Организация Объединенных Наций ECE/TRANS/WP.29/GRSP/63

Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
14 June 2018
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Рабочая группа по пассивной безопасности

Шестьдесят третья сессия
Женева, 14–18 мая 2018 года

Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности о работе ее шестьдесят третьей 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	5
	A. Предложение по поправке 2 (этап 2)	5	5
	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	6
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 № 11 ООН (замки и устройства крепления дверей) (пункт 7 повестки дня)	13–14	7
IX.	Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности) (пункт 8 повестки дня)	15–16	7
X.	Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 9 повестки дня)	17–18	7
XI.	Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 10 повестки дня)	19–20	8

GE.18-09811 (R) 110918 140918

Просьба отправить на вторичную переработку

XII.	Правила № 22 ООН (защитные шлемы) (пункт 11 повестки дня)	21	8
XIII.	Правила № 29 ООН (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 12 повестки дня)	22	8
XIV.	Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы) (пункт 13 повестки дня)	23	9
XV.	Правила № 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 14 повестки дня)	24–25	9
XVI.	Правила № 94 ООН (лобовое столкновение) (пункт 15 повестки дня)	26	10
XVII.	Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 16 повестки дня)	27	10
XVIII.	Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 17 повестки дня)	28	10
XIX.	Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 18 повестки дня)	29	10
XX.	Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 19 повестки дня)	30–36	11
XXI.	Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) (пункт 20 повестки дня)	37	12
XXII.	Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)) (пункт 21 повестки дня)	38	12
XXIII.	Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства категории L (ЭТС-L)) (пункт 22 повестки дня)	39	12
XXIV.	Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 23 повестки дня)	40–41	13
XXV.	Общие поправки к правилам № 16, 44, 94, 129 и 137 ООН (пункт 24 повестки дня)	42–43	14
XXVI.	Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 25 повестки дня)	44	14
XXVII.	Прочие вопросы (пункт 26 повестки дня)	45–54	15
	A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности	45–46	15
	B. Определения и акронимы в правилах, относящихся к компетенции GRSP	47	15
	C. Разработка Международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп	48	15
	D. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте 2018 года	49	16
	E. Объемный механизм определения точки H	50	16
	F. Интеллектуальные транспортные системы	51	16
	G. Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сиденья размера i)	52	16
	H. Общая резолюция № 1	53	16
	I. Выражение признательности	54	16
XXVIII.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 27 повестки дня)	55	17

Приложения

I. Перечень неофициальных документов (GRSP-63-…), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения 19

II. Круг ведения неофициальной рабочей группы по складным системам защиты пешеходов (НРГ по ССЗП) 22

III. Предложение по поправкам к Правилам № 11 (замки и устройства крепления дверей) 25

IV. Проект поправок к Правилам № 14 ООН (крепления ремней безопасности) 26

V. Проект поправок к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности) 27

VI. Проект поправок к Правилам № 17 ООН (прочность сидений) 28

VII. Круг ведения неофициальной рабочей группы по Правилам № 22 (защитные шлемы) 29

VIII. Проект поправок к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение) 31

IX. Проект поправок к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) 32

X. Общие поправки к правилам № 16, 44, 94, 129 и 137 ООН 35

XI. Перечень неофициальных рабочих групп GRSP 42

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою шестьдесят третью сессию в Женеве 14−18 мая 2018 года под председательством г-на Н. Нгуена (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 a) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 и Amend.2) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Соединенных Штатов Америки, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В ее работе приняли участие также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации по координации участия потребителей в деятельности по стандартизации (АНЕК), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской федерации велосипедистов (ЕФВ), Международной автомобильной федерации (ФИА), Глобальной программы оценки новых автомобилей (Глобальной программы НКАП), Международного комитета по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Всемирной ассоциации предприятий велосипедной промышленности (ВАПВП).

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
неофициальный документ GRSP-63-06

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2018/1 и Add.1), предложенную для шестьдесят третьей сессии, включив в нее новые пункты 26 g), 26 h), 26 i) и 27, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-63-06). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении XI 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 не достигла прогресса в своей деятельности и никакой новой информации о будущей разработке данных ГТП ООН не имеется. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSP о том, что Исследовательский центр испытаний транспортных средств Национальной администрации безопасности дорожного движения (НАБДД) возобновит и завершит испытания по критериям травмирования к концу 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/2018/2
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/3

5. От имени председателя НРГ эксперт от Германии представил сводный текст проекта поправки 2 к Правилам № 9 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/2), включающий положения, касающиеся a) ударного элемента гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI), а также b) новой зоны испытания бампера и значений для оценки травм (ЗОТ). Он также представил окончательный доклад о ходе работы НРГ (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/3). По предложению эксперта от Республика Корея он заявил, что, возможно, в часть I ГТП ООН (изложение технических соображений и обоснования) в будущем будут внесены поправки для отражения деятельности НРГ по складным системам защиты пешеходов (ССЗП). Для целей введения в Глобальный регистр GRSP рекомендовала внести поправку 2 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/2) и одобрить окончательный доклад о ходе работы (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/3), причем в обоих случаях без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение и заключительный доклад WP.29 и Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (AC.3) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2018 года в качестве проекта поправки 2 к ГТП № 9 ООН.

B. Предложение по поправке 3

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

6. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил GRSP, что НАБДД инициировала уведомление о предлагаемой нормотворческой деятельности для введения текущих требований относительно испытаний модели головы, как это предложила GRSP, с учетом того, что это решение было отложено, поскольку перед НАБДД были поставлены другие первостепенные задачи. Эксперт от ЕК рекомендовал ускорить процесс обеспечения согласованности.

C. Предложение по поправке 4

Документация: неофициальные документы GRSP-63-19 и GRSP-63-20

7. Эксперт от Республика Корея проинформировал GRSP о том, что на сессиях WP. 29 и AC. 3 в марте 2018 года целевая группа по ССЗП была преобразована в НРГ (см. ECE/TRANS/WP.29/1137, пункты 44 и 155). Вместе с тем он выразил сожаление по поводу ограниченного участия Договаривающихся сторон соглашений как 1958, так и 1998 годов. Он вновь настоятельно призвал к тому, чтобы в этой деятельности приняли участие большее число Договаривающихся сторон. Он представил доклад о ходе работы НРГ (GRSP-63-19) и ее круг ведения (GRSP-63-20), согласованный экспертами на первом совещании НРГ во Франкфурте (12–18 апреля 2018 года, Германия). Был затронут вопрос о том, можно ли объединить дискуссию по предложению, касающемуся поправки 3, с рассмотрением предложения по поправке 4. Во избежание срывов и задержек эксперт от МОПАП рекомендовал и впредь рассматривать оба предложения по поправкам, касающимся нового испытания модели головы и ССЗП, раздельно. И наконец, GRSP поддержала просьбу эксперта от Республика Корея об участии в работе НРГ. GRSP в конечном счете приняла документ GRSP-63-20, воспроизведенный в приложении II к настоящему докладу, и просила эксперта от Республики Корея представить его к сессиям WP.29 и AC.3 в ноябре 2018 года.

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, ECE/TRANS/WP.29/2018/75
неофициальный документ GRSP-63-29

8. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющийся сопредседателем НРГ по этапу 2 разработки Глобальных технических правил № 13 ООН (ГТП ООН), проинформировал GRSP о ходе работы этой группы. Он представил проект доклада о работе ее второй сессии (GRSP-63-29), состоявшейся в Торрансе, Соединенные Штаты Америки, 5–7 февраля 2018 года. Он пояснил, что к этому совещанию приблизительно от 60 экспертов поступили документы по нормативной деятельности, связанной с совместимостью материалов, заправочными блоками, разрушением системы хранения водорода под действием длительной нагрузки и обновлением нынешних процедур испытания в контексте ГТП ООН. Он отметил, что с учетом многочисленного состава этой НРГ необходимо учредить пять целевых групп для рассмотрения некоторых конкретных технических аспектов этапа 2. В заключение он указал, что круг ведения (КВ) НРГ был представлен к сессии AC.3 в июне 2018 года (ECE/TRANS/WP.29/2018/75) для утверждения, заявив, что следующие совещания НРГ планируется провести 24–26 июня 2018 года в Сеуле, а затем в октябре 2018 года в Европе. Эксперт от МОПАП призвал к тому, чтобы в деятельности НРГ приняли участие большее число Договаривающихся сторон от GRSP.

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

9. От имени председателя НРГ председатель GRSP сообщил GRSP, что НАБДД желала бы снять с себя полномочия председателя НРГ из-за недостатка ресурсов и других первоочередных задач, стоящих перед ней, и настоятельно призвал найти в данной связи надлежащее решение. Эксперт от Германии повторил свое заявление, сделанное на сессии GRSP в декабре 2017 года (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/62, пункт 10), о том, что следует как можно скорее завершить подготовку добавлений к ОР.1, касающихся антропоморфных испытуемых устройств (манекенов для краш-тестов), в частности манекенов (например, пятидесятого процентиля) для испытания на боковой удар. Он выразил сожаление по поводу отсутствия прогресса и надежду на то, что надлежащее решение будет предложено совместно представителем Соединенного Королевства и делегацией его страны на сессиях WP.29 и AC.3 в июне 2018 года.

10. Эксперт от Швеции сообщил GRSP о планах своей администрации проанализировать имеющиеся в настоящее время на рынке манекены на предмет пробелов в учете всех категорий находящихся в транспортном средстве лиц. Эксперт от ЕК отметил, что в ЕК также заинтересованы в проведении этой деятельности, и выразил готовность к сотрудничеству.

