|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRSP/64 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  24 January 2019  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 четвертая сессия**

Женева, 11‒14 декабря 2018 года

Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности о работе ее шестьдесят четвертой 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) 4–6 4

IV. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 3 повестки дня) 7–8 5

A. Предложение по поправке 2 (этап 2) 7 5

B. Предложение по поправке 3 8 5

C. Предложение по поправке 4 9 6

V. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства,   
 работающие на водороде и топливных элементах)   
 (пункт 4 повестки дня) 10 6

VI. Согласование манекенов для испытания на боковой удар   
 (пункт 5 повестки дня) 11 7

VII. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность   
 электромобилей) (пункт 6 повестки дня) 12–13 7

VIII. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности)   
(пункт 7 повестки дня) 14 8

IX. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 8 повестки дня) 15 8

X. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 9 повестки дня) 16–17 8

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

XII. Правила № 29 ООН (кабины грузовых транспортных средств)   
(пункт 11 повестки дня) 19 9

XIII. Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы)   
(пункт 12 повестки дня) 20–21 9

XIV. Правила № 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 13 повестки дня) 22 10

XV. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение) (пункт 14 повестки дня) 23 10

XVI. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 15 повестки дня) 24 10

XVII. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 16 повестки дня) 25 10

XVIII. Правила № 111 ООН (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении устойчивости к опрокидыванию) (пункт 17 повестки дня) 26 11

XIX. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 18 повестки дня) 27–28 11

XX. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 19 повестки дня) 29–37 11

XXI. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) (пункт 20 повестки дня) 38 14

XXII. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС))   
(пункт 21 повестки дня) 39 14

XXIII. Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства   
категории L (EV-L)) (пункт 22 повестки дня) 40 14

XXIV. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 23 повестки дня) 41 14

XXV. Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сиденья размера i)   
(пункт 24 повестки дня) 42 14

XXVI. Общая резолюция № 1 (пункт 25 повестки дня) 43 15

XXVII. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 26 повестки дня) 44–45 15

XXVIII. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 27 повестки дня) 46 15

XXIX. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту   
(пункт 28 повестки дня) 47 15

XXX. Выборы должностных лиц (пункт 29 повестки дня) 48 16

XXXI. Прочие вопросы (пункт 30 повестки дня) 49–55 16

A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности 49–50 16

B. Определения и акронимы в правилах, относящихся к компетенции GRSP 51 16

C. Правила № 0 ООН (международная официальное утверждение типа комплектного транспортного средства) 52 16

D. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне   
и ноябре 2018 года 53 16

E. Объемный механизм определения точки H 54 17

F. Интеллектуальные транспортные системы 55 17

XXXII. Предварительная повестка дня следующей сессии   
(пункт 31 повестки дня) 56 17

Приложения

I. List of informal documents (GRSP-64-…) distributed without an official symbol during the session 19

II. Проект поправок к Правилам № 14 ООН (крепления ремней безопасности) 22

III. Проект поправок к Правилам № 17 ООН (прочность сидений) 23

IV. Проект поправок к Правилам № 44 ООН (детские удерживающие системы) 24

V. Проект поправок к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские   
удерживающие системы) 27

VI. Проект поправок к Правилам № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячие места размера i) 38

VII. List of GRSP informal working groups 39

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою шестьдесят четвертую сессию в Женеве 11−14 декабря 2018 года под председательством   
г-на Н. Нгуена (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Австралии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В сессии участвовал также эксперт от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии участвовали также эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной мотоциклетной федерации (ММФ), Глобальной программы оценки новых автомобилей (Глобальной программы НКАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА).

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/2018/23  
 неофициальные документы GRSP-64-17-Rev.1 и GRSP-64-18

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2018/23), предложенную для шестьдесят четвертой сессии, порядок рассмотрения ее пунктов (GRSP-64-17-Rev.1) и соответствующие аннотации (GRSP-64-18). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении VII к настоящему докладу.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/27  
 неофициальные документы GRSP-64-38,   
 GRSP-64-39-Rev.1, GRSP-64-40 и GRSP-64-44

4. Эксперт от Германии представил документ GRSP-64-38, содержащий предложение по поправке 2 (документ GRSP-64-39-Rev.1, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/27) к ГТП № 7 ООН (этап 2 разработки ГТП ООН, касающихся подголовников), который был подготовлен совместно с экспертами от Нидерландов и Японии. Он пояснил, что это предложение по-прежнему содержит ряд положений (в квадратных скобках), решение по которым еще не принято. Вместе с тем он добавил, что проект поправки нацелен на внесение в ГТП ООН пяти основных изменений:

а) процедура для измерения высоты подголовника до точки касания головой, а не его абсолютной высоты;

b) процедура испытания для измерения высоты;

c) исключение процедуры испытания в целях измерения заднего расстояния с использованием механизма измерения точки H;

d) включение процедуры испытания в целях измерения заднего расстояния с использованием точки R в качестве исходной точки; и

e) включение процедуры испытания на динамическую прочность с использованием биомеханического манекена, предназначенного для удара сзади (BioRID), и эмпирических критериев вместо биомеханических критериев (ввиду отсутствия однозначного медицинского определения хлыстовой травмы) в целях измерения показателей эффективности сиденья.

5. В то же время эксперт от Японии представил восьмой доклад о работе неофициальной рабочей группы (НРГ) по подголовникам. Эксперт от МОПАП предложил согласовать ГТП № 7 ООН и Правила № 17 ООН. Он добавил, что если в настоящее время поддерживать такую согласованность затруднительно, то он настоятельно призывает GRSP изменить по крайней мере Правила № 17 ООН, с тем чтобы учесть результаты работы НРГ. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRSP-64-44, в котором затрагиваются вызывающие обеспокоенность вопросы в отношении повторяемости и воспроизводимости результатов испытаний с использованием манекена BioRID, а также содержатся предложения по допустимым вариациям критериев травмирования. GRSP отметила, что предложение по поправкам к Общей резолюции № 1 (ОР.1), которое включает чертежи и спецификации манекена BioRID, вероятно, будет представлено на сессии GRSP в мае 2019 года.

6. Наконец, экспертам GRSP было предложено направить свои замечания по документам GRSP-64-39-Rev.1 и GRSP-64-40 эксперту от Япония к концу января 2019 года. Кроме того, было решено, что НРГ организует онлайновое совещание, с тем чтобы эксперт от Японии представил официальное предложение по поправкам, которое учтет также документ GRSP-64-25 (см. пункт 16 настоящего доклада), к 15 февраля 2019 года.

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

A. Предложение по поправке 2 (этап 2)

7. От имени Председателя НРГ по безопасности пешеходов эксперт от Германии проинформировал GRSP о том, что предложение по новому добавлению 3 к ОР.1, содержащее чертежи и спецификации ударного элемента гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI), будет представлено на сессии GRSP в мае 2019 года на основе модели, которая разрабатывается НРГ по ГТП № 7 ООН в рамках этапа 2 (см. пункт 5 выше).

B. Предложение по поправке 3

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

8. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSP о том, что его администрация ранее планировала выпустить уведомление относительно предлагаемых правил (УПП) в целях учета этапа 1 ГТП № 9. Он добавил, что с учетом более высоких приоритетов это УПП не будет опубликовано в обозримом будущем. Эксперт от МОПАП сообщил о своем намерении продолжить работу по согласованию ГТП № 9 ООН с Правилами № 127 ООН, в положения которых уже были включены предлагаемые изменения. Он предложил, чтобы на сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) в марте 2019 года Председатель GRSP представил пояснения относительно текущей ситуации и поднял вопрос о возможности представления АС.3 этой поправки к ГТП ООН для голосования. Председатель GRSP заверил, что он затронет этот вопрос во время своего выступления, которое будет касаться основных вопросов, рассмотренных на декабрьской сессии GRSP 2018 года, и что будут изучены возможные решения.

