающихся транспортных средств категорий L1, L2, L3, L4 и L5, работающих на водороде | a) |
| 03 | Председателем GRSP  | 1 | А | Порядок работы шестьдесят второй сессии GRSP | a) |
| 04 | Бельгией | 10 | А | Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 05 к Правилам № 22 (защитные шлемы) | d) |
| 05 | Японией | 1 | А | Предложение по дополнению 1 к Правилам № 137 ООН и дополнение к поправкам серии 01 к Правилам № 137 ООН (лобового столкновения с уделением особого внимания удерживающим системам)  | a) |
| 06/Rev.2 | секретариатом | 8 | А | Предложение по исправлению 1 к дополнению 9 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)  | d) |
| 07/Rev.1 | секретариатом | 8 | А | Предложение по исправлению 1 к дополнению 1 к поправкам серии 07 к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)  | d) |
| 08 | Японией | 8 | А | Предложение по исправлению 1 к дополнению 10 к поправкам серии 06 и исправлению 1 к дополнению 2 к поправкам серии 07 к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)  | d) |
| 09 | МОПАП | 5 | А | Проект поправок к добавлению 2 к Общей резолюции № 1 (ОР.1) (технические требования к мужскому манекену WorldSID 50-го процентиля, предназначенному для испытания на боковой удар – документ ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.1 | d) |
| 10 | секретариатом | 10 | А | Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 05 к Правилам № 22 (защитные шлемы)  | d) |
| 11 | Германией | 11 | А | Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 03 к Правилам № 29 (кабины грузовых транспортных средств)  | b) |
| 12 | Германией | 26 g) | А | Предложение по поправкам серии 04 к Правилам № 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы))  | a) |
| 13 | Республикой Корея | 3 c) | А | Доклад о ходе работы Целевой группы по складным системам защиты пешеходов (ЦГ-ССЗП) | a) |
| 14 | МОПАП | 22 | А | Общие поправки к правилам № 16, 94 и 137 ООН | b) |
| 15/Rev.1 | НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 9 | 3 a) | А | Проект поправки 2 – Пересмотр 1 ГТП № 9: представлен неофициальной рабочей группой по Глобальным техническим правилам № 9 | b) |
| 16/Rev.1 | Францией | 3 a) | А | (НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 9) Шестой доклад о ходе работы неофициальной рабочей группы по Глобальным техническим правилам № 9 ООН | b) |
| 17 | КСАОД | 12 | А | Предложение по дополнению 14 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН (детские удерживающие системы) | a) |
| 18 | КСАОД | 12 | А | Ответ на предложение АНЕК относительно постепенного исключения положений о бустерных сиденьях из Правил № 44 ООН | a) |
| 19  | Францией | 10 | А | Соображения Франции относительно Правил № 22 ООН – Защитные шлемы | a) |
| 20 | Францией | 17 | А | Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) | b) |
| 21 | Францией | 17 | А | Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 02 к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы)  | a) |
| 22 | Францией | 17 | А | Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы)  | a) |
| 23 | КСАОД | 17 | А | Предложение по исправлению 1 к дополнению 1 к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы)  | d) |
| 24 | НРГ по объемному механизму определения точки H | 26 e) | А | Доклад о ходе работы НРГ по объемному механизму определения точки H | a) |
| 25/Rev.1 | НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 13 | 4 | А | Круг ведения неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки ГТП № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) | d) |
| 26 | НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 13 | 4 | А | Первое совещание неофициальной рабочей группы по Глобальным технические правилам № 13 (этап 2), касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах  | d) |
| 27 | КСАОД | 12 | А | Предложение по дополнению 14 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН (детские удерживающие системы)  | d) |
| 28 | Францией | 17 | А | Шестьдесят вторая сессия GRSP − Правила № 129 ООН, этап 3 разработки  | a) |
| 29 | КСАОД | 12 | А | Предложение по дополнению 14 к поправкам серии 04 к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)  | d) |
| 30 | Францией | 17 | А | Предложение по поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) – поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/41 | a) |
| 31 | МОПАП | 15 | А | Проект дополнения 4 к поправкам серии 02 и проект дополнения 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 10 ООН | b) |
| 32 | МОПАП | 26 h) | А | Проект дополнения 2 к поправкам серии 04 к Правилам № 11 ООН (замки и устройства крепления дверей) | a) |
| 33/Rev.1 | Нидерландами | 12 | А | (Нидерланды) Предложение по дополнению 14 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН (детские удерживающие системы) – поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/39 | b) |
| 34 | КСАОД | 5 | А | Заявление КСАОД в связи с описанием манекенов для краш-тестов и средствами обоснования в рамках правил ООН и ГТП ООН | a) |
| 35 | Германией | 26 g) | А | Правила № 80 ООН – сопоставительный анализ процедур статического и динамического испытания | a) |
| 36 | Германией | 26 g) | А | Правила № 80 ООН – системное сопоставление процедур статического и динамического испытания | a) |
| 37 | Германией | 9 | А | Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 08 к Правилам № 17 ООН (прочность сидений) – поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/25 | b) |
| 38 | Республикой Корея | 26 a) | А | Обмен информацией о национальных требованиях по пассивной безопасности (Республика Корея); пункт 26 a): обмен информацией о национальных требованиях по пассивной безопасности (Республика Корея) | a) |
| 39 | Нидерландами | 12 | А | Пояснения к рис. в документе ECE/TRANS/WP29/GRSP/2017/39 | a) |