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

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

11. Председатель GRSP сообщил, что на сессии WP.29 и AC.3 в марте 2018 года были введены ГТП № 20 ООН. От имени председателя НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 20 ООН он проинформировал GRSP о том, что группа придерживается установленного графика обсуждения аспектов распространения тепла и испытаний на определение рабочих характеристик автобусов. Он объявил, что следующее совещание НРГ планируется провести 11–13 сентября 2018 года в Швеции. Он также сообщил GRSP, что с документами и докладом о работе прошлого совещания НРГ

можно ознакомится по следующему адресу в Интернете: https://wiki.unece.org/display/trans/EVS+16th+session

12. Эксперт от Японии заявил о готовности к совместной деятельности с экспертами от ЕК и МОПАП с целью транспонирования этих ГТП ООН в Правила № 100 ООН. И наконец, GRSP решила возобновить обсуждение вопроса о ходе работы этой НРГ на своей сессии в декабре 2018 года.

VIII. Правила № 11 ООН (замки и устройства крепления дверей) (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/11
неофициальный документ GRSP-63-02

13. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/11 для подтверждения того обстоятельства, что существующие официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий, должны оставаться приемлемыми в соответствии с Общими руководящими принципами, касающихся регламентирующих процедур Организации Объединенных Наций и переходных положений в правилах ООН (ECE/TRANS/WP.29/2017/107). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/11 без поправок и поручила секретариату представить данное предложение в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 04 к Правилам № 11 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2018 года.

14. Эксперт от Франции представил документ GRSP-63-02 для согласования его текстов на французском языке с текстом на английском языке. GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта исправления 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 11 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2018 года.

IX. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/12
неофициальный документ GRSP-63-03

15. GRSP приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/12, в котором содержатся исправления к размерам, указанным на рис. 1 и 1a в приложении 5. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/12, воспроизведенный в приложении IV к настоящему документу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта исправления 2 к пересмотру 5 Правил № 14 ООН для обсуждения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2018 года.

16. Эксперт от Франции представил неофициальный документ GRSP-63-03 с редакционными уточнениями к приложению 1 к Правилам ООН. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопрос на основе пересмотренного предложения, представленного экспертом от Франции на ее сессии в декабре 2018 года.

X. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 9 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-63-04 и GRSP-63-23

17. Эксперт от Франции представил документ GRSP-63-04 для обновления в приложении XVI к Правилам ООН требований относительно установки ремней безопасности. GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении V

к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 11 к поправкам серии 06 и дополнения 4 к поправкам серии 07 к Правилам № 16 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2018 года.

18. Эксперт от Германии представил документ GRSP-63-23 для уточнения требований, которые следует применять для официального утверждения ремня безопасности водителя. GRSP одобрила это предложение и решила завершить его обсуждение, объединив документы GRSP-63-23 и GRSP-63-01-Rev.1 в рамках пункта 24 повестки дня (см. пункт 42 ниже).

XI. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/4
неофициальный документ GRSP-63-24

19. В контексте дискуссии на сессии GRSP в декабре 2018 года эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/4, нацеленный на уточнение того обстоятельства, что ремни безопасности и их элементы должны исправно функционировать и после испытания на удержание груза. GRSP приняла это предложение, изложенное в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить его в качестве проекта поправок серии 09 к Правилам № 17 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2018 года.

20. Эксперт от Германии также внес на рассмотрение документ GRSP-63-24 с разъяснением возможности установки сидений, обращенных вбок, на автобусах, относящихся к некоторым классам транспортных средств. Эксперт от Нидерландов сделал оговорку о необходимости изучения этого предложения. GRSP решила возобновить дискуссию по этому вопросу на своей сессии в декабре 2018 года на основе нового предложения, которое должно быть подготовлено совместно экспертами от Германии и ЕК.

XII. Правила № 22 ООН (защитные шлемы) (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-63-18 и GRSP-63-26

21. Эксперт от Франции представил документ GRSP-63-18 с указанием способов усовершенствования текста Правил № 22 ООН. Он отметил, что в качестве одной из первостепенных задач следует усовершенствовать требования относительно испытаний на вращательное ускорение. Он также внес на рассмотрение КВ НРГ по Правилам № 22 ООН (GRSP-63-26), согласованный группой на ее первом совещании, состоявшемся во Дворце Наций 14 мая 2018 года. GRSP приняла документ GRSP-63-26, воспроизведенный в приложении VII к настоящему докладу. И наконец, GRSP решила возобновить обсуждение вопроса о ходе работы этой НРГ на своей сессии в декабре 2018 года.

XIII. Правила № 29 ООН (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/5

22. GRSP возобновила обсуждение этого вопроса на основе пересмотренного предложения Германии (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/5) о возможностях крепления кабины транспортного средства на испытательном стенде, допускающего использование жестких композиционных блоков и/или металлических крепежных скоб вместо деревянных опор, и о необходимости ее крепления при помощи тросов и

цепей для проведения испытания C. GRSP приняла это предложение без поправок и поручила секретариату представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/5 в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 03 к Правилам № 29 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP. 29 и AC.1 в ноябре 2018 года. GRSP была проинформирована относительно затронутой на сессии Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части, состоявшейся в феврале 2018 года, проблеме ДТП с участием грузовых транспортных средств, причиной которых стали механические неисправности рулевого механизма. Эксперт от Германия пояснил, что о механизме рулевого управления в содержащихся в Правилах № 29 ООН положениях, касающихся испытаний, ничего не говорится.

XIV. Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы) (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/6
неофициальные документы GRSP-63-12 и GRSP-63-13

23. Эксперт от Нидерландов снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/6, нацеленный на недопущение такого расположения ремня, которое может привести к нанесению повреждений детям, пользующимся детскими удерживающимися системами нецельной конструкции. Эксперт от КСАОД в свою очередь снял с рассмотрения документы GRSP-63-12 и GRSP-63-13, касающиеся документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/6.

XV. Правила № 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10
неофициальные документы GRSP-63-17,
GRSP-63-32 и видеопрезентация № 1

24. GRSP возобновила обсуждение предложения, внесенного экспертом от Германии (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10) и нацеленного на исключение статических испытаний и усовершенствование динамических испытаний креплений сидений. Эксперт от Германии на основе новых материалов передал GRSP дальнейшие доказательства (документ GRSP-63-32 и видеопрезентацию № 1) в поддержку своего предложения. Он заявил, что нынешние требования Правил ООН допускают официальное утверждение систем сидений в автобусах на основе процедуры статического испытания, которая не обеспечивает достаточный уровень защиты по сравнению с динамической процедурой. Он отметил, что испытания с использованием одной модели сиденья свидетельствуют о том, что водитель и пассажиры могут подвергаться серьезной опасности гибели либо получения значительных повреждений в случае ДТП из-за разрушения крепежных элементов сиденья. И наконец, он проинформировал GRSP о том, что аналогичное разрушение крепежных элементов сиденья, происходившее в случае ДТП с участием автобусов, уже стало причиной гибели или серьезных ранений их водителей и пассажиров. Он указал, что административные органы Германии обеспокоены тем, что такие тяжелые ДТП могут повторятся и в будущем. Эксперт от Российской Федерации предложил отложить принятие решения до сессии GRSP в декабре 2018 года. Данную рекомендацию он обосновал нехваткой исследований по этой проблеме. Он сообщил, что, по мнению Российской Федерации, исключать статические испытания из Правил № 80 ООН преждевременно, и предложил пересмотреть испытания этого типа. Он также предложил изменить методологию динамического испытания в соответствии с документом ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10 и с учетом результатов исследований, проведенных в Российской Федерации. И наконец, он сообщил о своем намерении представить результаты этих исследований наряду с проектом поправок к Правилам № 80 ООН на сессии GRSP в декабре 2018 года. Некоторые эксперты выразили оговорку в связи с необходимостью изучения этого предложения для

проверки дополнительных статистических данных. Кроме того, эксперт от МОПАП просил выделить дополнительное время для подготовки пересмотренного предложения и сохранить документ GRSP-63-17 в качестве ссылки в повестке дня следующей сессии.

25. GRSP решила возобновить дискуссию на сессии в декабре 2018 года и просила экспертов достичь согласия по данной теме на этой сессии.

XVI. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение) (пункт 15 повестки дня)

26. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было. GRSP решила обсудить вопрос о безопасности транспортных средств категории L_7 (квадрициклов) в рамках пункта 23 повестки дня.

XVII. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 16 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40
неофициальный документ GRSP-63-07-Rev.1

27. GRSP возобновила обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40, нацеленного на определение условий открытия двери после испытания на столкновение. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-63-07-Rev.1 для улучшения условий практической реализации предложенного в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40 испытания с применением меньшей силы воздействия на дверь. И наконец, GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40 с поправками, изложенными в приложении VIII к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 03 к Правилам № 95 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2018 года.

XVIII. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 17 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/7

28. GRSP возобновила обсуждение предложения, представленного экспертом от МОПАП (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/7) и подтверждающего, что существующие официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий, следует признавать и впредь. GRSP приняла это предложение без поправок. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 02 и в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 100 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2018 года.

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

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

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/8
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/13
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/14
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/17
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/18
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/19
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/20
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/21
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/22
неофициальные документы GRSP-63-08-Rev.1, GRSP-63-09, GRSP-63-10-Rev.1, GRSP-63-11-Rev.1, GRSP-63-27, GRSP-63-28 и GRSP-63-30

30. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/8 о введении определений и требований, касающихся нижнего страховочного троса, а также определения и технические требования, касающиеся креплений нижнего страховочного троса (КНСТ). Эксперты от Швеции и КСАОД сделали оговорку о необходимости изучения данного предложения. GRSP решила возобновить обсуждение этого предложения на основе пересмотренного документа с учетом редакционных изменений, предложенных экспертом от Японии.