C. Предложение по поправке 4

*Документация:* неофициальный документ GRSP-64-36

9. Эксперт от Республики Корея, являющийся Председателем НРГ по складным системам защиты пешеходов (ССЗП), представил документ GRSP-64-36, с тем чтобы проинформировать GRSP о работе НРГ. Он сообщил, что группа провела предыдущее совещание в Женеве 11 декабря 2018 года. Он добавил, что группа занимается разработкой новых и более подробных требований в целях обеспечения правильной активации этих складных систем, предназначенных для защиты пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения. Он подчеркнул, что один из основных вопросов касается валидации процедуры определения времени удара головой (ВУМ) и что группа рассматривает как цифровое моделирование, так и физическое испытание с использованием манекена. Эксперт от МОПАП рассказал, что в тех случаях, когда проводится цифровое моделирование, изготовитель должен представить доказательства, свидетельствующие об уместности применения моделирования, а также продемонстрировать, что использованная цифровая модель имела надлежащие характеристики в плане биологической достоверности и кинематики. Поэтому он рекомендовал, чтобы характеристики модели, обеспечивающие ее положение, соответствующее положению пешехода при ходьбе, были включены в ОР.1 и регулярно обновлялись. Наконец, эксперт от Республики Корея сообщил о том, что НРГ рассматривает также возможность разработки соответствующего предложения по изменению Правил № 127 ООН. GRSP решила вернуться к рассмотрению этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2019 года.

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

10. От имени коспонсоров (Японии, Республики Корея, Европейского союза), а также членов НРГ по этапу 2 разработки Глобальных технических правил (ГТП) № 13 ООН эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSP о работе группы. Он сообщил, что прошлое совещание НРГ было проведено с 9 по 11 октября 2018 года в Брюсселе и в нем приняли участие более 60 представителей от различных договаривающихся сторон, предприятий автомобильной и контейнерной промышленности, организаций по стандартизации и научных организаций. Он добавил, что эксперты продолжили обсуждать основные технические аспекты для этапа 2, требования, касающиеся транспортных средств большой грузоподъемности и автобусов, совместимости материалов, разрыва баллона под действием нагрузки и параметры испытания на огнестойкость, а также вопросы, касающиеся уточнения существующих процедур испытания, включенных в ГТП ООН. Следующее совещание НРГ запланировано провести в марте 2019 года. Он добавил, что информацию о своей работе и возникших трудностях представили пять целевых групп (ЦГ):

а) ЦГ № 1 – по транспортным средствам большой грузоподъемности и автобусам – провела продолжительные обсуждения, которые были обусловлены тем, что топливная система этих транспортных средств значительно отличается от топливной системы транспортных средств малой грузоподъемности. Поэтому соответствующие требования должны быть хорошо продуманы для учета конструкционных различий, а также различий в использовании и применении. ЦГ проводит ежемесячные веб-совещания в целях определения актуальных тем и организации соответствующих обсуждений;

b) ЦГ № 2 – по требованиям к заправочному блоку – запланировала представить проект предложения по требованиям в отношении заправочного блока на следующем совещании Рабочей группы;

c) ЦГ № 3 – по рекомендациям в отношении процедур испытания – ведет свою работу успешными темпами и должна завершить ее к лету 2019 года;

d) ЦГ № 4 – по испытанию на огнестойкость – также успешно продвигается к цели и должна завершить свою работу в 2019 году;

e) ЦГ № 5 – по рекомендациям стандарта ИСО TC197 – рекомендовала включить в раздел с обоснованием техническую информацию и представила соответствующее предложение.

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

11. Председатель GRSP напомнил группе о том, что Национальная администрация безопасности дорожного движения (НАБДД) решила отказаться от председательства в НРГ в связи с нехваткой ресурсов. Вместе с тем он напомнил о заявлении эксперта от Германии, сделанном 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, включающих требования к антропоморфным испытуемым устройствам (манекенам для краш-тестов), в частности манекенам для испытания на боковой удар (например, пятидесятого процентиля). В этой связи он призвал Германию найти решение вопроса с председательством в НРГ.

VII. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей) (пункт 6 повестки дня)

12. От имени коспонсоров (Европейского союза, Китая и Японии), а также членов НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 20 эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал о работе группы. Он сообщил, что НРГ провела совещание   
11–13 сентября 2018 года в Швеции. Он рассказал, что НРГ продолжила обсуждения по основным техническим вопросам, таким как тепловое рассеяние, погружение в воду, контроль токсичности и сброса газов, а также вибрация в трех направлениях. Он отметил, что активно обсуждалась и была обновлена «Белая книга» по теме теплового рассеяния. Он добавил, что НРГ обсудила также вопросы, касающиеся погружения в воду и вибрации аккумуляторной системы, и высказала серьезную обеспокоенность в связи с тем, что а) отсутствуют практические данные и обоснование по требованию в отношении погружения в воду и что b) требование в отношении вибрации служит главным образом для целей надежности/долговечности, а не для целей безопасности. И наконец, он объявил, что НРГ планирует завершить свою работу к 2021 году и что следующее совещание НРГ планируется провести   
22–24 января 2019 года в Детройте (Соединенные Штаты Америки).

13. Эксперт от МОПАП подчеркнул сложность этой работы, охватывающей многие области, которые не имеют исключительного отношения к электромобилям, и настоятельно призвал принять в ней участие экспертов по вопросам о лобовом и боковом столкновениях, обладающих опытом работы по различной тематике правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года. Председатель GRSP пояснил, что цель работы НРГ заключается не в подготовке правил проведения испытаний электромобилей на столкновение (краш-тестов), а в том, чтобы разработать критерии прохождения/непрохождения таких испытаний. Однако он пояснил также, что параллельно с этой НРГ была создана подгруппа по согласованию положений Правил № 100 ООН с положениями ГТП № 20 ООН, и предложил пригласить экспертов, занимающихся правилами ООН № 94 и 95, принять участие в работе этой подгруппы. Эксперт от Японии сообщил, что он тесно сотрудничает с экспертами от МОПАП и ЕК в целях представления неофициального предложения по новой серии поправок, нацеленных на согласование Правил № 100 ООН с положениями этапа 1 ГТП № 20 ООН, к сессии GRSP в мае 2019 года.

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-64-12

14. Эксперт от Франции представил документ GRSP-64-12, нацеленный на исправление опечатки в приложении к Правилам № 14 ООН, касающемся сообщения. GRSP приняла документ GRSP-64-12 (воспроизведенный в приложении II) и поручила секретариату представить его в качестве исправления 1 к дополнению 6 к поправкам серии 07 к Правилам № 14 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2019 года.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/25

15. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2018/25 для внесения исправлений в сообщение об официальном утверждении типа, которые позволяют распространить требования в отношении сигнализаторов непристегнутых ремней безопасности на другие места, помимо места для водителя. Поскольку предлагаемая поправка будет иметь существенные последствия с технической точки зрения, GRSP решила включить ее в новое предложение по поправкам к Правилам № 16 ООН. Наконец, GRSG решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в мае 2019 года.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/34  
 неофициальные документы GRSP-64-21, GRSP-64-25   
 и GRSP-64-37

16. Эксперты от Японии и ЕК представили документ GRSP-64-37 с предложением по поправкам (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/34) к Правилам № 17 ООН (прочность сидений), которые направлены на согласование этих Правил с этапом 2 ГТП № 7 ООН (см. пункт 5 выше). Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-64-25 в целях уточнения альтернативных положений, касающихся требований в статических условиях, этапа 2 ГТП № 7 ООН, а также изменений в допустимый диапазон допусков для требований в отношении фиксации заднего расстояния и в положения об испытании на рассеивание энергии. GRSP решила передать документ GRSP-64-25 членам НРГ для его возможного включения в предложение по поправкам к Правилам № 17 ООН и в проект поправки к ГТП № 7 ООН. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2019 года на основе доклада о работе НРГ.

17. Эксперт от Германии представил документ GRSP-64-21 в целях уточнения возможности установки сидений, обращенных вбок, на автобусах некоторых категорий (M2 и M3 классов A и I). GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении III к докладу, и поручила секретариату представить его в качестве дополнения 1 к поправкам серии 09 к Правилам № 17 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2019 года.

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

18. Эксперт от Италии, являющийся Председателем НРГ по защитным шлемам (НРГ по ЗШ), проинформировал GRSP о работе группы, последнее совещание которой состоялось 10 декабря 2018 года в Женеве. Он пояснил, что НРГ рассмотрела первый проект предложения, получивший поддержку в плане изучения конкретных вопросов (касающихся электронного оборудования, ротационных испытаний и др.). Эксперт от Германии предложил двухэтапный план работы над проектом поправок к Правилам ООН: а) этап 1 предусматривает работу над наиболее необходимыми поправками и изменениями, b) этап 2 – работу над методикой испытаний, которая требует пристального изучения и более длительного обсуждения. Эксперт от Нидерландов выразил озабоченность по поводу скорого окончания мандата НРГ (декабрь 2019 года). Эксперт от МОПС заявил, что для его организации главным приоритетом является повышение безопасности, и поддержал предложение эксперта от Германии. И наконец, GRSP согласилась с планом, предложенным НРГ: а) представление экспертам группы обновленного варианта предложения и получение замечаний к концу января 2019 года; b) организация веб-совещания в ходе первой недели февраля 2019 года; c) представление официального предложения к 15 февраля 2019 года; d) получение новых замечаний к апрелю 2019 года; e) возможное представление неофициального документа о внесении поправок в официальное предложение на сессии GRSP в мае 2019 года.