*Примечания*:

a) Рассмотрение завершено или документ заменен другим документом.

b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве документа под официальным условным обозначением.

c) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа.

d) Документ принят и будет представлен WP.29.

Приложение II

 Круг ведения неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки Глобальных технических правил № 13 ООН (ГТП ООН) (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)

 Принятый текст, основанный на документе GRSP-62-25-Rev.1 (см. пункт 8 настоящего доклада)

 A. Введение

1. В июне 2013 года Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (AC.3) приняли Глобальные технические правила ООН (ГТП № 13), касающиеся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ). Эти ГТП ООН были разработаны на этапе 1 подгруппой по безопасности (ПГБ) и включают положения по безопасности в отношении емкости для водородного топлива, топливной системы и высоковольтной системы ТСВТЭ. Затем эти ГТП ООН были приняты и перенесены в национальное законодательство некоторыми Договаривающимися сторонами Соглашения 1998 года. Рассмотрение некоторых положений, требующих долгосрочных исследований, было отложено до этапа 2.

2. В марте 2017 года AC.3 в целом поддержал совместное предложение, внесенное Японией, Республикой Корея и Европейским союзом, об учреждении неофициальной рабочей группы (НРГ) для функционирования на этапе 2 разработки ГТП № 13 ООН в рамках Соглашения 1998 года.

3. В настоящем документе излагается круг ведения (КВ) НРГ, включая ее цель, сферу действия, принципы работы, график работы и ожидаемые результаты.

 B. Цель рабочей группы

4. Цель НРГ состоит в разработке дополнительных положений по безопасности, которые не готовы для принятия на этапе 1 и/или требуют дополнительных исследований. НРГ будет также обновлять/уточнять существующие требования и процедуры испытаний в рамках ГТП № 13 ООН на основе новых данных и опыта дорожной эксплуатации.

5. Положения, обеспечивающие такие же уровни безопасности, как и в случае обычных транспортных средств, работающих на бензине, будут основываться на показателях результативности, а также – по мере возможности – на научной информации и иных данных, с тем чтобы не ограничивать будущее техническое развитие. Сфера действия НРГ на этапе 2 охватывает нижеследующие аспекты. Если будут предложены дополнительные вопросы, то НРГ будет принимать решения относительно их включения путем консенсуса:

 a) возможный пересмотр области применения с учетом дополнительных классов транспортных средств;

 b) потенциальные возможности для согласования требований в отношении краш-тестов для транспортных средств;

 c) потенциальные возможности для ссылки на существующие требования о высоковольтных системах в ГТП ООН в отношении электромобилей;

 d) требования в отношении совместимости материалов и водородного охрупчивания;

 e) требования к заправочному блоку;

 f) оценка процедуры предложенного на этапе 1 испытания на разрушение под действием длительной нагрузки на основе эксплуатационных характеристик;

 g) анализ результатов исследований, полученных по завершении этапа 1, с особым упором на исследования в области электробезопасности, систем хранения водорода и послеаварийной безопасности; а также

 h) рассмотрение требования в отношении минимального давления разрыва, составляющего 200% номинального рабочего давления (НРД) или меньше для топливных резервуаров;

 i) рассмотрение вопроса о системе защитных ограждений на случай пробоя изоляции.