31. От имени группы технических служб (ГТС) по Правилам № 129 ООН эксперт от Испании представила документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/13, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/14, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/15 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/16, содержащие предложения о том, чтобы регулятор положения плечевой лямки и пряжка открывались независимо друг от друга. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-63-11-Rev.1 с поправками к документам ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/14, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/15 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/16. И наконец, GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/14, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/15 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/16 с поправками, содержащимися в приложении IX к настоящему докладу. GRSP не одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/13. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/14 в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 01, документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/15 в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 02 и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/16 в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2018 года.

32. Эксперт от Испании представила документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/17 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/18, в которых уточняется, что «бустерное сиденье размера i» (усовершенствованная детская удерживающая система нецельной конструкции) может вмещать ребенка, максимальный рост которого составляет 135 см. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-63-28 с разъяснением того, что нынешний текст Правил ООН согласуется с подходом, учитывающим угол наклона спинки, и что корректировка по значению свыше 135 см соответствует соображениям комфортности. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе пересмотренных положений.

33. Эксперт от Испании представила документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/19, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/20, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/21 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/22, нацеленные на усовершенствование положений, касающихся смещения головы манекена при пересечении плоскости DE в ходе испытаний удерживающих систем, установленных по направлению движения, на лобовой удар и удар сзади. Эксперт от Германии заявил, что нынешний текст Правил ООН не допускает соприкосновения с головой. Он отметил, что, хотя

технические характеристики манекенов и ограничены, в данной связи ограничения не повлияют на результаты испытания. Председатель GRSP просил эксперта от Испании более убедительно обосновать преимущества испытаний с использованием испытательной тележки и уточнить, касается ли ее предложение также испытаний на транспортных средствах. GRSP решила возобновить дискуссию по этому вопросу на своей сессии в декабре 2018 года.

34. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-63-08-Rev.1, нацеленный на согласование правил № 44 и 129 ООН в части информации, предоставляемой пользователям. GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении IX к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ GRSP-63-08-Rev.1 в качестве проекта дополнения 8 к первоначальной серии поправок; составной части (см. пункт 31 выше) проекта дополнения 5 к поправкам серии 01; составной части (см. пункт 31 выше) проекта дополнения 4 к поправкам серии 02; и составной части (см. пункт 31 выше) проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН (см. пункт 31 выше) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2018 года.

35. GRSP также рассмотрела и приняла документ GRSP-63-10-Rev.1, касающийся восстановления текста, не включенного в предыдущие предложения и воспроизведенного в приложении VIII к докладу. Секретариату было поручено представить документ GRSP-63-10-Rev.1 в качестве составной части (см. пункты 31 и 34) проекта дополнения 5 к поправкам серии 01; составной части (см. пункты 31 и 34) проекта дополнения 4 к поправкам серии 02; составной части (см. пункты 31 и 34) проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2018 года.

36. GRSP приняла к сведению документ GRSP-63-09, в котором подчеркнута необходимость четкой демонстрации определенной информации пользователям. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе пересмотренного предложения эксперта от КСАОД. GRSP также приняла к сведению документ GRSP-63-27 относительно уточнения определения съемного детского кресла и документ GRSP-63-30 относительно уточнения того, что распространения официальных утверждений на основании поправок серии 02 будут предоставляться и впредь. GRSP в принципе согласилась с обоими предложениями и поручила секретариату распространить их под официальным условным обозначением на сессии GRSP в декабре 2018 года.

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

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

XXII. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)) (пункт 21 повестки дня)

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

XXIII. Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства категории L (ЭТС-L)) (пункт 22 повестки дня)

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

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

Документация: неофициальные документы GRSP-63-14, GRSP-63-15 и GRSP-63-16

40. От имени Глобальной программы НКАП и АНЕК эксперты от МОПС представили документ GRSP-63-14, в котором предлагается включить категории транспортных средств L_7 (квадрициклы) в область применения Правил № 137 ООН в соответствии с рекомендацией WP.29 (документы GRSP-63-15 и ECE/TRANS/WP.29/1141, пункт 41) для обеспечения минимальной защиты водителя и пассажиров транспортного средства в случае ДТП. Они также упомянули – в целях информирования – о документе GRSP-63-16, касающемся защиты общественных интересов в связи с безопасностью автотранспортных средств в Индии. Они отметили, что квадрициклы не подпадают под действие тех же законов, что и обычные легковые автомобили, и что вопрос об их устойчивости при столкновении следует рассмотреть GRSP в соответствии с рекомендацией WP.29. Они подчеркнули, что потребители приобретают транспортные средства данного типа с учетом личных потребностей в транспортном средстве, но не получают информации о несоблюдении требований относительно безопасности на этих транспортных средствах, что подвергает их риску получения серьезных травм в случае ДТП. Они отметили, что испытания, проводившиеся Глобальной программой НКАП, свидетельствуют о случаях соскальзывания ремней безопасности и даже несрабатывания подушек безопасности, а также о том, что характеристики удерживающих систем таких типов и транспортных средств таких типов намного ниже, чем у легковых автомобилей аналогичных размеров. Кроме того, они сообщили GRSP, что популярность транспортных средств категории L_7 растет, в том числе и по той причине, что они рассматриваются в качестве нового экологически чистого решения проблемы мобильности, и что, как ожидается, их численность в будущем увеличится. Они уточнили, что предложение Глобальной программы НКАП и МОПС о расширении области применения Правил № 137 ООН на транспортные средства категории L_7 соответствует сценариям испытательной скорости и биомеханических критериев травмирования, позволяющим обеспечить защиту их пользователей, как и в случае легковых транспортных средств других типов.

41. Эксперт от Республики Корея полностью одобрил документ GRSP-63-14, так как на дорогах и его страны за последнее время резко увеличилась численность транспортных средств этого типа. В свою очередь эксперт от Италии указал, что масса и трансмиссия транспортных средств категории L_7 отличаются от массы и трансмиссии транспортных средств категории M_1 и что именно эти факторы следует анализировать в рамках краш-тестов. Эксперт от ЕК напомнил GRSP о результатах проведенного в Европейском союзе исследования (см. пункт 31 документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/61) по первоначальной оценке дополнительной функциональной безопасности транспортных средств этой категории, с которыми можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: https://ec.europa.eu/docsroom/documents/5466/attachments/1/translations/en/renditions/native. Он пояснил, что с учетом низкой частотности ДТП с участием транспортных средств этого типа в Европе для принятия плана экстренных действий нет оснований. Кроме того, он просил привести доводы, в силу которых категория L_6 не была включена в данное предложение. Он напомнил GRSP о существовании многих правил ООН, содержащих положения о безопасности транспортных средств категории L_7. Эксперт от Японии согласился с ним, однако просил провести дальнейшие исследования. Эксперт от Российской Федерации согласился с экспертом от ЕК, выразив обеспокоенность по поводу того, что ужесточение требований приведет к исключению этой категории транспортных средств. Эксперт от Индии согласился с необходимостью проведения более глубокого исследования фактических аспектов безопасности этой категории транспортных средств, подтвердив, что эти транспортные средства на рынке его страны становятся более популярными. Эксперт от Нидерландов поддержал предложение о проведении дальнейших углубленных исследований и нахождении сбалансированного решения.

GRSP решила возобновить дискуссию по этой теме на своей сессии в декабре 2018 года и сохранить документ GRSP-63-14 в качестве справочного.

XXV. Общие поправки к правилам № 16, 44, 94, 129 и 137 ООН (пункт 24 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/27
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/9
неофициальный документ GRSP-63-01-Rev.1

42. Эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ GRSP-63-01-Rev.1, содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/27, касающемуся информации на предупреждающей наклейке подушки безопасности относительно правильной установки ДУС на пассажирском сиденье с активированной фронтальной подушкой безопасности. GRSP отметила, что в данном предложении учтено также предложение, изложенное в документе GRSP-63-01-Rev.1 (см. пункт 18 выше). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/27 с поправками, изложенными в приложении X к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2018 года в качестве:

a) проекта поправок серии 08 к Правилам № 16 ООН;

b) проекта дополнения 15 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН;

c) проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 94 ООН;

d) составной части (см. пункты 31 и 34 выше) проекта дополнения 5 к поправкам серии 01, составной части (см. пункты 31 и 34 выше) проекта дополнения 4 к поправкам серии 02 и составной части (см. пункты 31 и 34 выше) проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН; а также

e) проекта дополнения 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 137 ООН.

43. И наконец, эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/9.

XXVI. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 25 повестки дня)

44. Эксперт от Российской Федерации настоятельно рекомендовал провести полномасштабное обсуждение возможностей обеспечения безопасности детей в городских автобусах. Он предложил использовать гибкие лямки для перемещения эффективных точек крепления по высоте и облегчения перевозки детей в школьных автобусах. Он заявил, что к сессии GRSP в декабре 2018 года будут представлены соответствующие материалы. Эксперт от Германии отметил актуальность данной проблемы, а также большое число детей, пострадавших за последнее время в ДТП с участием автобусов. Он подчеркнул, что использования ремней безопасности с креплениями в двух точках недостаточно и что следует надлежащим образом разработать ДУС нового типа. GRSP решила возобновить дискуссию на своей сессии в декабре 2018 года на основе обмена данными о результатах исследований и о статистическом анализе, которые должны быть представлены экспертами от Договаривающихся сторон (например, Соединенных Штатов Америки, Франции и Швеции).