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-62-11

19. GRSP возобновила обсуждение документа GRSP-62-11, касающегося предлагаемых допусков для размещения устройства приложения нагрузки в ходе испытания. GRSP отметила, что это предложение уже было в принципе согласовано на шестьдесят второй сессии GRSP (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/62, пункт 20). Эксперт от МОПАП просил предоставить ему время для проведения дополнительных консультаций по этому предложению, и GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-62-11 под официальным условным обозначением на ее сессии в мае 2019 года.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/26  
 неофициальные документы GRSP-64-32, GRSP-64-33   
 и GRSP-64-35-Rev.1

20. Эксперт от МОПС представил документ GRSP-64-32, в котором поясняется, что с учетом предстоящего вступления в силу «этапа 3» Правил № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы (УДУС) с ремнем) будут охвачены все группы и категории ДУС нецельной конструкции, расположенных по направлению движения, кроме группы III. Он пояснил, что, таким образом, ДУС с ремнем могут по-прежнему официально утверждаться на основании Правил № 44 ООН в течение неопределенного периода времени. В этой связи он предложил отказаться от использования данной категории ДУС (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2018/26). По этому предложению были высказаны замечания относительно переходных положений, и GRSP рассмотрела документ GRSP-64-35-Rev.1. Наконец, GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/26 с поправками, изложенными в приложении IV к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его в качестве дополнения 16 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2019 года.

21. Эксперт от МОПС представил документ GRSP-64-33, касающийся Программы оценки детских удерживающих систем (ПОДУС), которая была реализована в странах Латинской Америки при поддержке ФИА, Глобальной программы НКАП, а также с использованием результатов исследований и испытаний МОПС. Он подчеркнул, что эта программа позволила выявить проблемы, связанные с рядом нормативных нарушений, неэффективным надзором за рынком и возможностью легко получить официальное утверждение типа. Эксперты от других договаривающихся сторон также указали на проблему надзора за рынком детских удерживающих систем и защитных шлемов в своих странах.

XIV. Правила № 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 13 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10  
 неофициальные документы GRSP-64-19 и Add.1, GRSP-64-22   
 и GRSP-64-23

22. Эксперт от Германии представил документы GRSP-64-22 и GRSP-64-23, которые заменяют документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10 и направлены на исключение добавления 5 (требования и процедуры статических испытаний) из Правил № 80 ООН (GRSP-64-22) и на совершенствование положений, касающихся динамического испытания (GRSP-64-23), в двух разных сериях поправок. Эксперт от МОПАП высказал мнение о том, что оба испытания следует сохранить в качестве альтернативных и что прежде всего следует усовершенствовать положения о статическом испытании. Эксперт от Италии поддержал подход, предложенный экспертом от МОПАП. Эксперт от Российской Федерации представил документы GRSP-64-19 и Add.1, в которых предлагается включить оценку по критерию травмирования шеи манекена в динамическое испытание, предусмотренное этими Правилами ООН. Председатель GRSP предложил создать целевую группу заинтересованных сторон под руководством Германии для подготовки пересмотренного официального документа, учитывающего документ GRSP-64-19 и другие замечания, которые поступят в секретариат до 15 февраля 2019 года. Эксперт от Германии согласился с предложением Председателя, а эксперт от МОПАП предложил оказать содействие при подготовке этого пересмотренного документа.

XV. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение)   
(пункт 14 повестки дня)

23. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

XVI. Правила № 95 ООН (боковое столкновение)   
(пункт 15 повестки дня)

24. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

XVII. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 16 повестки дня)

*Документация:* неофициальный документ GRSP-64-24

25. GRSP приняла к сведению документ GRSP-64-24, представленный экспертом от Нидерландов в целях распространения положений Правил № 100 ООН, касающихся функциональной безопасности, на другие категории транспортных средств. Эксперт от МОПАП, отметив текущую работу по согласованию Правил № 100 ООН с положениями ГТП № 20 ООН, предложил включить это предложение в программу работы НРГ по ГТП № 20 ООН. Наконец, GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня и поручила секретариату распространить документ GRSP-64-24 под официальным условным обозначением на ее сессии в мае 2019 года.

XVIII. Правила № 111 ООН (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении устойчивости   
к опрокидыванию) (пункт 17 повестки дня)

26. Никаких новых предложений по данному пункту повестки дня представлено не было (см. пункт 46 ниже).

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-64-20

27. Эксперт от Германии представил документ GRSP-64-20 в целях уточнения различных толкований в отношении испытательной конфигурации транспортного средства при наличии активной подвески, которые связаны с особенностями внедорожного вождения (главным образом внедорожники) и вождения на парковке (спортивные автомобили). Он заключил, что поскольку высота транспортного средства влияет на положение зоны испытания с использованием модели головы и на результаты испытаний с использованием модели ноги, то в отношении столкновения с пешеходом следует рассматривать все возможные высоты транспортного средства, движущегося со скоростью до 11,1 м/с (40 км/ч). Эксперт от МОПАП согласился с тем, что поднятый Германией вопрос обоснован и что необходимо избежать различных толкований, однако добавил, что этот вопрос требует тщательного изучения, в том числе с точки зрения обычной процедуры «определения наихудшего сценария». Он добавил, что это повлекло бы за собой необходимость новых требований и, как следствие, новой серии поправок и переходных положений. Он добавил также, что этот вопрос должен рассматриваться в ходе обсуждений, которые в настоящее время ведутся в рамках WP.29 по проблематике, касающейся характеристик транспортных средств, которые выходят за пределы, определенные испытаниями, предусмотренными различными правилами ООН. Эксперт от Нидерландов предложил разработать имитационные модели для проверки наихудшего испытательного сценария. Эксперт от МОПАП подчеркнул, что испытание транспортного средства во всех возможных конфигурациях представляется нереалистичным, и заявил, что он приветствовал бы получение данных от Нидерландов. В этой связи он сослался на работу по сертификации автоматизированных транспортных средств, которая основана на 3-компонентном подходе в отношении автоматизации: а) испытание на треке, b) дорожное испытание и c) моделирование и контроль за разработкой.

28. Председатель GRSP предложил создать группу заинтересованных   
экспертов для дальнейшей работы над этим предложением. GRSP согласилась с предложением Председателя. Эксперт от Германии объявил, что такое совещание будет, возможно, проведено до 15 февраля 2019 года, с тем чтобы представить новое официальное предложение. И наконец, GRSP поручила секретариату сохранить документ GRSP-64-20 в качестве справочного документа в повестке дня майской сессии 2019 года.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/24 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/28 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/29 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/30 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/31 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/32 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/33  
неофициальные документы GRSP-64-01, GRSP-64-02-Rev.1, GRSP-64-03-Rev.1, GRSP-64-04-Rev.1, GRSP-64-05-Rev.1, GRSP-64-06, GRSP-64-07, GRSP-64-08-Rev.1, GRSP-64-09, GRSP-64-10, GRSP-64-11, GRSP-64-15, GRSP-64-16-Rev.1, GRSP-64-27, GRSP-64-28, GRSP-64-29, GRSP-64-30-Rev.1, GRSP-64-31, GRSP-64-34, GRSP-64-42 и GRSP-64-43

29. Эксперт от Испании представила документы GRSP-64-06, GRSP-64-02-Rev.1, GRSP-64-03-Rev.1, GRSP-64-04-Rev.1 и GRSP-64-05-Rev.1, нацеленные на улучшение положений, касающихся смещения головы манекена при пересечении плоскости DE в ходе испытаний усовершенствованных детских удерживающих систем (УДУС), устанавливаемых по направлению движения, на лобовой удар и удар сзади. Она пояснила, что эти документы, содержащие пересмотренные предложения,   
уже были представлены на сессии GRSP в мае 2018 года (ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/63, пункт 33), с тем чтобы более убедительно обосновать преимущества испытаний с использованием испытательной тележки. GRSP приняла документы GRSP-64-02-Rev.1, GRSP-64-03-Rev.1, GRSP-64-04-Rev.1 и GRSP-64-05-Rev.1, которые воспроизведены в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ GRSP-64-02-Rev.1 в качестве проекта дополнения 9 к первоначальному варианту Правил № 129 ООН; документ GRSP-64-03-Rev.1 – в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 01; документ GRSP-64-04-Rev.1 – в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 02; а также документ GRSP-64-05-Rev.1 – в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и АС.1 в июне 2019 года.