 D. Принципы работы

 a) Спонсорами НРГ будут Япония, Республика Корея и Европейский союз. НРГ будет функционировать под руководством сопредседателей (Япония и Соединенные Штаты Америки), заместителей председателя (Китай и Республика Корея), а также секретаря (Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП)).

 b) НРГ является подгруппой Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) и открыта для участия всех членов GRSP, включая Договаривающиеся стороны соглашений 1958 и 1998 годов и неправительственные организации.

 c) НРГ будет отчитываться перед GRSP, WP. 29 и АС. 3.

 d) Официальным языком НРГ будет английский язык.

 e) Все документы должны передаваться секретарю группы в приемлемом электронном формате.

 f) Форматирование документов должно осуществляться по крайней мере за (десять) рабочих дней до начала совещания. Документы будут размещаться на веб-сайте ООН, по крайней мере, за (пять) рабочих дней до начала совещаний.

 g) Секретарь НРГ будет распространять проект протокола совещания среди всех членов в течение (пятнадцати) рабочих дней после даты проведения любого совещания с целью его официального утверждения на следующем совещании.

 h) Решения и предложения группы принимаются консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то председатели группы могут представлять различные точки зрения и в соответствующих случаях обращаться к GRSP за указаниями.

 i) Совещания проводятся по договоренности с большинством участников на основе совместного предложения председателей НРГ. Совещания могут проводиться как при личном присутствии участников, так и в виртуальном формате с использованием веб-технологий.

 j) Предварительная повестка дня составляется руководством НРГ. Первым пунктом предварительной повестки дня каждой сессии является утверждение повестки дня. Вторым пунктом является утверждение протокола предыдущей сессии, а затем техническая дискуссия и прочие аспекты.

 E. График работы и ожидаемые результаты

Oктябрь 2017 года: первое совещание НРГ.

Ноябрь 2017 года: доклад Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3).

Декабрь 2017 года: доклад для GRSP.

Февраль 2018 года: второе совещание НРГ.

Maй 2018 года: доклад для GRSP.

Июнь 2018 года: третье совещание НРГ.

Июнь 2018 года: доклад Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3).

Oктябрь 2018 года: четвертое совещание НРГ.

Ноябрь 2018 года: доклад Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3).

Декабрь 2018 года: доклад для GRSP.

2019−2020 годы: по три совещания НРГ в год с регулярными докладами к сессиям WP.29 и GRSP.

Конец 2020 года: предполагаемое завершение этапа 2 разработки ГТП № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).

Приложение III

 Проект поправок к Общей резолюции № 1 (ОР.1)

 Поправки, принятые на основе документа GRSP-62-09 (см. пункт 10 настоящего доклада)

*Пункт 1.1* изменить следующим образом:

«1.1 В настоящем добавлении содержатся технические требования к антропометрическому устройству для испытания взрослого мужского манекена WorldSID 50-го процентиля (манекен WorldSID, мужской,
50-го процентиля), которые надлежит использовать для испытаний транспортных средств на защиту водителей и пассажиров от бокового удара. Подробные технические требования, касающиеся проектирования, сертификации и сборки/разборки мужского манекена WorldSID
50-го процентиля, были опубликованы Международной организацией по стандартизации (ИСО) в стандарте ISO 15830:2013 **или** **ISO 15830:2013 с поправками, содержащимися в документе ISO/TS 15830-5:2017**. Соответствующие технические требования планируется включить в настоящее добавление при первой же возможности.»

*Пункт 1.3* изменить следующим образом:

«1.3 До тех пор, пока соответствующие технические требования не будут включены в настоящее добавление, мужской манекен WorldSID
50-го процентиля, используемый для нормативных испытаний в соответствии с вышеуказанными Правилами, должен собираться и сертифицироваться согласно требованиям стандарта ISO 15830:2013 **или** **ISO 15830:2013 с поправками, содержащимися в документе ISO/TS 15830-5:2017**,для манекена с двумя предплечьями.»

Приложение IV

 Проект поправок к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/21 (см. пункт 14 доклада)

*Пункт 6.4.1.4.1.1* исправить следующим образом:

«*6.4.1.4.1.1* В случае водителя допускается контакт грудной клетки с рулевым колесом, если последнее удовлетворяет требованиям Правил № 12 и при условии, что такой контакт происходит на скорости не более 24 км/ч. При оценке выполнения этого требования считается, **что сиденье находится** в одном из положений, указанных в пункте 7.7.1.5 ниже.»