XXVII. Прочие вопросы (пункт 26 повестки дня)

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

Документация: неофициальные документы GRSP-63-21, GRSP-63-22 и GRSP-63-31

45. Эксперт от ЕК представил документ GRSP-63-31, в котором содержится недавно принятый пересмотр Правил общей безопасности и Правил безопасности пешеходов Европейского союза. Он пояснил, что к числу наиболее важных аспектов, подвергшихся пересмотру и вызывающих обеспокоенность GRSP, относится расширение зоны, используемой при испытании транспортных средств на нанесение повреждений пешеходу, на ветровое стекло. Он отметил, что за принятым вариантом последуют предложения для GRSP о согласовании правил ООН, относящихся к ее компетенции.

46. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSP-63-21 о текущей деятельности по согласованию стандартов безопасности автотранспортных средств Кореи (СБАСК) с правилами ООН и ГТП ООН, касающимися защиты водителей и пассажиров и целостности топливной системы. Он представил стратегию «дорожной карты» реализации Программы оценки новых автомобилей Кореи (КНКАП) на период 2019–2023 годов.

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

47. В рамках последующей деятельности по итогам принятия этапа 2 реализации ГТП № 9 ООН и ГТП № 20 ООН (безопасность электромобилей) Председатель GRSP заявил, что следует включить перечень определений и сокращений. Он вызвался представить неофициальный документ к сессии WP.29 в ноябре 2018 года.

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

48. GRSP приняла к сведению дискуссию по Общим руководящим принципам, касающимся регламентирующих процедур Организации Объединенных Наций и переходных положений в правилах ООН (ECE/TRANS/WP.29/2017/1044/Rev.2), принятым на сессии WP.29 в ноябре 2017 года, которая продолжится в рамках деятельности НРГ по МОУТКТС. GRSP также отметила, что общий объем принятых обязательств по финансированию разработки электронной базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) является недостаточным для функционирования в рамках ЕЭК ООН и что в этой связи предложение Германии по размещению ДЕТА на двухгодичный период 2019–2020 годов остается единственным возможным решением. Кроме того, GRSP заслушала информацию об интерактивном приложении для ознакомления с информацией и обновления информации относительно органов по официальному утверждению типа и технических службах, назначенных Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года, которое доступно по следующему адресу в Интернете: https://www.unece.org/index.php?id=48465. Экспертам от Договаривающихся сторон было предложено представить соответствующую информацию.

D. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте 2018 года

49. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 174-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1137).

E. Объемный механизм определения точки H

50. От имени председателя НРГ по объемному механизму определения точки H Председатель GRSP проинформировал Группу, что НРГ не достигла в своей работе ожидавшегося прогресса. Было отмечено, что задачу по осуществлению деятельности этой НРГ можно было бы возложить на новую группу по разработке ОР.1 в соответствии с предложением эксперта от Германии, внесенным в ходе сессии GRSP в декабре 2017 года (см. пункт 9 выше).

F. Интеллектуальные транспортные системы

51. Эксперт от Франции выразил обеспокоенность в связи с изменением внутренней конструкции в контексте таких новых концепций автоматизированных транспортных средств, как расположение сидений. Он подчеркнул, что пассивная безопасность транспортных средств является одним из основополагающих элементов защиты водителей и пассажиров транспортных средств, которые следует обеспечивать в будущем. Эксперт от Германии проинформировал GRSP о том, что дискуссия по этому вопросу в его стране уже началась и считается крайне важной. Он сообщил GRSP, что разработчики транспортных средств нуждаются в более подробной информации об обязательных положениях сидений, предусмотренных Правилами ООН. Эксперт от ЕК упомянул о деятельности консорциума организаций, работающих над новыми типами краш-тестов, манекенов и поз (в том числе сна) в контексте автоматизированных транспортных средств. Председатель подчеркнул важное значение этого вопроса и просил эксперта от КСАОД сообщить о работе упомянутого консорциума на сессии GRSP в декабре 2018 года.

G. UN Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сиденья размера i)

Документация: неофициальный документ GRSP-63-05

52. Эксперт от Франции снял с рассмотрения документ GRSP-63-05. GRSP решила возобновить дискуссию по этому вопросу на своей сессии в декабре 2018 года на основе пересмотренного предложения, которое будет представлено экспертом от Франции.

H. Общая резолюция № 1

Документация: неофициальный документ GRSP-63-25

53. Эксперт от Германии снял с рассмотрения документ GRSP-63-25, пояснив GRSP, что он представит более полный документ на сессии GRSP в декабре 2018 года.

I. Выражение признательности

54. GRSP узнала о том, что г-жа И. Вэрфельд (Швеция) больше не будет участвовать в сессиях GRSP. Группа признала ее объемный вклад в свою работу и пожелала ей всего самого доброго на ее дальнейшем поприще.

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

55. Шестьдесят четвертую сессию намечено провести в Женеве 11 (9 ч 30 мин) – 14 (12 ч 30 мин) декабря 2018 года. GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат − 14 сентября 2018 года, т. е. за двенадцать 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 3;
   b) 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 № 20 ООН (безопасность электромобилей).
7. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности).
8. Правила № 16 ООН (ремни безопасности).
9. Правила № 17 ООН (прочность сидений).
10. Правила № 22 ООН (защитные шлемы).
11. Правила № 29 ООН (кабины грузовых транспортных средств).
12. Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы).
13. Правила № 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы)).
14. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение).
15. Правила № 95 ООН (боковое столкновение).
16. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом).
17. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов).
18. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы).
19. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)).
20. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)).
21. Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства категории L (ЭТС-L)).
22. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам).
23. Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидения размера ISOFIX).
24. Общая резолюция № 1.
25. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах.
26. Выборы должностных лиц.
27. 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 сессиях WP.29 в июне и ноябре 2018 года;

e) объемный механизм определения точки H;

f) интеллектуальные транспортные системы.

Приложение I

[только на английском языке]

Перечень неофициальных документов (GRSP-63-…), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

No.	*Transmitted by*	*Agenda item*	*Language*	*Title*	*Follow-up*
01	EC	22	E	Collective amendments to UN Regulations Nos. 16, 44, 94, 129 and 137	(d)
02	France	7	E	Proposal for Corrigendum 1 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 11 (Door latches and hinges)	(d)
03	France	8	E	Proposal for Corrigendum 1 to Supplement 6 to the 07 series of amendments of Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(a)
04	France	9	E	Proposal for Supplement 11 to the 06 Series of amendments and Supplement 4 to the 07 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts, Isofix and I-size)	(d)
05	France	26(g)	E	Proposal for Corrigendum 1 to the 00 Series of amendments of Regulation No. [145] (Isofix anchorage systems)	(a)
06	(GRSP Chair) GRSP running order	1	E	Proposal for Corrigendum 1 to Supplement 9 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(a)
07/ Rev.1	OICA	16	E	Proposal for Supplement 7 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(d)
08/ Rev.1	CLEPA	19	E	Proposal for various supplements to different series of amendments to UN Regulation No. 129 - To harmonize information provided to the end user in UN Regulations No.44 and 129	(d)
09	CLEPA	5	E	Proposal for Supplement 8 to the 00 series of amendments, Supplement 5 to the 01 series of amendments, Supplement 4 to the 02 series of amendments and Supplement 1 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 - To clarify certain information for users	(d)
10/ Rev.1	CLEPA	19	E	Proposal for Supplement 5 to the 01 series of amendments and Supplement 4 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 129	(d)

No.	*Transmitted by*	*Agenda item*	*Language*	*Title*	*Follow-up*
11/ Rev.1	CLEPA	19	E	Proposal for various supplements to different series of amendments to Regulation No. 129 - Opening of shoulder strap positioners	(d)
12	CLEPA	13	E	Proposal for Supplement 15 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child Restraint Systems) - Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/6	(a)
13	CLEPA	13	E	CLEPA analysis of belt contact width measurement (ref. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/6)	(a)
14	Global NCAP and ANEC on behalf of CI	23	E	Proposal of amendment to UN Regulation No. 137 - Inclusion in the scope of the UN Regulation of L7 category of vehicles	(c)
15	Global NCAP and ANEC on behalf of CI	23	E	Letter of Global NCAP to the Chair of WP.29	(a)
16	Global NCAP and ANEC on behalf of CI	23	E	Note Prepared by the Global New Car Assessment Programme Public Interest Litigation Regarding Motor Vehicle Safety in India	(a)
17	OICA	14	E	Proposal for the 04 series of amendments to Regulation No. 80 (Strength of seats and anchorages (buses))	(c)
18	France	11	E	French considerations on UN Regulation No. 22	(a)
19	IWG-DPPS	3(c)	E	Status Report of the Informal Working Group of Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)	(a)
20	IWG-DPPS	3(c)	E	Draft Terms of Reference for the Informal Working Group on Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)	(b)
21	Republic of Korea	26(a)	E	Harmonization of Crash Regulations in Korea	(a)
22	Republic of Korea	26(a)	E	Korean NCAP roadmap	(a)
23	Germany	9	E	Proposal for the 08 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(d)
24	Germany	10	E	Proposal for amendments the 08 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats)	(a)
25	Germany	26(h)	E	Mutual Resolution No. 1 (M.R.1) of the 1958 and the 1998 Agreements	(a)
26	IWG UN Regulation No. 22	11	E	Terms of Reference of the IWG	(d)
27	CLEPA	19	E	Proposal for Supplement 1 to the 03 series of amendments to Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(b)

No.	*Transmitted by*	*Agenda item*	*Language*	*Title*	*Follow-up*
28	CLEPA	19	E	Response to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/17-18 submitted by Spain on behalf of the TSG - Approval categories and stature limits for booster seats	(a)
29	United States of America	4	E	Second meeting of the Informal Working Group on Hydrogen and Fuel Cell Vehicles Global Technical Regulation No. 13 (Phase 2)	(a)
30	CLEPA	19	E	Supplement 1 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129	(b)
31	EC	26(a)	E	Revision of the EU General Safety Regulation and Pedestrian Safety Regulation	(a)
32	Germany	14	E	UN Regulation No. 80 - Additional Information to GRSP-62-35	(a)

Notes:

(a) Consideration completed or superseded.
(b) Continue consideration at the next session with an official symbol.
(c) Continue consideration at the next session as an informal document.
(d) Adopted and to be submitted to WP.29.