30. Эксперт от Испании внесла также на рассмотрение документ GRSP-64-10 для целей представления документов GRSP-64-07, GRSP-64-08-Rev.1 и GRSP-64-09, которые нацелены на обновление схем знака официального утверждения. GRSP приняла документы GRSP-64-07, GRSP-64-08-Rev.1, GRSP-64-09 и GRSP-64-31, которые воспроизведены в приложении V к настоящему докладу. Секретариату   
было поручено представить документы GRSP-64-08-Rev.1 и GRSP-64-31 в качестве части (см. пункт 29) проекта дополнения 5 к поправкам серии 02, а также документы GRSP-64-07 и GRSP-64-09 – в качестве части (см. пункт 29) проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2019 года.

31. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2018/24 в целях уточнения определения «съемного детского кресла», а также документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/28 – в целях уточнения положений, касающихся надлежащего представления определенной информации для пользователей. Эксперт от Испании представила документ GRSP-64-28 с целью добиться более последовательного изложения информации. GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/24 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/28 с поправками, содержащимися в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/24 в качестве части   
(см. пункты 29 и 30) проекта дополнения 2 к поправкам серии 03, а также документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/28 – в качестве части (см. пункт 29) проекта дополнения 9 к первоначальному варианту Правил № 129 ООН и части (см. пункты 29 и 30) дополнения 6 к поправкам серии 01, части (см. пункты 29 и 30) проекта дополнения 5 к поправкам 02 серии и части (см. пункты 29 и 30) проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и АС.1 в июне 2019 года.

32. Эксперт от КСАОД снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2018/31 и представил документ GRSP-64-42 в целях уточнения того, что испытания на соответствие производства (СП) должны проводиться с использованием требований, которые имели силу на момент предоставления первоначального официального утверждения или любого последующего распространения. Эксперт от Италии высказал мысль о том, что аналогичное требование может быть затем включено и в другие правила ООН, с тем чтобы обеспечить последовательность положений об испытаниях на СП. GRSP приняла документ GRSP-64-42, воспроизведенный в приложении V. Секретариату было поручено представить документ GRSP-64-42 в качестве части (см. пункты 29–31) проекта дополнения 5 к поправкам серии 02 и в качестве части (см. пункты 29–31) проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2019 года.

33. Эксперт от Испании представила документ GRSP-64-30-Rev.1 в целях уточнения последовательности установки детского кресла на испытательный стенд. GRSP приняла документ GRSP-64-30-Rev.1, содержащийся в приложении 5, и поручила секретариату представить его в качестве части (см. пункты 29–32) проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2019 года.

34. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSP-64-34, содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/33 в целях обеспечения надлежащего официально разрешенного использования съемных вставок в рамках Правил № 129 ООН. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/33 с поправками, изложенными в приложении 5 к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его в качестве части (см. пункты 29–33) проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2019 года.

35. Эксперт от КСАОД представил резюме всех внесенных им документов   
(GRSP-64-29), а также документ GRSP-64-16-Rev.1, который касается проекта поправок серии 04 к Правилам № 129 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/29 с дополнениями, изложенными в документе GRSP-64-15) и нацелен на включение в область применения этих Правил ООН: a) универсальных УДУС нецельной конструкции без опоры для спины (бустерное сиденье размера i); а также b) УДУС нецельной конструкции без опоры для спины для конкретного транспортного средства (бустерное сиденье для конкретного транспортного средства). Кроме того, эксперт от КСАОД представил сводный текст всех полученных замечаний (GRSP-64-43). Эксперт от Германии заявил, что определение «размера i» имеет отношение к дополнительному испытанию на боковой удар, которое проводится для оценки защищенности ребенка в случае такого ДТП, а также обеспечения того, чтобы сиденья с детьми в возрасте до 15 месяцев устанавливались против направления движения. Поэтому он возразил против увязки предложенных выше новых категорий УДУС с определением «размера i» во избежание путаницы для пользователей. Эксперт от Японии поддержал мнение эксперта от Германии. Эксперты от МОПС и ЕК выступили за включение таких УДУС в область применения Правил № 129 ООН, с тем чтобы окончательно вывести из обращения Правила № 44 ООН. Наконец, GRSG решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в мае 2019 года. По этой причине GRSP решила отложить обсуждение параллельных поправок к другим сериям поправок, связанных с проектом поправок серии 04 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/30, ECE/TRANS/ WP.29/GRSP/2018/32 и GRSP-64-27), до своей майской сессии 2019 года. Кроме того, секретариату было поручено сохранить в повестке дня документ GRSP-64-27 в качестве справочного документа и распространить документ GRSP-64-43 под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

36. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRSP-64-01, нацеленный на согласование положений текста на русском языке с положениями текста на английском языке. Эксперт от Франции внес аналогичное предложение (GRSP-64-11) в целях согласования текста на французском языке. GRSP приняла документы GRSP-64-01 и GRSP-64-11, воспроизведенные в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ GRSP-64-01 в качестве проекта исправления 3 к первоначальному тексту Правил № 129 ООН, а также документ GRSP-64-11 – в качестве проекта исправления 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2019 года.

37. И наконец, Председатель GRSP рекомендовал учредить целевую группу заинтересованных экспертов в целях рационализации обсуждений по проекту поправок к Правилам ООН. GRSP согласилась с предложением Председателя и решила возобновить обсуждение на основе итогов совещания вышеупомянутой целевой группы.

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

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

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-64-14

39. Эксперт от Франции представил документ GRSP-64-14 в целях уточнения   
того, что расположенные на стороне удара задние двери, которые не были непосредственно задеты столбом, могут подвергаться значительной нагрузке. В этой связи он предложил внести поправку, аналогичную той, что уже была принята к   
Правилам № 95 ООН. Эксперт от МОПАП сделал оговорку, сославшись на необходимость изучения данного предложения. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в мае 2019 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-64-14 под официальным условным обозначением.

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

40. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

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

41. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

XXV. Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX   
и сиденья размера i) (пункт 24 повестки дня)

*Документация:* неофициальный документ GRSP-64-13-Rev.1

42. Эксперт от Франции представил документ GRSP-63-13-Rev.1, с тем чтобы исправить опечатку в приложении к Правилам № 145 ООН, касающемся сообщения. GRSP приняла документ GRSP-63-13-Rev.1, воспроизведенный в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ   
GRSP-64-13-Rev.1 в качестве проекта исправления 1 к первоначальному тексту   
Правил № 145 ООН для обсуждения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2019 года.

XXVI. Общая резолюция № 1 (пункт 25 повестки дня)

43. Обсуждение этого вопроса было завершено в ходе рассмотрения пункта 3 а) и пункта 5 повестки дня (см. пункты 7 и 11).

XXVII. Обеспечение безопасности детей в городских   
и междугородных автобусах (пункт 26 повестки дня)

44. Эксперт от Российской Федерации настоятельно рекомендовал провести полномасштабное обсуждение возможностей обеспечения безопасности детей в городских автобусах. Он указал на то, что возможные решения могли бы включать повсеместное использование ремней безопасности с четырьмя или тремя точками крепления, причем имеющих гибкие лямки для перемещения эффективных точек крепления по высоте. Вместе с тем он указал, что было бы целесообразно использовать ДУС. Он призвал применять Правила № 129 ООН с возможными изменениями в качестве положений, регулирующих перевозку детей в автобусах. Кроме того, он предложил рассмотреть возможность создания группы заинтересованных экспертов по этому вопросу, с тем чтобы ускорить поиск необходимых решений. Эксперты от Франции, Германии и Испании настоятельно рекомендовали решить этот вопрос. Председатель GRSP сообщил, что НАБДД провела исследовательскую и экспериментальную работу по этой теме и готова поделиться результатами исследований на сессии GRSP в мае 2019 года. Эксперты от Российской Федерации и Швеции также сообщили о том, что у них накоплены экспериментальный опыт и статистика по данному вопросу и что они также намерены поделиться результатами на следующей сессии.

45. Наконец, GRSP признала актуальность этого вопроса и призвала своих экспертов разработать стратегический плана работы по этой теме.