*Пункт 8.*3.6 исправить следующим образом:

«8.3.6 Любое место для сидения размера i должно допускать установку фиксирующих приспособлений детского удерживающего устройства ISOFIX "ISO/F2X", "ISO/R2" и соответствовать оценочному объему пространства для установки опоры, определенному в добавлении 2 к приложению 17, а также фиксирующих приспособлений бустерного сиденья "ISO/B2", определенного в добавлении 5 к приложению 17, без креплений ISOFIX (см. деталь B). Необходимо предусмотреть возможность сидения на всех смежных местах для сиденья размера i. Это требование считается выполненным, если вертикальные средние плоскости отдельных смежных сидений расположены друг от друга на расстоянии не менее 440 мм.

 …»

*Приложение 17*

Добавление 2, *пункт 3.1* исправить следующим образом:

«3.1 Должна быть обеспечена возможность установки ФПДУУ с учетом или без учета оценочного объема пространства для установки опоры размера i без нарушения целостности интерьера транспортного средства. Основание ФПДУУ должно находиться под углом 15° ± 10° к горизонтальной плоскости, проходящей через систему креплений ISOFIX. В целях облегчения проверки на отсутствие помех крепления ISOFIX можно регулировать (см. деталь Y на рис. 1–**8**...»

*Добавление 2, пункт 3.3* изменить следующим образом:

«3.3 Если вышеупомянутые предписания не выполняются… Эти альтернативные положения должны быть приведены в руководстве по эксплуатации транспортного средства с указанием дополнительной информации, включенной в **добавление 3** к настоящему приложению…»

…

*Добавление 5, пункт 4* исправить следующим образом:

«4. Фиксирующие приспособления детской удерживающей системы типа "бустерное сиденье":

 …

 Конструкция фиксирующих приспособлений, указанных выше, должна весить 7 кг ± **1** кг и должна быть достаточно прочной и жесткой в соответствии с техническими требованиями.»

*Добавление 5, рис. 2 ISO/B2* заменить следующим рисунком:

«Рис.2

…



Все размеры в миллиметрах

»

*Добавление 5, рис. 3 ISO/B3* заменить следующим рисунком:

"Рис. 3

…



Все размеры в миллиметрах

»

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/22 (см. пункт 14 доклада)

*Пункт 6.4.1.4.1.1* исправить следующим образом:

«6.4.1.4.1.1В случае водителя допускается контакт грудной клетки с рулевым колесом, если последнее удовлетворяет требованиям Правил № 12 и при условии, что такой контакт происходит на скорости не более 24 км/ч. При оценке выполнения этого требования считается, **что сиденье находится** в одном из положений, указанных в пункте 7.7.1.5 ниже.»

*Пункт 8.*3.6 исправить следующим образом:

«8.3.6 Любое место для сидения размера i должно допускать установку фиксирующих приспособлений детского удерживающего устройства ISOFIX "ISO/F2X", "ISO/R2" и соответствовать оценочному объему пространства для установки опоры, определенному в добавлении 2 к приложению 17, а также фиксирующих приспособлений бустерного сиденья "ISO/B2", определенного в добавлении 5 к приложению 17, без креплений ISOFIX (см. деталь B). Необходимо предусмотреть возможность сидения на всех смежных местах для сиденья размера i. Это требование считается выполненным, если вертикальные средние плоскости отдельных смежных сидений расположены друг от друга на расстоянии не менее 440 мм.

 …»

*Приложение 17*

*…*

*Добавление 2, пункт 3.1* исправить следующим образом:

«3.1 Должна быть обеспечена возможность установки ФПДУУ с учетом или без учета оценочного объема пространства для установки опоры размера i без нарушения целостности интерьера транспортного средства. Основание ФПДУУ должно находиться под углом 15° ± 10° к горизонтальной плоскости, проходящей через систему креплений ISOFIX. В целях облегчения проверки на отсутствие помех крепления ISOFIX можно регулировать (см. деталь Y на рис. 1–**8**...»

*Добавление 2, пункт 3.3* изменить следующим образом:

«3.3 Если вышеупомянутые предписания не выполняются… Эти альтернативные положения должны быть приведены в руководстве по эксплуатации транспортного средства с указанием дополнительной информации, включенной в **добавление 3** к настоящему приложению…»

…

 Поправки, принятые на основе документа GRSP-62-08 (см. пункт 14 доклада)

*Пункт 8.3.6* изменить следующим образом:

«8.3.6 …

 Вертикальный угол, используемый для геометрической оценки, указанной выше, должен измеряться таким образом, как это указано в пункте **5.2.3.4 Правил № 14 ООН или** 5.2.2.4 **Правил** № [XX] **ООН**.