Приложение II

Круг ведения неофициальной рабочей группы по складным системам защиты пешеходов (НРГ по ССЗП)

Принятый текст, основанный на документе GRSP-63-20 (см. пункт 7 настоящего доклада)

A. Введение

1. В ходе пятьдесят шестой сессии GRSP в декабре 2014 года Республика Корея предложила уточнить процедуры испытания складных систем защиты пешеходов (ССЗП), например активные капоты. До этого существовал лишь рабочий документ от 2005 года, который был подготовлен по результатам обсуждения, положившим начало разработке ГТП № 9 и в котором предлагался соответствующий «стандарт на сертификацию испытаний в целях официального утверждения типа активных складных систем капота» (документ INF GR/PS/141 Rev.1). Некоторые Договаривающиеся стороны использовали этот документ в качестве руководства для сертификации таких систем. Вместе с тем Республика Корея разъяснила, что в связи с нарастанием популярности таких складных систем, которое наблюдается в настоящее время, было бы необходимо разработать более детальную и обладающую юридической силой процедуру, которую можно было бы использовать в условиях самосертификации.

2. Предложение Республики Корея привело к тому, что в ходе своих 170-й и сорок восьмой сессий в ноябре 2016 года WP.29 и AC.3 дали целевой группе разрешение на разработку соответствующей поправки к ГТП № 9. Республика Корея предложила своего председателя этой целевой группы, а МОПАП – секретаря. Цель состояла в том, чтобы разработать новое приложение к ГТП № 9, которое охватывало бы процедуры испытания ССЗП, внести поправки в соответствующие пункты нынешнего текста ГТП № 9 и включить – там, где это необходимо, – некоторые пункты, касающиеся конкретных процедур.

3. Целевая группа по складным системам защиты пешеходов провела свои совещания: a) 7 и 8 февраля 2017 года в Париже, b) 28 и 29 марта 2017 года в Париже, c) 7 сентября 2017 года по Интернету и d) 21–23 ноября 2017 года в Берлине.

4. В ходе обсуждений ЦГ по ССЗП вскоре выяснилось, что в этой связи, возможно, потребуется дать определение некоторых новых требований. В этой связи Республика Корея просила GRSP, а также WP.29 и AC.3 преобразовать ЦГ по ССЗП в неофициальную рабочую группу по складным системам защиты пешеходов (НРГ по ССЗП). WP.29 и AC.3 утвердили эту просьбу на своих 174-й и пятьдесят второй сессиях в марте 2018 года.

B. Цель предложения

5. Цель НРГ по ССЗП состояла в разработке предложений по процедуре испытаний ССЗП. Эта процедура будет предусматривать испытание таких систем, как складные капоты или внешние надувные подушки, на их соответствие требованиям ГТП № 9. Вместе с тем НРГ разработает также – там, где это необходимо, – новые и более детальные требования, с тем чтобы эта новая процедура гарантировала правильную активацию этих складных систем, предназначенных для защиты пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения, и обеспечивала, как минимум, такой же уровень защиты пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения, как и нескладные системы. В этой связи будет представлено предложение по поправке к соответствующим разделам ГТП № 9.

6. И наконец, НРГ по ССЗП также рассмотрит возможность разработки соответствующего предложения в целях внесения поправки в Правила № 127 ООН по безопасности пешеходов.

C. Рабочие принципы

a) Неофициальная рабочая группа по складным системам защиты пешеходов (НРГ по ССЗП) является одной из подгрупп GRSP и открыта для участия всех членов GRSP, включая Договаривающиеся стороны и неправительственные организации, являющиеся участниками соглашений 1958 и 1998 годов.

b) Функции спонсора НРГ по ССЗП выполняет Республика Корея. Работа неофициальной группы осуществляется под руководством Председателя (Республика Корея) и секретаря (МОПАП).

c) Официальным языком неофициальной рабочей группы будет английский язык.

d) Все документы представляются секретарю группы в удобном электронном формате и размещаются на веб-сайте НРГ по ССЗП до совещаний. Группа может отложить обсуждение любого вопроса или предложения, которые не были распространены за пять (5) рабочих дней до начала запланированного совещания.

e) Секретарь группы распространяет проект протокола совещания среди членов НРГ в течение пятнадцати (15) рабочих дней с момента проведения совещания группы.

f) Решения и предложения группы принимаются консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то председатель группы или его заместитель представляет GRSP различные точки зрения. При необходимости председатель может запрашивать у GRSP указания.

g) Совещания проводятся по договоренности с большинством участников. Совещания могут проводиться как в очной форме, так и в виртуальном формате с использованием веб-технологий.

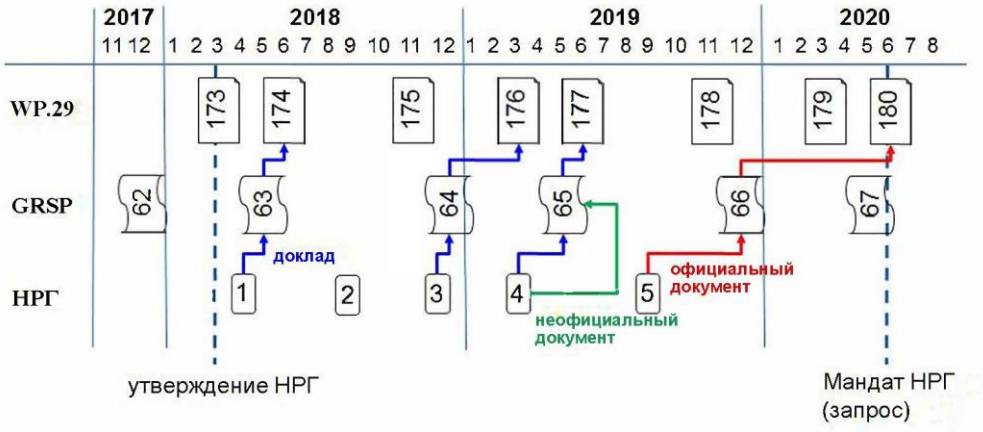
h) Предварительная повестка дня заранее предоставляется секретарем до начала каждого совещания и будет дорабатываться по согласованию с участниками НРГ по ССЗП. Первым пунктом предварительной повестки дня каждого совещания является утверждение повестки дня.

i) Вторым пунктом предварительной повестки дня является обсуждение, вопросы, вытекающие из итогов предыдущего совещания, и утверждение протокола этого совещания.

D. План и график работы

Апрель 2018 года	Окончательное предложение по КВ на первом совещании (пятое совещание группы по ССЗП)
Май 2018 года	Предложение по КВ и доклад о ходе работы для GRSP
Июнь (или ноябрь) 2018 года	Предложение по КВ и доклад о ходе работы для WP.29
Сентябрь 2018 года	Второе совещание НРГ по ССЗП
Декабрь 2018 года	Третье совещание НРГ по ССЗП
Декабрь 2018 года	Доклад о ходе работы для GRSP
Март 2019 года	Четвертое совещание НРГ по ССЗП (подлежит подтверждению)

Май 2019 года	Представление GRSP неофициального предложения
Декабрь 2019 года	Представление GRSP официального предложения в целях его утверждения
Июнь 2020 года	Утверждение WP.29



Приложение III

[только на французском языке]

Предложение по поправкам к Правилам № 11 (замки и устройства крепления дверей)

Принятый текст на основе документа GRSP-63-02 (см. пункт 14 настоящего документа)

Paragraphes 6.3.1 et 6.3.2, modifier comme suit :

«6.3.1 Chaque porte doit être équipée d'au moins un dispositif de verrouillage qui, lorsqu'il est en position fermée, bloque la poignée extérieure ou toute autre commande extérieure d'ouverture, et **qui dispose d'un moyen de manœuvre et d'un dispositif d'engagement / désengagement situé à** l'intérieur du véhicule.

6.3.2 Portes latérales arrière

Chaque porte latérale arrière doit être équipée d'au moins un dispositif de verrouillage qui, lorsqu'il est en position fermée, bloque la poignée intérieure ou toute autre commande intérieure d'ouverture, et qui nécessite **des manœuvres distinctes** pour **déverrouiller la porte et actionner la poignée intérieure ou toute autre commande intérieure d'ouverture**.»