XXVIII. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 27 повестки дня)

*Документация:* неофициальный документ GRSP-64-45

46. GRSP приняла к сведению документ GRSP-64-45, касающийся решения WP.29 о преобразовании Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) в Рабочую группу по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) и о перераспределении определенных задач GRRF среди других существующих РГ (ECE/TRANS/WP.29/1139, пункт 33). GRSP приняла также к сведению рекомендацию WP.29 от том, что GRSP следует включить вопрос о Правилах № 111 ООН в свою программу работы. В этой связи Председатель GRSP предложил членам Рабочей группы приступить к изучению вопросов, находящихся в ведении GRSP, которые, возможно, следует пересмотреть путем разработки положений, касающихся автоматизации транспортных средств. В предварительном порядке он упомянул такие темы, как ремни безопасности, лобовой удар и прочность сидений, и вызвался представить более полный перечень на сессии GRSP в мае 2019 года.

XXIX. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту   
(пункт 28 повестки дня)

47. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

XXX. Выборы должностных лиц (пункт 29 повестки дня)

48. В соответствии с правилом 37 правил процедуры (ECE/TRANS/WP.29/690/ Rev.1) GRSP назначила выборы 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 для сессий GRSP, запланированных на 2019 год.

XXXI. Прочие вопросы (пункт 30 повестки дня)

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

*Документация:* неофициальные документы GRSP-64-41 и GRSP-64-26

49. Эксперт от Японии представил документ GRSP-64-41, касающийся исследовательской программы по вопросам повышения безопасности пешеходов, которая в настоящее время осуществляется в его стране. Он добавил, что, несмотря на успешные усилия в сфере регулирования на национальном уровне, наибольшая доля жертв ДТП со смертельным исходом, зарегистрированных в последнее время, приходится именно на пешеходов. В заключение он заявил о том, что улучшить показатели безопасности, в частности для зоны передней стойки кузова, можно было бы путем использования подушек безопасности.

50. И наконец, GRSP ввиду нехватки времени решила отложить обсуждение документа GRSP-64-26 до своей сессии в мае 2019 года.

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

51. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

C. Правила № 0 ООН (международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства)

52. Эксперт от Японии, от имени нового представителя GRSP по МОУТКТС, проинформировал GRSP о ходе работы НРГ по МОУТКТС. Он добавил, что в мае НРГ приступила к работе над этапом 2 и уже представила некоторые предложения на сессии WP.29 в ноябре 2018 года. Он пояснил, что WP.29 одобрил предложенную «дорожную карту по этапу 2 МОУТКТС», и призвал все РГ рассмотреть «потенциальные правила ООН для включения в приложение 4 к Правилам № 0 ООН». Он уточнил далее, что GRSP было предложено принять решение относительно приоритетности шести потенциальных правил ООН: № 44, 129, 134, 135, 137 и 145. Он сообщил, что новый представитель по МОУТКТС уже подготовил план, который включает приоритетный порядок обсуждения потенциальных правил с заинтересованными сторонами GRSP до сессии GRSP в мае 2019 года. В заключение он призвал экспертов GRSP связаться с ним, чтобы принять участие в вышеупомянутой подготовительной работе.

D. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2018 года

53. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 175-й и   
176-й сессиях WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1139 и ECE/TRANS/WP.29/1142).

E. Объемный механизм определения точки H

54. Председатель GRSP напомнил о заявлении Председателя НРГ по объемному механизму определения точки Н (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/63, пункт 50), по мнению которого задачи этой НРГ, не достигшей ожидавшихся результатов, можно было бы возложить на новую группу по разработке ОР.1 (см. пункт 11).

F. Интеллектуальные транспортные системы

55. GRSP отметила, что ход осуществления «дорожной карты» по интеллектуальным транспортным системам будет обсуждаться на сессии Комитета по внутреннему транспорту в феврале 2019 года.

XXXII. Предварительная повестка дня следующей сессии   
(пункт 31 повестки дня)

56. Шестьдесят пятую сессию планируется провести в Женеве c 13 (14 ч 30 мин)   
по 17 (12 ч 30 мин) мая 2018 года. GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат − 15 февраля 2019 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):

а) 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 № 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 (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 № 111 ООН (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении устойчивости к опрокидыванию).

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   
(EV-L)).

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

24. Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячие места размера i).

25. Общая резолюция № 1.

26. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах.

27. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств.

28. Прочие вопросы:

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

b) определения и акронимы в правилах, относящихся к компетенции GRSP;

c) Правила № 0 ООН (международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства);

d) основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте 2019 года;

e) объемный механизм определения точки H;

f) интеллектуальные транспортные системы.

Приложение I

[Только на английском языке]

List of informal documents (GRSP-64-…) distributed without an official symbol during the session

| *No.* | *Transmitted by* | *Agenda item* | *Language* | *Title* | *Follow-up* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 01 | Russian Federation | 19 | E | Proposal for draft Corrigendum 3  (Russian only) to the original version of Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) | (d) |
| 02/ Rev.1 | Spain | 19 | E | Proposal for Supplement 9 to the 00 series of amendments to Regulation No. 129 | (d) |
| 03/ Rev.1 | Spain | 19 | E | Proposal for Supplement 6 to the 01 series of amendments to Regulation No. 129 | (d) |
| 04/ Rev.1 | Spain | 19 | E | Proposal for Supplement 5 to the 02 series of amendments to Regulation No. 129 | (d) |
| 05/ Rev.1 | Spain | 19 | E | Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to Regulation No. 129 | (d) |
| 06 | Spain | 19 | E | Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 | (a) |
| 07 | Spain | 19 | E | Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 | (d) |
| 08/ Rev.1 | Spain | 19 | E | Proposal for Supplement 5 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 129 | (d) |
| 09 | Spain | 19 | E | Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 | (d) |
| 10 | Spain | 19 | E | Technical Service Group (TSG) UN Regulation No. 129.02 and UN Regulation No. 129.03 series of amendment - Approval Label Updates Explanatory Notes (GRSP-64-07 to GRSP-64-09) | (d) |
| 11 | France | 19 | E | Proposal for Corrigendum 1 to 03 Series of amendments of Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) | (d) |
| 12 | France | 7 | E | Proposal for Corrigendum 1 to Supplement 6 to the 07 series of amendments of Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages) | (d) |
| 13/ Rev.1 | France | 24 | E | Proposal for Corrigendum 1 to 00 Series of amendments of Regulation No. 145 (Isofix anchorage systems) | (d) |
| 14 | France | 21 | E | Proposal for Supplement 2 to the 00  and 01 series of amendments of Regulation No. 135 (Pole Side Impact) | (b) |
| 15 | CLEPA | 19 | E | Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 129 | (a) |
| 16/ Rev.1 | CLEPA | 19 | E | Introduction of Booster Cushions in UN Regulation No. 129 | (a) |
| 17/ Rev.1 | GRSP Chair | 1 | E | GRSP sixty fourth session running order | (a) |
| 18 | France | 1 | E | GRSP sixty fourth session **-** Internal annotations to the agenda | (a) |
| 19 | Russian Federation | 13 | E | Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10 | (a) |
| 19/ Add.1 | Russian Federation | 13 | E | Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10 | (a) |
| 20 | Germany | 18 | E | Proposal for collective amendments to 00, 01 and 02 series of amendments of UN Regulation No. 127 - Pedestrian safety | (a) |
| 21 | Germany | 9 | E | Proposal for amendments to Regulation No. 17 (Strength of seats) | (d) |
| 22 | Germany | 13 | E | Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 80 (Strength of seats and their anchorages (buses)) | (a) |
| 23 | Germany | 13 | E | Proposal for the 05 series of amendments to Regulation No. 80 (Strength of seats and anchorages (buses)) | (a) |
| 24 | The Netherlands | 16 | E | Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles) | (b) |
| 25 | CLEPA | 9 | E | Proposal for 10 series of amendments to Regulation No. 17 (Strength of seat) | (a) |
| 26 | Italy | 30(a) | E | New Legislation for Systems to Prevent Small Children from Being Left Unattended in Vehicles | (c) |
| 27 | CLEPA | 19 | E | Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/32 | (a) |
| 28 | CLEPA | 19 | E | Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/28 | (d) |
| 29 | CLEPA | 19 | E | Sixty fourth GRSP Document Summary - December 2018 - CLEPA | (a) |
| 30/ Rev.1 | Spain | 19 | E | Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 | (d) |
| 31 | Spain | 19 | E | Proposal for Supplement 5 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 129 | (d) |
| 32 | CI | 12 | E | Phasing out belted integral UN  Regulation No. 44 CRS | (a) |
| 33 | CI | 12 | E | Child Restraint System Evaluation Programme (PESRI) | (a) |
| 34 | The Netherlands | 19 | E | Proposal for a Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN  Regulation No. 129 (Enhanced child restraint systems) | (d) |
| 35/ Rev.1 | CI | 12 | E | Proposal for Supplement 16 to the 04 series of amendments to UN  Regulation No. 44 (Child Restraint Systems) | (d) |
| 36 | Rep. of Korea | 3(c) | E | Status Report of the Informal Working Group of Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS) | (a) |
| 37 | Japan and EC | 9 | E | Introduction to Revision of UN Regulation No. 17 Proposal Document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/34 - Alignment to GTR No. 7 (head restraints) | (a) |
| 38 | Germany | 2 | E | Introduction to Revision of GTR 7 - ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/27 | (a) |
| 39/ Rev.1 | Japan, Germany  and the Netherlands | 2 | E | Proposal for Amendment 1 Phase 2 of the UN GTR No. 7 | (a) |
| 40 | Japan | 2 | E | Draft 8th progress report of the informal group on Phase 2 of UN GTR No. 7 (Head restraints UN GTR Phase2) | (a) |
| 41 | Japan | 30(a) | E | Pedestrian Safety Research in Japan | (a) |
| 42 | CLEPA | 19 | E | Proposal for Supplement 5  to the 02 series and Supplement 2 to the 03  series of amendments to UN Regulation No. 129 | (d) |
| 43 | CLEPA | 19 | E | Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 129 | (c) |
| 44 | CLEPA | 2 | E | Dynamic criteria BioRID | (a) |
| 45 | Secretariat | 27 | E | Working Party on Automated/ Autonomous and Connected Vehicles (GRVA) | (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