…»

Приложение V

 Проект поправок к Правилам № 22 ООН
(защитные шлемы)

 Поправки, принятые на основе документа GRSP-62-04
(см. пункт 18 настоящего доклада)

*Приложение 12* изменить следующим образом:

«Приложение 12

Схема официального утверждения типа (схема последовательности операций)



Испытания на СП3) и посещение2)

Проверка в лаборатории, проведенная компетентным органом

СП в технической службе

СП на месте

Испытание на официальное утверждение1) и квалификационное испытание1)

**Да**

Проверка на заводе-изготовителе, проведенная компетентным органом

**Нет**

Известный податель заявки

Заявка на официальное утверждение типа

1) Должны проводиться в одной и той же технической службе или в одной и той же аккредитованной независимой лаборатории.

2) Посещение изготовителя представителями компетентного органа или технической службы для проверки и произвольного отбора образцов:

 a) при отсутствии ISO 9002**\*** или эквивалентного стандарта**: один** раз в год;

 b) при наличии ISO 9002**\*** или эквивалентного стандарта: один раз **каждый** год **– два года** **в зависимости от результатов проверки.**

3) Испытания в соответствии с пунктом 10.5 и/или с пунктом 10.6 на образцах изготовленной продукции, отобранных:

 a) при отсутствии ISO 9002**\*** − компетентным органом или технической службой во время посещения, указанного в сноске 2 а), изготовителем в период между посещениями, указанными в сноске 2 а);

 b) при наличии ISO 9002**\*** − изготовителем, причем процедура проверяется во время посещения, указанного в сноске 2 b).

**\* или эквивалентного стандарта, т.е. стандарта, обеспечивающего аналогичные или более высокие уровни качества.**»

 Поправки, принятые на основе документа GRSP-62-10 (см. пункт 18 настоящего доклада)

*Включить новый пункт 5.1.8* следующего содержания:

«**5.1.8 Замены знаков официального утверждения, предписанных в пунктах 5.1.4, 5.1.5 и 5.2.4, уникальным идентификатором (УИ), предусмотренным в приложении 5 к Соглашению 1958 года, не допускается**.»

*Пункты 5.1.8−5.1.13*, изменить нумерацию на 5.1.9−5.1.14.

Приложение VI

 Проект поправок к Правилам № 44 ООН
(детские удерживающие системы)

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/20
(см. пункт 21 настоящего доклада)

…

*Включить новые пункты 17.18 и 17.19* следующего содержания:

«17.18 Начиная с **1 сентября 2019 года** никаких новых официальных утверждений – на основании настоящих Правил – невстроенных детских удерживающих систем, устанавливаемых по направлению движения и относящихся к категориям группы 2 или группы 2/3, не предоставляется**, если они не являются частью многогрупповой детской удерживающей системы, которая будет также официально утверждена по группе 1 и выше**.

17.19 Начиная с **1 сентября 2023 года** никаких распространений официальных утверждений – на основании настоящих Правил – невстроенных детских удерживающих систем, устанавливаемых по направлению движения и относящихся к категориям группы 2 или группы 2/3, не предоставляется**, если они не являются частью многогрупповой детской удерживающей системы, которая будет также официально утверждена по группе 1 и выше.**»

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/38
(см. пункт 23 настоящего доклада)

*Пункт 6.1.8* изменить следующим образом:

«6.1.8 В детских удерживающих системах … без манекена.

**Рисунки для разъяснения процедуры измерения**

****

Зона расположения точки контакта, на которую приходится основная нагрузка

…»

Приложение VII

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

 Поправки, принятые на основе документа GRSP-62-23
(см. пункт 32 настоящего доклада)

*Пункт 6.3.1.1* изменить следующим образом:

«6.3.1.1 Изготовитель усовершенствованной детской удерживающей системы должен заявить в письменной форме, что токсичность материалов, используемых при изготовлении удерживающих систем и соприкасающихся с ребенком, отвечает требованиям соответствующих разделов стандарта EN 71-3:2013+A1:2014 (пункт 4.2, таблица 2, категория III для конкретных требований и пункт 7.3.3 для методологии испытаний). По усмотрению технической службы, проводящей испытания, может быть проведена проверка правильности этого указания. **Настоящий пункт не применяется к невстроенным УДУС с ростовым диапазоном 100 см и выше.**»