Приложение IV

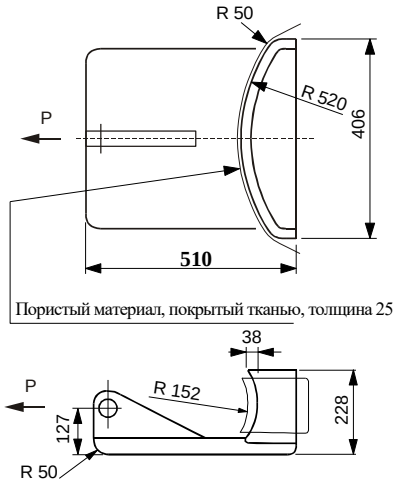
Проект поправок к Правилам № 14 ООН (крепления ремней безопасности)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/12 (см. пункт 15 доклада)

Приложение 5

Рис. 1 исправить следующим образом:

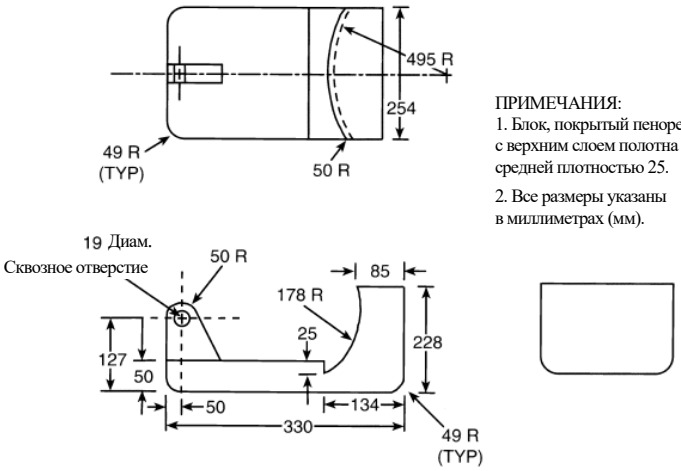
«



»

Рис. 1a исправить следующим образом:

«



ПРИМЕЧАНИЯ:
1. Блок, покрытый пенорезиной с верхним слоем полотна средней плотностью 25.
2. Все размеры указаны в миллиметрах (мм).

»

Приложение V

[только на английском языке]

Проект поправок к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)

Принятые поправки на основе документа GRSP-62-04 (см. пункт 17 настоящего доклада)

Annex XVI, amend to read: "

Minimum requirements for safety-belts and Retractors						
Vehicle category	*Forward facing seating positions*				*Rearward-facing seating positions*	*Side-facing seating position*
	Outboard seating positions		*Centre seating position*			
	Front	*Other than front*	*Front*	*Other than front*		
M_1	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m	-
$M_2 < 3.5$ t	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm	-
$M_2 > 3.5$ t	Br3, Br4m, Br4Nm, or Ar4m or Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm, or Ar4m or Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm or Ar4m or Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm or Ar4m or Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M_3	Br3, Br4m, Br4Nm, or Ar4m or Ar4Nm ● See para. 8.1.7. for conditions when a lap belt is permitted	Br3, Br4m, Br4Nm, or Ar4m or Ar4Nm ● See para. 8.1.7. for conditions when a lap belt is permitted	Br3, Br4m, Br4Nm or Ar4m or Ar4Nm ● See para. 8.1.7. for conditions when a lap belt is permitted	Br3, Br4m, Br4Nm or Ar4m or Ar4Nm ● See para. 8.1.7. for conditions when a lap belt is permitted	**Br3, Br4m, Br4Nm**	B, Br3, Br4m, Br4Nm
N_1	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm, Br4m, Br4Nm Ø Para. 8.1.2.1. lap belt permitted if seat is inboard of a passageway	B, Br3, Br4m, Br4Nm or A, Ar4m, Ar4Nm* [1] Para. 8.1.6. lap belt permitted if the windscreen is not in the reference zone	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-
N_2	Br3, Br4m, Br4Nm orAr4m, Ar4Nm* Para. 8.1.6. lap belt permitted if the windscreen is outside the reference zone and for the driver's seat	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm, or A, Ar4m, Ar4Nm* Para. 8.1.6. lap belt permitted if the windscreen is not in the reference zone	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-
N_3	Br3, Br4m, Br4Nm orAr4m, Ar4Nm* Para. 8.1.6. lap belt permitted if the windscreen is outside the reference zone and for the driver's seat	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm, or A, Ar4m, Ar4Nm* Para. 8.1.6. lap belt permitted if the windscreen is not in the reference zone	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-

A: three-point (lap and diagonal) belt
3: automatically locking retractor
*: Refers to para. 8.1.6. of this Regulation [2]

B: 2-point (lap) belt
4: emergency locking retractor
Ø: Refers to para. 8.1.2.1. of this Regulation

r: retractor
N: higher response threshold
●: refers to para. 8.1.7. of this Regulation[2]

m: emergency locking retractor with multiple sensitivity (see Regulation No. 16, paras. 2.14.3. and 2.14.5.)

[1] Erratum to Supplement 12 to the 04 series of amendments, applicable "*ab initio*."
[2] Erratum to Revision 4, applicable "*ab initio*."

Note: In all cases all S-type belts may be fitted in place of all possible A or B type belts, provided their anchorages comply with Regulation No. 14. Where a harness belt has been approved as a S-type belt according to this Regulation, using the lap belt strap, the shoulder belt straps and possibly one or more retractors, one or two additional crotch straps including their attachments for their anchorages may be provided by the manufacturer/applicant. These additional anchorages need not meet the requirements of Regulation No. 14 (Erratum to Supplement 14 to the 04 series of amendments, applicable "*ab initio*.")."

Приложение VI

Проект поправок к Правилам № 17 ООН (прочность сидений)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/4 (см. пункт 19 доклада)

…

Пункты 5.16.1 и 5.16.2 изменить следующим образом:

«5.16.1 Спинки сидений

…

В ходе… В случае повреждения устройства, втягивающего **ремень безопасности**, необходимо убедиться в том, что это устройство заблокировано **в результате испытания** или что его можно заблокировать посредством вытягивания лямки вручную.

…

5.16.2 Системы перегородок

…

… и пассажиров. В случае повреждения устройства, втягивающего **ремень безопасности**, необходимо убедиться в том, что это устройство уже заблокировано или что его можно заблокировать посредством вытягивания лямки вручную.».

…

Приложение 9, включить новый пункт 2.1.1.7 следующего содержания:

«2.1.1.7 Все места для сидения… их ремней безопасности**, обеспечивающими удерживающую функцию и** являющимися составной частью сиденья».

Приложение VII

Круг ведения неофициальной рабочей группы по Правилам № 22 (защитные шлемы)

Принятый текст на основе документа GRSP-63-26 (см. пункт 21 настоящего доклада)

A. Введение

1. В декабре 2017 года Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) согласилась с необходимостью обновления Правил № 22 ООН с учетом результатов новых исследований в области биомеханики, связанных с защитой головы, и поиска консенсуса по этому вопросу в рамках WP.29.

2. В марте 2018 года Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в целом поддержал предложение GRSP об учреждении неофициальной рабочей группы (НРГ) для осуществления деятельности по обновлению Правил № 22 ООН в рамках Соглашения 1958 года.

3. Цель настоящего документа состоит в изложении круга ведения (КВ) НРГ, включая ее цель, сферу действия, принципы работы, график работы и ожидаемые результаты.

B. Цель рабочей группы

4. С учетом имеющегося анализа данных о ДТП и накопленного опыта цель НРГ заключается в разработке дополнительных положений по безопасности, которые не были готовы для включения в Правила № 22 ООН и/или требуют дополнительных исследований. НРГ будет также обновлять/уточнять существующие требования и процедуры испытаний в рамках Правил № 22 ООН.

5. Сфера действия НРГ охватывает нижеследующие аспекты. Если будут предложены дополнительные вопросы, то НРГ будет принимать решения относительно их включения путем консенсуса:

a) новые испытания и критерии с учетом прогресса, достигнутого в ходе проведения исследований с целью улучшения защиты головы (например, защита от вращательного ускорения, согласование модели головы и т. д.);

b) требования относительно учета новых аспектов, а именно:

i) осветительного оборудования,

ii) камер,

iii) съемной подбородочной пряжки,

iv) солнцезащитного козырька,

v) оборудования телефонной связи,

vi) конструктивного оборудования,

vii) необходимости проветривания (для повышения удобства использования шлема);

b) новая система маркировки официального утверждения типа для недопущения подделки, резервного копирования и полицейского контроля, а также для предоставления дополнительной информации потребителю (например, о годе изготовления).

C. Принципы работы

a) 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.

b) НРГ будет отчитываться перед GRSP и WP.29.

c) Официальным языком НРГ будет английский язык.

d) Все документы должны передаваться секретарю группы в приемлемом электронном формате по меньшей мере за (10) рабочих дней до начала совещания. Документы будут размещаться на веб-сайте Организации Объединенных Наций по крайней мере за (5) рабочих дней до начала совещаний.

e) Секретарь НРГ будет распространять проект протокола совещания среди всех членов в течение (15) рабочих дней после даты проведения совещаний с целью его официального утверждения на следующем совещании.

f) 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.

g) 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.

h) 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.

D. График работы и ожидаемые результаты

Май 2018 года: первое совещание НРГ, доклад для GRSP и принятие КВ.

Ноябрь 2018 года: доклад Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и утверждение КВ.

Декабрь 2018 года: второе совещание НРГ и доклад для GRSP – неофициальное предложение.

Март 2019 года: доклад для WP.29 о ходе работы НРГ.

Май 2019 года: третье совещание НРГ и доклад для GRSP – официальное предложение.

Июнь 2019 года: доклад для WP.29 о ходе работы НРГ (с объявлением о представлении официального предложения к сессии в ноябре 2019 года).