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

Принятый текст, основанный на документе GRSP-64-12   
(см. пункт 14 настоящего доклада)

*Приложение 1, пункт 7* исправить следующим образом:

«7. Действует исключение в отношении ISOFIX, разрешенное пунктом 5.3.8.8 **или 5.3.8.9** настоящих Правил: да/нет 2/».

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 17 ООН (прочность сидений)

Принятый текст, основанный на документе GRSP-64-21   
(см. пункт 17 настоящего доклада)

*Пункт 1*, область применения изменить следующим образом:

«1. Область применения

Настоящие Правила применяются к:

а) транспортным средствам категорий M1 и N[[1]](#footnote-1) в отношении прочности сидений и их креплений и в отношении их подголовников;

b) транспортным средствам категорий M2 и M31 в отношении сидений, не охватываемых Правилами № 80, в отношении прочности сидений и их креплений, а также в отношении их подголовников;

c) транспортным средствам категории M1 в отношении конструкции задних частей спинок сидений и конструкции устройств, предназначенных для защиты находящихся на них лиц от опасности, которая может возникнуть в результате смещения багажа при лобовом столкновении.

Они не применяются к транспортным средствам в отношении сидений, обращенных вбок или назад, и любых подголовников, установленных на этих сиденьях**, за исключением транспортных средств категорий M2 и M3 классов A и I, с учетом положений пункта 5.1.1**».

Приложение IV

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

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/26   
(см. пункт 20 доклада)

*Пункт 6.1.3* изменить следующим образом:

«6.1.3 …

…

| *Группа*  *Категория* | | *Универсальная (1)* | | *Полууниверсальная (2)* | | *Ограниченного  использования* | | *Конкретного транспортного средства* | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *ДУС* | *ДУС ISOFIX* | *ДУС* | *ДУС ISOFIX* | *ДУС* | *ДУС ISOFIX* | *ДУС* | *ДУС ISOFIX* |
| 0 | Детская люлька | A**(3)** | NA | A**(3)** | A(3) | A**(3)** | NA | A**(3)** | A(3) |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Против направления движения | A**(3)** | NA | A**(3)** | A (3) | A**(3)** | NA | A**(3)** | A(3) |
| 0+ | Против направления движения | A**(3)** | NA | A**(3)** | A(3) | A**(3)** | NA | A**(3)** | A(3) |
| I | Против направления движения | A**(3)** | NA | A**(3)** | A(3) | A**(3)** | NA | A**(3)** | A(3) |
| По направлению движения  (цельная конструкция) | A**(3)** | A (3) | A**(3)** | A(3) | A**(3)** | NA | A**(3)** | A(3) |
| По направлению движения  (нецельная конструкция) | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA |
| По направлению движения  (нецельная конструкция −  см. пункт 6.1.12) | A**(3)** | NA | A**(3)** | NA | A**(3)** | NA | A**(3)** | A(3) |
| II | Против направления движения | A**(3)** | NA | A**(3)** | NA | A**(3)** | NA | A**(3)** | A**(3)** |
| По направлению движения  (цельная конструкция) | A**(3)** | NA | A**(3)** | NA | A**(3)** | NA | A**(3)** | A**(3)** |
| По направлению движения  (нецельная конструкция) | A(3) | NA | A**(3)** | NA | A**(3)** | NA | A**(3)** | A**(3)** |
| III | Против направления движения | A**(3)** | NA | A**(3)** | NA | A**(3)** | NA | A**(3)** | A**(3)** |
| По направлению движения  (цельная конструкция) | A**(3)** | NA | A**(3)** | NA | A**(3)** | NA | A**(3)** | A**(3)** |
| По направлению движения  (нецельная конструкция) | A | NA | A | NA | A | NA | A | A |
| Обозначения:  ДУС − детская удерживающая система.  П − применимо.  НП − не применимо.  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (1) Универсальная ДУС ISOFIX означает удерживающие устройства, устанавливаемые в транспортном средстве по направлению его движения с целью эксплуатации в положениях, предусматривающих использование системы креплений ISOFIX и верхнего крепления страховочного троса.  …  **(3)** Новые официальные утверждения и распространения официальных утверждений будут предоставляться в соответствии с пунктами 17.16**–17.21.** | | | | | | | | | |

».

*Пункты 17.16–17.19* изменить следующим образом:

«17.16 Начиная с 1 сентября 2017 года никаких новых официальных утверждений детских удерживающих систем класса цельной конструкции, относящихся к группам 0, 0+ и 1, которые оборудованы "креплениями ISOFIX" (как указано в пункте 6.3.2 настоящих Правил), на основании настоящих Правил не предоставляется. ДУС, которые являются частью многогрупповой детской удерживающей системы, которая также официально утверждена по группе 2 и выше, исключаются из этого положения до **1 сентября 2020 года**.

17.17 Начиная с 1 сентября 2020 года никаких распространений официальных утверждений детских удерживающих систем класса цельной конструкции, относящихся к группам 0, 0+ и I, которые оборудованы "креплениями ISOFIX" (как указано в пункте 6.3.2 настоящих Правил), на основании настоящих Правил не предоставляется. ДУС, которые являются частью многогрупповой детской удерживающей системы, которая также официально утверждена по группе 2 и выше, исключаются из этого положения до **1 сентября 2022 года**.

17.18 Начиная с 1 сентября 2019 года никаких новых официальных утверждений на основании настоящих Правил в отношении детских удерживающих систем нецельной конструкции группы 2 или группы 2/3, устанавливаемых по направлению движения, не предоставляется. ДУС, которые являются частью многогрупповой детской удерживающей системы, которая также официально утверждена по группе 1 и выше, исключаются из этого положения до **1 сентября 2020 года**.

17.19. Начиная с 1 сентября 2023 года никаких распространений на основании настоящих Правил в отношении детских удерживающих систем нецельной конструкции группы 2 или группы 2/3, устанавливаемых по направлению движения, не предоставляется. ДУС, которые являются частью многогрупповой детской удерживающей системы, которая также официально утверждена по группе 1 и выше, исключаются из этого положения до **1 сентября 2022 года**».

*Включить новые пункты* ***17.20*** *и* ***17.21*** следующего содержания:

«17.20 Начиная с 1 сентября 2020 года никаких новых официальных утверждений на основании настоящих Правил в отношении детских удерживающих систем, кроме группы **3**, не предоставляется.

17.21 Начиная с 1 сентября 2022 года никаких распространений на основании настоящих Правил в отношении детских удерживающих систем, кроме группы **3**, не предоставляется».

Приложение V

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

Принятый текст, основанный на документах GRSP-64-02-Rev.1 и GRSP-64-03-Rev.1 (см. пункт 29 настоящего доклада)

*Пункт 6.6.4.4.1.1* изменить следующим образом:

«6.6.4.4.1.1 Усовершенствованные детские удерживающие системы, устанавливаемые по направлению движения

Перемещение головы: никакая часть головы манекена не должна выступать за пределы плоскостей BA, DA и DE, показанных   
на рис. 1 ниже. **Тем не менее голова манекена может выступать за пределы плоскости DE, если часть конструкции детского удерживающего устройства позади головы манекена, а именно подушка или опора для головы, находится в том месте, где голова пересекает плоскость DE**.