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/41
(см. пункт 33 настоящего доклада)

…

*Включить новый пункт 2.7.3* следующего содержания:

«2.7.3 Система "*применения на конкретном транспортном средстве с ремнем*" – это одна из категорий встроенной усовершенствованной детской удерживающей системы, подсоединяемой к конкретным типам транспортного средства **при помощи применения ремня безопасности**. **Могут использоваться дополнительные точки крепления, официально утвержденные на основании Правил ХХ ООН**. **Любые точки крепления, требующиеся для обеспечения безопасности усовершенствованной детской удерживающей системы, устанавливаемой против направления движения, должны быть проверены в соответствии с положениями приложения 25**. **Допускается применение усовершенствованных детских удерживающих систем, в которых в качестве контактной зоны задействована приборная панель транспортного средства.**»

*Пункт 2.12* изменить следующим образом*:*

«2.12 "Устройство ограничения углового перемещения"

 означает устройство, предназначенное для ограничения углового перемещения усовершенствованной детской удерживающей системы при столкновении транспортного средства и включающее:

 a) лямку верхнего страховочного троса или

 b) опору,

 которая соответствует требованиям настоящих Правил **ООН** и установлена на системе креплений ISOFIX и креплениях верхнего страховочного троса ISOFIX либо смонтирована на контактной поверхности пола транспортного средства, соответствующей требованиям Правил № 14 ООН или Правил № XX ООН.

 "Устройство ограничения углового перемещения" для усовершенствованной детской удерживающей системы для "конкретного транспортного средства" может включать в себя верхний страховочный трос, опору **или любое иное средство, способное ограничивать угловое перемещение.**»

…

*Пункт 4.8 (прежний)*, изменить нумерацию на 4.12, а текст следующим образом:

«4.12 Дополнительная маркировка

 …

 **g) Плечевая часть и поясная часть ремня безопасности для взрослых, используемые для крепления детского сиденья, обозначаются конкретными пиктограммами, указывающими след плечевой лямки и след поясной лямки, видимыми для пользователя и находящимися вблизи направляющего механизма ремня (пиктограммы А или В) либо на монтажных чертежах (пиктограмма С). Пиктограммы А, В, и С должны иметь ту же цветовую маркировку (темно-зеленый цвет поясного ремня), которая используется на монтажных чертежах, и их минимальный диаметр составляет 20 мм.**

**A**

**Пиктограммы для использования на направляющем механизме ремня/
вблизи направляющего механизма ремня**

**B**

**C**

**Пиктограммы для использования на монтажной этикетке**

**или**

»

*Включить новые пункты 6.1.2.3−6.1.2.6* следующего содержания:

«6.1.2.3 В случае категории "универсального применения с ремнем" это обеспечивается при помощи **только** ремня безопасности для взрослых.

6.1.2.4 В случае категории "применения на конкретном транспортном средстве с ремнем" это обеспечивается **в первую очередь** при помощи ремня безопасности для взрослых.

6.1.2.5 Во встроенных усовершенствованных детских удерживающих системах категории применения с ремнем предусматривается только одно направление движения ремня безопасности для взрослых и основная точка контакта, находящаяся под нагрузкой, между усовершенствованной детской удерживающей системой и ремнем безопасности для взрослых с каждой стороны усовершенствованной детской удерживающей системы. Эта точка должна быть расположена на расстоянии не менее 150 мм от оси Cr, которое измеряется на усовершенствованной детской удерживающей системе, установленной на стенде для динамических испытаний в соответствии с пунктом 7.1.3.5.2.3 настоящих Правил ООН, без манекена. Это условие должно выполняться при всех положениях регулировки и при различных следах ремня.

6.1.2.6 Ремень безопасности для взрослых, требуемый для закрепления встроенной усовершенствованной детской удерживающей системы категории применения с ремнем на стенде для динамических испытаний, определяется в приложении 23 к настоящим Правилам ООН. Усовершенствованную детскую удерживающую систему закрепляют на испытательном стенде с использованием соответствующего стандартного ремня безопасности, описанного в приложении 23, и с предварительным натяжением в 50 ± 5 Н. Манекен устанавливают лишь в тех случаях, когда конструкция удерживающего устройства такова, что установка манекена увеличила бы длину используемого ремня. При установленной усовершенствованной детской удерживающей системе **в соответствии с заявлением изготовителя УДУС** не должно возникать никакого дополнительного напряжения в ремне, кроме напряжения, вызываемого стандартным втягивающим устройством, при его наличии (4 ± 3 Н). Если используется втягивающийся ремень безопасности, то это условие считается выполненным, когда в бобине остается по крайней мере 150 мм ремня.