Ноябрь 2019 года: представление официального предложения Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных (WP.29) и Исполнительному комитету Соглашения 1958 года (AC.1) для рассмотрения и голосования.

В период между совещаниями НРГ члены НРГ могут организовывать совещания целевых групп для ускорения подготовки и детализации предложения.

Приложение VIII

Проект поправок к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40 (см. пункт 27 доклада)

Пункт 5.3.1 изменить следующим образом:

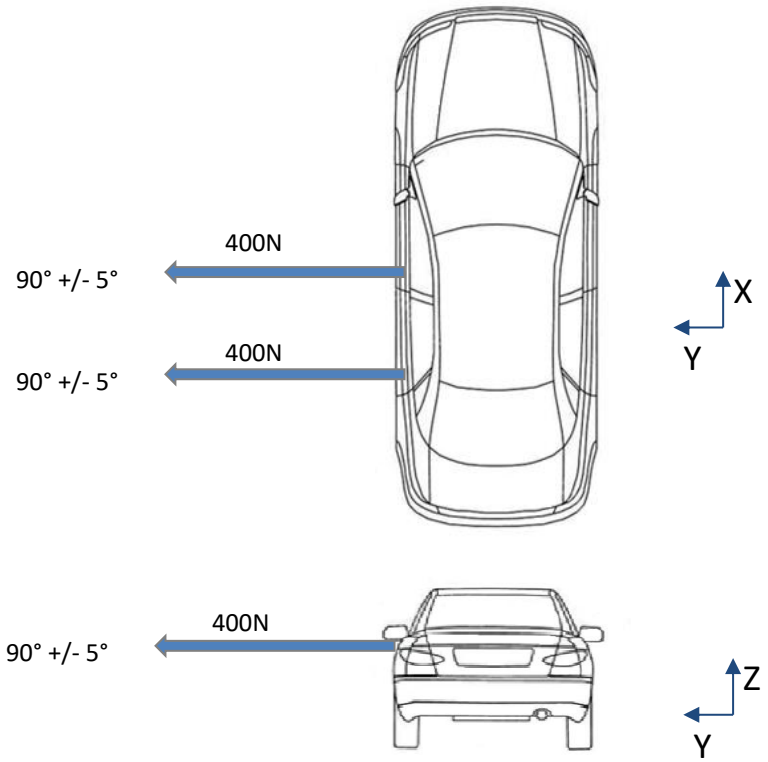
«5.3.1 В ходе испытания не должна открываться ни одна из дверей.

Это требование считается выполненным, если:

a) отчетливо видно, что дверной замок заперт; или

b) дверь не открывается при применении к ней статического тягового усилия по меньшей мере в 400 Н в направлении y, согласно рис. ниже, как можно ближе к оконному проему и к краю двери, находящемуся с противоположной стороны от петель, за исключением самой дверной ручки.

Рис.



»

…

Приложение IX

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

Принятые поправки к документам ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/14, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/15 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/16 (см. пункт 31 настоящего доклада)

Пункт 6.7.1.4 изменить следующим образом:

«6.7.1.4 Необходимо предусмотреть возможность высвобождения ребенка из удерживающего устройства путем простого нажатия на одну пряжку**. Может потребоваться еще одно простое нажатие на** регулятор положения плечевой лямки, если таковой предусмотрен. **В таких случаях должна обеспечиваться возможность нажатия на регулятор положения плечевой лямки как до, так и после нажатия на пряжку либо возможность одновременного нажатия на них.** Ребенка, если его можно высвободить из усовершенствованной детской удерживающей системы путем нажатия не более чем на две пряжки, разрешается вынимать вместе с такими устройствами, как съемное детское кресло/детская люлька/удерживающее устройство для детской люльки».

Принятый текст на основе документа GRSP-63-08-Rev.1 (см. пункт 34 настоящего доклада)

I. Предложение по дополнению 8 к поправкам серии 00, дополнению 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 129 ООН

Пункт 14.2.2 изменить следующим образом:

«14.2.2 в случае усовершенствованных детских удерживающих систем категории для конкретного транспортного средства в пункте продажи должна быть предусмотрена четко видимая надпись**, по меньшей мере в физической форме,** …;».

Пункт 14.2.3 изменить следующим образом:

«14.2.3 изготовитель усовершенствованного детского удерживающего устройства указывает **в физической форме или в цифровом формате** на внешней упаковке адрес, по которому ..;».

II. Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 02 к Правилам № 129

Пункт 14.2.3 изменить следующим образом:

«14.2.3 в случае усовершенствованных детских удерживающих систем категории для конкретного транспортного средства в пункте продажи должна быть предусмотрена четко видимая надпись**, по меньшей мере в физической форме,** ...;».

Пункт 14.2.4 изменить следующим образом:

«14.2.4 изготовитель усовершенствованного детского удерживающего устройства указывает **в физической форме или в цифровом формате** на внешней упаковке адрес, по которому…;».

III. Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 129

Пункт 14.2.4 изменить следующим образом:

«14.2.4 в случае усовершенствованных детских удерживающих систем категории для конкретного транспортного средства в пункте продажи должна быть предусмотрена четко видимая надпись**, по меньшей мере в физической форме,** ...;».

Пункт 14.2.5 изменить следующим образом:

«14.2.5 изготовитель усовершенствованного детского удерживающего устройства указывает **в физической форме или в цифровом формате** на внешней упаковке адрес, по которому …;».

Принятый текст на основе документа GRSP-63-10-Rev.1 (см. пункт 35 настоящего доклада)

I. Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 01 и по дополнению 4 к поправкам серии 02 к Правилам № 129 ООН

Пункт 6.6.4.4.1.2.1 изменить следующим образом*:*

«6.6.4.4.1.2.1 Амплитуда движения головы: … того, что происходит раньше.

За исключением испытаний с использованием манекена Q6, когда:

значение по отношению к плоскости FD составляет 840 мм.

Если такая усовершенствованная детская удерживающая система соприкасается с трубой диаметром 100 мм и если все критерии оценки степени травмирования и смещения головы манекена выполнены, то проводят еще одно динамическое испытание (на лобовое столкновение) с самым тяжелым манекеном, предусмотренным для данного размерного диапазона, и без использования трубы диаметром 100 мм; это испытание проводят в целях проверки соблюдения всех критериев, за исключением перемещения в переднем направлении.

Если испытание проводится...

…».

II. Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 129

Пункт 6.6.4.4.1.2.1 изменить следующим образом*:*

«6.6.4.4.1.2.1 Амплитуда движения головы: … того, что происходит раньше.

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

Если такая усовершенствованная детская удерживающая система соприкасается с трубой диаметром 100 мм и если все критерии оценки степени травмирования и смещения головы манекена выполнены, то проводят еще одно динамическое испытание (на лобовое столкновение) с самым тяжелым манекеном, предусмотренным для данного размерного диапазона, и без использования трубы диаметром 100 мм; это испытание проводят в целях проверки соблюдения всех критериев, за исключением перемещения в переднем направлении.

Если испытание проводится...

…».

Приложение X

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

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/27 (см. пункт 42 настоящего доклада)

I. Предложение по поправкам серии 08 к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)

Включить новый пункт 8.1.7.4 следующего содержания:

«**8.1.7.4 Положения пунктов 8.1.7.1–8.1.7.3 не относятся к сиденью водителя**».

Включить новые пункты 8.1.8 и 8.1.8.1 следующего содержания:

«**8.1.8 На транспортном средстве должна быть предусмотрена информация, указывающая на то, что сиденья оборудованы фронтальными подушками безопасности.**

8.1.8.1 В случае транспортного средства, оборудованного подушкой безопасности в сборе в целях защиты водителя, эта информация должна представлять собой надпись «AIRBAG», расположенную внутри плоскости, ограниченной ободом рулевого колеса; эта надпись должна быть надежно закрепленной и легко видимой».

Пункт 8.1.8 изменить **нумерацию на 8.1.8.2**, а текст следующим образом:

«8.1.8.2 Для каждого пассажирского сиденья, оснащенного фронтальной подушкой безопасности, предусматривают…».

Пункт 8.1.9 изменить нумерацию на 8.1.8.3, а текст следующим образом:

«8.1.8.3 В случае подушки безопасности, обеспечивающей защиту **спереди** пассажира, сидящего на переднем сиденье, эта предупреждающая наклейка должна быть прочно закреплена… транспортного средства.

Если на транспортном средстве... всегда хорошо видимой.

В случае фронтальной подушки безопасности, обеспечивающей защиту на других **пассажирских** сиденьях транспортного средства… детское удерживающее устройство.

Положения настоящего пункта и пункта 8.1.8.2 не относятся к **пассажирским** сиденьям, оснащенным устройством...».

Пункт 8.1.10 изменить **нумерацию на 8.1.8.4**, а текст следующим образом:

«8.1.10 Подробная информация… как минимум **в нем должен содержаться следующий текст**:

"ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ… ТЕЛЕСНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ"[9]

Этот текст должен…».

Пункт 8.1.11 изменить нумерацию на 8.1.9.

Пункт 8.4.1.1, ссылка на сноску [9] *и текст сноски* [9], изменить нумерацию на [10].

---

[9] **Независимо от официального утверждения типа Договаривающиеся стороны могут указывать, на каких языках этот текст будет приводиться на каждом из транспортных средств, поступающих в систему сбыта, в пункте их продажи на территории их страны.**

Пункты 15.5–15.10, изменить нумерацию на 15.4.1–15.4.6.