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».

Принятый текст, основанный на документах GRSP-64-04-Rev.1 и GRSP-64-05-Rev.1 (см. пункт 29 настоящего доклада)

*Пункты 6.6.4.4.1.1 и 6.6.4.4.1.1.1* изменить следующим образом:

«6.6.4.4.1.1 Усовершенствованные детские удерживающие системы, устанавливаемые по направлению движения

Перемещение головы: никакая часть головы манекена не должна выступать за пределы плоскостей BA, DA и DE, показанных   
на рис. 1 ниже. **Тем не менее голова манекена может выступать за пределы плоскости DE, если часть конструкции детского удерживающего устройства позади головы манекена, а именно подушка или опора для головы, находится в том месте, где голова пересекает плоскость DE.**

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 бустерных сидений, при использовании манекена Q10, когда:

а) значение по отношению к плоскости DA составляет 840 мм;

b) значение по отношению к плоскости BA составляет 550 мм;

c) для определения плоскостей DA и DE фазу отскока не учитывают.

6.6.4.4.1.1.1 Если испытание проводится в соответствии с пунктом 6.6.4.1.6.2 **или пунктом 6.6.4.1.8.2** выше, то к значению перемещения головы на расстоянии между точкой Cr и плоскостью AB применяют допуск +10%».

**Рис. 1**

**Схема испытания устройства, установленного по направлению движения**

""

Размеры в мм

».

Принятый текст, основанный на документе GRSP-64-07   
(см. пункт 30 настоящего доклада)

*Приложение 2, только пример знаков официального утверждения*, изменить следующим образом:

«1. Схемы знаков официального утверждения

**

**Правила № 129/03 ООН**

**а = 8 мм мин.**

**Универсальная ISOFIX размера i**

**40–70 см/≤24 кг**

…

**

**Правила № 129/03 ООН**

**ISOFIX для конкретного транспортного средства**

**40–70 см/≤24 кг**

**а = 8 мм мин.**

…

**

**Правила № 129/03 ООН**

**а = 8 мм мин.**

**Универсальная с ремнем**

**40–70 см/≤24 кг**

**

**Правила № 129/03 ООН**

**С ремнем для конкретного транспортного средства**

**40–70 см/≤24 кг**

**а = 8 мм мин.**

…

**

**Правила № 129/03 ООН**

**а = 8 мм мин.**

**Бустерное сиденье размера i**

**100–125 см/≤24 кг**

…

**Бустерное сиденье для конкретного транспортного средства**

**125–150 см**

**

**Правила № 129/03 ООН**

**а = 8 мм мин.**

Усовершенствованная детская удерживающая система, на которой проставлен вышеуказанный знак официального утверждения... для размерного диапазона   
125−150 см…

2. Схемы знака официального утверждения в сочетании со знаком модуля

**

**Правила № 129/03 ООН**

**Универсальная ISOFIX** **размера i**

**а = 8 мм мин.**

…

**

**ISOFIX для конкретного транспортного средства**

**а = 8 мм мин.**

**Правила № 129/03 ООН**

…"

Принятый текст, основанный на документе GRSP-64-08-Rev.1   
(см. пункт 30 настоящего доклада)

*Приложение 2* изменить следующим образом:

«Схемы знаков официального утверждения

…

**В случае сочетания вариантов, например усовершенствованной детской удерживающей системы, которая официально утверждена в качестве бустерного сиденья размера i для размерного диапазона 100–125 см и в качестве бустерного сиденья для конкретного транспортного средства для размерного диапазона   
125–150 см, комбинированный знак официального утверждения выглядит следующим образом:**

**

**Бустерное сиденье размера i**

**100–125 см**

**Бустерное сиденье для конкретного транспортного средства  
125–150 см**

**Правила № 129/02 ООН**

**а = 8 мм мин.**

**Допускаются только сочетания вариантов, предусмотренные в пункте 3.2.2.**

**Схемы знака модуля в сочетании со знаком официального утверждения**

*Приведенные примеры исключить и заменить следующими:*

**

«Название торговой марки», «название модели»  
R129-022441

«Название торговой марки», «название модели»  
R129-022441

Модуль «название модуля»  
85–105 см/≤18 кг

Модуль «название модуля»  
85–105 см/≤18 кг

а = 8 мм мин.

**Модуль усовершенствованной детской удерживающей системы, на котором проставлен вышеуказанный знак модуля, может использоваться в положении против направления движения с основанием "название торговой марки и название модели" для размерного диапазона 85−105 cм и предельной массы 18 кг;** **он официально утвержден на основании Правил № 129-02 ООН под номером 022441.**

**Модуль усовершенствованной детской удерживающей системы, на котором проставлен вышеуказанный знак модуля, может также использоваться в положении по направлению движения с основанием "название торговой марки и название модели" для размерного диапазона 85−105 cм и предельной массы 18 кг;** **он официально утвержден на основании Правил № 129-02 ООН под номером 022441.**

**Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил ООН, касающимися официального утверждения усовершенствованных детских удерживающих систем, используемых на борту автотранспортных средств, с внесенными в них поправками серии 02.**

**Примеры обозначений, подлежащих использованию на знаках модуля, приведены на рис. ниже.** **По выбору изготовителя усовершенствованных детских удерживающих систем на знаке модуля используется одно из предложенных обозначений или эквивалентное обозначение.**

****».

Принятый текст, основанный на документе GRSP-64-09   
(см. пункт 30 настоящего доклада)

*Приложение 2 изменить следующим образом:*

«1. Схемы знаков официального утверждения

…

**В случае сочетания вариантов, например усовершенствованной детской удерживающей системы, которая официально утверждена в качестве бустерного сиденья размера i в размерном диапазоне 100–125 см и в качестве бустерного сиденья для конкретного транспортного средства в размерном диапазоне   
125–150 см, комбинированный знак официального утверждения выглядит следующим образом:**

**

**Бустерное сиденье размера i**

**100–125 см**

**Бустерное сиденье для конкретного транспортного**

**средства  
125–150 см**

**Правила № 129/03 ООН**

**а = 8 мм мин.**

**Допускаются только сочетания вариантов, предусмотренные в пункте 3.2.2**».

Принятый текст, основанный на документе GRSP-64-31   
(см. пункт 30 настоящего доклада)

*Приложение 2 изменить следующим образом:*

«Схемы знаков официального утверждения

**

**Правила № 129/02 ООН**

**Универсальная ISOFIX размера i**

**40–70 см/≤24 кг**

**а = 8 мм мин.**

…

**

**Правила № 129/02 ООН**

**ISOFIX для конкретного транспортного**

**средства**

**40–70 см/≤24 кг**

**а = 8 мм мин.**

…

**

**Правила № 129/02 ООН**

**Бустерное сиденье размера i**

**100–125 см**

**а = 8 мм мин.**

…

**Бустерное сиденье для конкретного**

**транспортного средства**

**125–150 см**

**

**Правила № 129/02 ООН**

**а = 8 мм мин.**

Усовершенствованная детская удерживающая система, на которой проставлен вышеуказанный знак официального утверждения... для размерного диапазона   
125−150 см…».

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/24 (см. пункт 31 настоящего доклада)

…

*Включить новый пункт 6.1.2.8* следующего содержания:

«**6.1.2.8** **Съемное детское кресло должно быть сконструировано таким образом, чтобы в нем могли разместиться дети ростом не более 87 см**».