 Зажимной механизм, используемый в соответствии с пунктом 7.1.3.5.2.3, не должен влиять на след ремня.»

*Пункт 6.2.1.5* изменить следующим образом:

«6.2.1.5 Все удерживающие устройства … чрезмерным нагрузкам.

 В случае бустерных сидений поясная часть ремня безопасности для взрослых должна быть устроена таким образом, чтобы нагрузки, передаваемые с обеих сторон через этот поясной ремень для взрослых, приходились на таз. Направление нагрузки на таз должно обеспечиваться с момента размещения ребенка в устройстве; поясная лямка ремня должна проходить по бедрам в направлении назад, едва касаясь складки на уровне таза. Углы α и β, образованные линией касания бедер лямкой и горизонталью, должны составлять более 10°.

 Рисунки ребенка, удерживаемого лямкой



 **Плечевая часть ремня безопасности для взрослых должна быть устроена таким образом, чтобы не допускалось высвобождения туловища и шеи ребенка.**»

*Пункт 6.2.1.6* изменить следующим образом:

«6.2.1.6 **В ходе динамических испытаний** стандартный ремень безопасности, применяемый для установки невстроенной усовершенствованной детской удерживающей системы, не должен отсоединяться от любого направляющего или блокирующего устройства, используемого для проведения данного испытания; вместе с тем в случае плечевой части стандартного ремня безопасности решение на этот счет принимается по моменту достижения максимального горизонтального перемещения головы манекена.»

*Пункт 6.6.4.4.1.2.1* изменить следующим образом:

«6.6.4.4.1.2.1 Амплитуда движения головы: никакая из частей головы манекена не должна выступать за пределы плоскостей FD, FG и DE, показанных на рис. 2 ниже. Этот момент определяют по результатам проверки с точностью до 300 мс или в момент окончательного возращения манекена в неподвижное состояние в зависимости от того, что происходит раньше;

 за исключением испытаний с использованием манекена Q6 или Q3, когда значение по отношению к плоскости FD составляет 840 мм.

 В том случае, если испытание проводится в соответствии с пунктом 6.6.4.1.6.**1.1** **либо пунктом** **6.6.4.1.6.1.2** или **пунктом** 6.6.4.1.8.2 выше, рассматриваются только результаты испытания при второй конфигурации без учета перемычки диаметром 100 мм …»

 …

*Включить новые пункты 16.8−16.11* следующего содержания:

«**16.8 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не должна отказывать в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками серии 03.**

**16.9 Начиная с 1 сентября 2020 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок предыдущих серий, которые были впервые выданы после 1 сентября 2020 года.**

**16.10 Начиная с 1 сентября 2022 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.**

**16.11 Независимо от пунктов 16.9 и 16.10 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные на основании предыдущих серий поправок к настоящим Правилам ООН, для транспортных средств/систем транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 03.**»

…

*Приложение 2* изменить следующим образом:

«Приложение 2

**1. Схемы знаков официального утверждения**

 …в соответствии с которыми было предоставлено официальное утверждение.

****

a = 8 мм мин.

**Правила № 129/03**

**Универсальное применение с ремнем**

**40 см – 70 см / ≤ 24 кг**

 **Усовершенствованная детская удерживающая система, на которой проставлен** вышеуказанный знак официального утверждения, представляет собой устройство, которое можно устанавливать на любое универсальное сиденье транспортного средства и использовать в размерном диапазоне 40−70 см;она официально утверждена во Франции (Е 2) под номером 032439. Номер официального утверждения указывает, что данное официальное утверждение …»

Приложение VIII

 Проект поправок к Правилам № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам)

 Поправки, принятые на основе документа GRSP-62-05
(см. пункт 38 настоящего доклада)

*Приложение 3, пункт* *5.2.4.1* изменить следующим образом:

«5.2.4.1 Для измерения осевого сжимающего **усилия** используется КЧХ 600.»