Включить новые пункты 15.5–15.5.7 следующего содержания:

«**15.5** **Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 08 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 08.**

15.5.1 **Начиная с 1 сентября 2020 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, выданные на основании поправок предшествующих серий, которые были первоначально распространены не ранее 1 сентября 2020 года.**

15.5.2 **До 1 сентября 2022 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, признают официальные утверждения типа ООН на основании поправок предшествующих серий, которые были первоначально распространены до 1 сентября 2020 года.**

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

15.5.4 **Независимо от пункта 15.5.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН, касающиеся ремней безопасности и удерживающих систем, на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам ООН.**

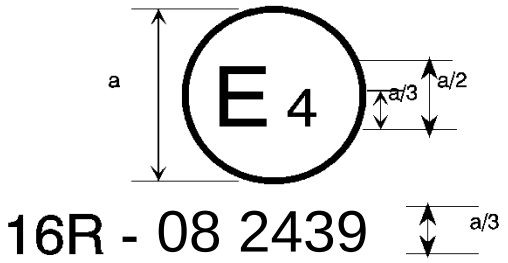
15.5.5 **Независимо от пункта 15.5.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН, выданные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам ООН и касающиеся транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 08.**

15.5.6 **Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа ООН на основании какой-либо предыдущей серии поправок к настоящим Правилам**».

Приложение 2 изменить следующим образом:

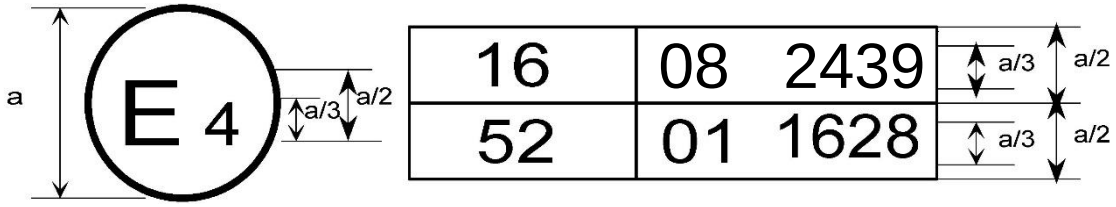
«Приложение 2

…



Приведенный выше… с поправками серии **08**.

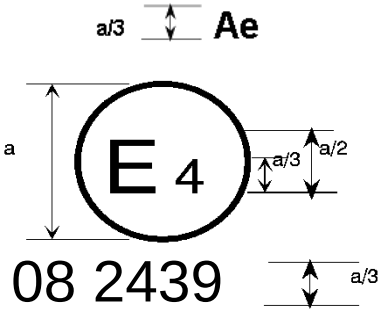
…



Приведенный выше… включали поправки серии **08**, а Правила № 52 поправки серии 01.

…

2. Схемы знаков официального утверждения ремней безопасности (см. пункт 5.3.5 настоящих Правил)



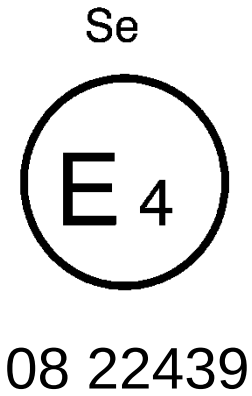
a = мин. 8 мм

Ремень… в момент предоставления официального утверждения Правила уже включали поправки серии 06**, 07 или 08**.

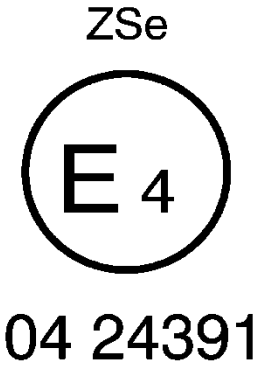
B → 4 m

Ремень безопасности… в момент предоставления официального утверждения Правила уже включали поправки серии 06**, 07 или 08**.

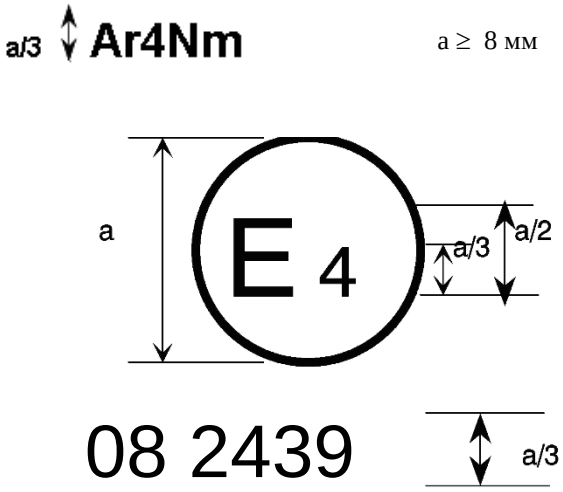
…



Ремень безопасности, на котором… в момент предоставления официального утверждения Правила уже включали поправки серии 06**, 07 или 08**.

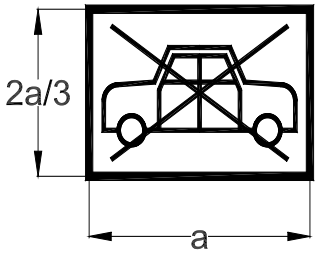


Ремень безопасности, на котором… в момент предоставления официального утверждения Правила уже включали поправки серии 06**, 07 или 08**.

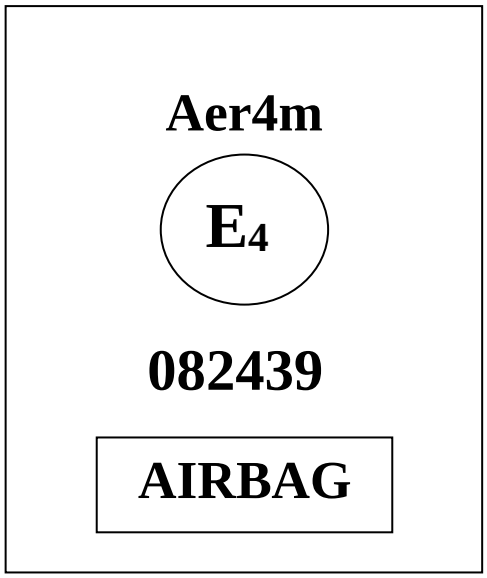


a ≥ 8 мм

a = мин. 8 мм



Ремень… в момент предоставления официального утверждения Правила уже включали поправки серии 06**, 07 или 08**. Этот ремень не должен устанавливаться на транспортных средствах категории M_1.



Ремень… в момент предоставления официального утверждения Правила уже включали поправки серии 06**, 07 или 08**. Этот ремень безопасности должен устанавливаться на транспортных средствах, оборудованных подушками безопасности на указанном сиденье».

II. Предложение по дополнению 15 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН (детские удерживающие системы)

Пункт 4.4 изменить следующим образом:

«4.4 На видимой внутренней поверхности (включая **внутреннюю поверхность** бокового крыла за головой ребенка) …».

III. Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 94 ООН (защита водителя и пассажиров в случае лобового столкновения)

Пункты 6.1–6.1.1 исключить.

Пункт 6.1.2, изменить нумерацию на 6.1, а текст следующим образом:

«**6.1** В случае транспортного средства, оборудованного **подушками безопасности в сборе**, предназначенными для защиты **водителя и** лиц, помимо водителя, **по состоянию на 1 сентября 2020 года в контексте транспортных средств нового типа должно быть доказано соответствие пунктам 8.1.8–8.1.9 Правил № 16 ООН с поправками серии 08. До этой даты применяются соответствующие предписания поправок предыдущей серии**».

…

IV. Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 01, дополнению 4 к поправкам серии 02 и дополнению 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы)

Пункт 4.4 изменить следующим образом:

«4.4 На видимой внутренней поверхности (включая **внутреннюю поверхность** бокового крыла за головой ребенка) …».

V. Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 137 ООН (лобовое столкновение с уделением особого внимания удерживающим системам)

Пункты 6.1–6.1.1 исключить.

Пункт 6.1.2, изменить нумерацию на 6.1, а текст следующим образом:

«**6.1** В случае транспортного средства, оборудованного **подушками безопасности в сборе**, предназначенными для защиты **водителя и** лиц помимо водителя, **по состоянию на 1 сентября 2020 года в контексте транспортных средств нового типа должно быть доказано соответствие пунктам 8.1.8–8.1.9 Правил № 16 ООН с поправками серии 08. До этой даты применяются соответствующие предписания поправок предыдущей серии**».

…

Приложение XI

[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 73 Fax: +1 202 493 29 90 Email: david.sutula@dot.gov	December 2017	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone: +44-(0)207 9442107 Fax: +44-(0)207 9449623 Email: bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	June 2018	OICA
UN GTR No. 9 on Pedestrian Safety Deployable – Pedestrian Protection Systems (DPPS)	Mr. Jin Seop Park (Republic of Korea) Email: jspark@kotsa.or.kr	[June 2020]	OICA
UN GTR No. 9 (Pedestrian Safety) (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm (Germany) Phone: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 Email: richard.damm@bmvi.bund.de	December 2018	OICA
UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2	Mr. N. Nguyen (USA), (vice-chaired by the European Union and China) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 Email: nha.nguyen@dot.gov	December 2021	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. L. Martinez (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 Email: luis.martinez@upm.es	[…]	
UN GTR No. 13 (HFCV)	Mr. N. Nguyen (USA) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 Email: nha.nguyen@dot.gov Mr. M. Takahashi (Japan)	December 2020	[…]
Protective helmets	Mr. Luca Rocco Phone: +39 06 4158 3268 Fax: +39 06 4158 3253 Email: luca.rocco@mit.gov.it	[December 2019]	