…

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/28 (см. пункт 31 настоящего доклада)

*Пункт 4.5* изменить следующим образом:

«4.5 …

**Факультативный**

**(по выбору изготовителя)**

**Стандартный**

**0–15 м**

**(месяцев)**

**0–15 м**



**Запрещающий знак: красного цвета**

**Контур наклейки: вертикальные   
и горизонтальные линии черного цвета**

**Квадрат: зеленого цвета**

**Белый фон**

**Обозначение вверху белого цвета на черном фоне**

**Текст черного цвета на желтом или автожелтом фоне**

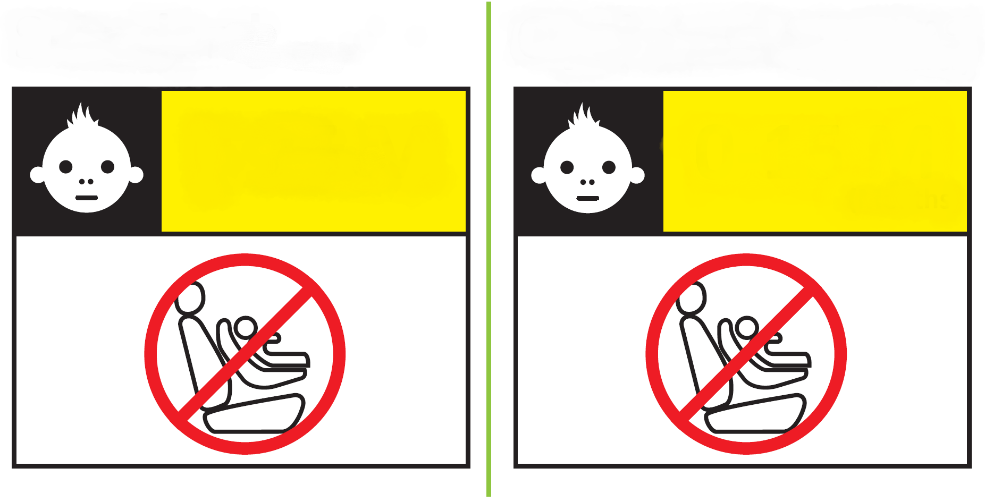
**Белый фон**

…

**Стандартный**

**Факультативный**

**(по выбору изготовителя)**

****»**

**0–15 м**

**(месяцев)**

**0–15 м**

Принятый текст, основанный на документе GRSP-64-42   
(см. пункт 32 настоящего доклада)

*Пункт 10.2* изменить следующим образом:

«10.2 Должны соблюдаться минимальные требования в отношении процедур проверки соответствия производства, изложенные в приложении 12 к настоящим Правилам.

**Процедуры проверки соответствия производства и все процедуры оценки должны соответствовать нормативным положениям, действовавшим на момент официального утверждения или, если это применимо, его распространений**».

Принятый текст, основанный на документе GRSP-64-30-Rev.1   
(см. пункт 33 настоящего доклада)

*Пункт 7.1.3.5.2.3* изменить следующим образом:

«*7.1.3.5.2.3* …Провес равномерно распределяют по всему привязному ремню.

**В случае съемного детского кресла манекен помещают в усовершенствованную детскую удерживающую систему до ее установки на испытательный стенд.** **Все другие требования этого пункта должны быть соблюдены, как указано выше**».

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/33 (см. пункт 34 настоящего доклада)

*Включить новый пункт 2.6.2* следующего содержания:

«2.62 "Вставка" означает составную часть УДУС, обеспечивающую...».

*Пункт 4.10* изменить следующим образом:

«**4.10** **На съемной вставке должна быть прочно прикреплена этикетка с указанием торговой марки, модели и размерного диапазона усовершенствованной детской удерживающей системы, для которой она предназначена.** **Этикетка должна иметь минимальные размеры 40 x 40 мм либо эквивалентную площадь**».

*Пункт 4.10 (прежний)*, изменить нумерацию на 4.11.

*Пункт 6.2.1.1* изменить следующим образом:

«6.2.1.1 удерживающее ребенка устройство обеспечивало необходимую защиту при любой допустимой установке усовершенствованной детской удерживающей системы.

**Вставка должна образовывать только один слой на поверхности сиденья.** **Это не исключает возможности использования дополнительных вставок для целей "комфорта" при условии, что они не являются необходимыми для выполнения требований Правил.**

В случае "специальных удерживающих устройств" основное средство удержания должно обеспечивать требуемую защиту при любой допустимой установке усовершенствованной детской удерживающей системы без использования возможных дополнительных удерживающих устройств;».

Принятый текст, основанный на документе GRSP-64-01   
(см. пункт 36 настоящего доклада)

*Пункт 6.6.4.3.1, таблицу 3* изменить следующим образом:

«

| *Критерий* | *Сокращение* | *Един.  измер.* | *Q0* | *Q1* | *Q1,5* | *Q3* | *Q6* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Критерий травмирования головы (только в случае соприкосновения при испытании в транспортном средстве) | HPC\* (15) |  | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 |
| Ускорение головы 3 мс | Голова  3 мс | g | 75 | 75 | 75 | 80 | 80 |
| ~~Сила напряжения~~ **Сжимающая сила верхней части** шеи | Fz | Н | Только для целей мониторинга\*\* | | | | |
| ~~Скорость движения~~ **Изгибающий момент верхней части** шеи | My | Нм | Только для целей  мониторинга\*\*\* | | | | |
| Ускорение грудной клетки 3 мс | Грудная клетка 3 мс | g | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 |

».

*Пункт 6.6.4.5.2* изменить следующим образом:

«Дополнительные критерии оценки степени травмирования при боковом ударе

| *Критерий* | *Сокращение* | *Един.  измер.* | *Q0* | *Q1* | *Q1,5* | *Q3* | *Q6* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Критерий травмирования головы | HPC (15) |  | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 |
| Ускорение головы 3 мс | Голова  3 мс | g | 75 | 75 | 75 | 80 | 80 |
| **Сжимающая сила верхней  части** шеи | Fz | Н | Только для целей мониторинга\* | | | | |
| **Изгибающий момент верхней  части** шеи | Mx | Нм | Только для целей мониторинга\*\* | | | | |

».

*Пункт 7.5, таблицу 3* изменить следующим образом:

«

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Тип измерения* | *КЧХ (FH)* | *Предельная частота (FN)* |
| Ускорение тележки | 600 | см. ISO 6487, приложение A |
| Нагрузки, действующие на ремень | 600 | см. ISO 6487, приложение A |
| Ускорение грудной клетки | 600 | см. ISO 6487, приложение A |
| Ускорение головы | 1 000 | 1,650 Гц |
| **Сжимающая сила верхней части** шеи | 600 |  |
| **Изгибающий момент верхней части** шеи | 600 |  |
| Отклонение грудной клетки | 600 |  |

».

*Пункт 8.1* изменить следующим образом:

«В протоколе испытания указывают результаты всех испытаний и измерений, включая следующие данные:

a) тип устройства, использовавшегося для испытания (устройство для обеспечения ускорения или замедления);

b) общий показатель изменения скорости;

c) скорость тележки непосредственно перед ударом (только для замедляющих салазок);

d) кривая ускорения или замедления в течение всего периода изменения скорости тележки и, по меньшей мере, 300 мс;

e) время (в мс), соответствующее максимальному смещению головы манекена при проведении динамического испытания;

f) место пряжки во время испытаний, если оно может изменяться;

g) любая неисправность или поломка;

h) следующие критерии манекена: HIC, ускорение головы 3 мс, ~~сила напряжения~~ **сжимающая сила верхней части** шеи, ~~скорость движен~~ия **изгибающий момент верхней части** шеи, отклонение грудной клетки; и

i) сила поясного ремня».

Принятый текст, основанный на документе GRSP-64-11   
(см. пункт 36 настоящего доклада)

*Пункт 4.3 текста на французском языке* изменить следующим образом:

«4.3 Les informations suivantes doivent être clairement indiquées sur le produit :

a) L’orientation du dispositif amélioré de retenue pour enfants par rapport au véhicule ;

b) La (les) gamme(s) de taille pour lesquelles le dispositif amélioré de retenue pour enfants est prévu en centimètres ;

c) La masse corporelle maximum admissible pour le dispositif **intégral** amélioré de retenue pour enfants, en kilogrammes.».

Приложение VI

Проект поправок к Правилам № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячие места размера i)

Принятый текст, основанный на документе GRSP-64-13-Rev.1   
(см. пункт 42 настоящего доклада)

*Приложение 1, пункт 6* исправить следующим образом:

«6. Действует исключение в отношении ISOFIX, разрешенное пунктом 5.3**.8** **или пунктом 5.3.9** настоящих Правил: да/нет 2/».

Приложение VII

[Только на английском языке]

List of GRSP informal working groups

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| *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](http://undocs.org/ru/david.sutula@dot.gov) | Suspended |  |
| 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](mailto:bernie.frost@dft.gsi.gov.uk_) | June 2019 | 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](http://undocs.org/ru/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](http://undocs.org/ru/richard.damm@bmvi.bund.de) | December 2018 | OICA |
| UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2 | Mr. N. Nguyen (USA), (vice-chaired by China and the European Union) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 Email: [nha.nguyen@dot.gov](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:luca.rocco@mit.gov.it) | December 2019 |  |

1. В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, пункт 2 – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://undocs.org/ru/www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html). [↑](#footnote-ref-1)