Приложение IX

 Проект поправок к проекту новых правил ООН, касающихся транспортных средств категории L, работающих на водороде и топливных элементах

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/19
(см. пункт 43 настоящего доклада)

…

*Пункт 7.1.3.1* изменить следующим образом:

«7.1.3.1 Системы сброса давления

 a) УСДТ системы хранения. Выходное отверстие вытяжного трубопровода, если таковой имеется, для стравливания газообразного водорода из системы хранения через УСДТ должно быть снабжено защитным колпачком.

 b) УСДТ системы хранения. Газообразный водород, выводимый из системы хранения через УСДТ, не должен стравливаться:

 i) в закрытые или полузакрытые кожухом пространства;

 ii) внутрь или в направлении любых надколесных дуг транспортного средства либо любого элемента тормозной системы, который подвергается воздействию повышенной температуры при предполагаемом использовании;

 iii) в направлении резервуаров с газообразным водородом;

 iv) **в любом направлении – кроме как по перпендикуляру – в сторону от нижней части кузова транспортного средства.**

 c) Снаружи системы хранения водорода могут использоваться другие предохранительные устройства для сброса давления (например, разрывная мембрана). Газообразный водород, выводимый из системы через другие устройства для сброса давления, не должен стравливаться:

 i) в направлении оголенных электрических клемм, незащищенных электропереключателей или других источников воспламенения;

 ii) **внутрь или в направлении пассажирского салона или багажного отделения транспортного средства либо в направлении водителя или любых пассажиров транспортного средства;**

 iii) внутрь или в направлении любых надколесных дуг транспортного средства либо любого элемента тормозной системы, который подвергается воздействию повышенной температуры при предполагаемом использовании;

 iv) в направлении резервуаров с газообразным водородом.

 Систему подвергают визуальному осмотру для целей проверки ее соответствия.»

 …

*Пункт 7.1.4.1* изменить следующим образом:

«7.1.4.1 **При утечке и/или просачивании водорода из системы хранения водорода он не должен поступать непосредственно в пассажирский салон или в багажное отделение либо в те места, где находятся водитель или любые пассажиры транспортного средства, либо в любые закрытые или полузакрытые кожухом пространства внутри транспортного средства, где имеются незащищенные источники воспламенения.**»

…

Приложение X

**[только на английском языке]**

 Перечень неофициальных рабочих групп GRSP

| *Informal working group* | *Chair* | *Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]* | *Secretary* |
| --- | --- | --- | --- |
| Harmonized side impact dummies | Mr. David Sutula (USA)Phone: +1 202 366 32 73Fax: +1 202 493 29 90email: [david.sutula@dot.gov](file:///%5C%5Cconf-share1%5CLS%5CRUS%5CCOMMON%5CMSWDocs%5C_3Final%5Cdavid.sutula%40dot.gov) | December 2017 |  |
| Head Restraints (GTR7-Phase 2) | Mr. Bernard Frost (UK)Phone: +44‑(0)207 9442107 Fax: +44‑(0)207 9449623email: bernie.frost@dft.gsi.gov.uk | June 2018 | OICA |
| Child Restraint Systems (CRS) | Mr. Pierre Castaing (France)Phone: +33 1‑69801750Fax: +33 1‑69801719email: [pierre.castaing.externe@utacceram.com](file:///%5C%5Cconf-share1%5CLS%5CRUS%5CCOMMON%5CMSWDocs%5C_3Final%5Cpierre.castaing.externe%40utacceram.com) | Dissolved  |  |
| Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2) | Mr. Richard Damm (Germany)Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302email: [richard.damm@bmvi.bund.de](file:///%5C%5Cconf-share1%5CLS%5CRUS%5CCOMMON%5CMSWDocs%5C_3Final%5Crichard.damm%40bmvi.bund.de) | [December 2018] |  |
| Electric Vehicle Safety (EVS) – Phase 2 | Mr. N. Nguyen (USA), (vice-chaired by the European Union and China)Phone: +1 202 366 69 34Fax: +1 202 493 29 90email: nha.nguyen@dot.gov | December 2020 | Japan |
| Three-dimensional H-point machine | Mr. L. Martinez (Spain)Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02email: luis.martinez@upm.es | […] |  |
| Hydrogen and Fuel Cell Vehicles (HFCV) | […] | December 2020 | […] |

1. Эксперт от ФИА просил не заносить представленные материалы на веб-сайт ЕЭК ООН. Вмести с тем он готов поделиться этими материалами в конфиденциальном порядке в формате PDF со всеми экспертами, которые участвовали в работе сессии GRSP в декабре 2017 года. [↑](#footnote-ref-1)