


**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

Женева, 13–17 мая 2019 года

**Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности  
о работе ее шестьдесят пятой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	3	3
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) .....	7–9	4
A. Предложение по поправке 2 (этап 2) .....	7	4
B. Предложение по поправке 3 .....	8	5
C. Предложение по поправке 4 .....	9	5
V. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 4 повестки дня)....	10–12	6
VI. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 5 повестки дня) .....	13	6
VII. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей) (пункт 6 повестки дня) .....	14–15	7
VIII. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности) (пункт 7 повестки дня) .....	16	7
IX. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 8 повестки дня) .....	17–18	8
X. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 9 повестки дня) .....	19–21	8
XI. Правила № 22 ООН (защитные шлемы) (пункт 10 повестки дня) .....	22–23	9



ХII.	Правила № 29 ООН (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 11 повестки дня).....	24	9
ХIII.	Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы) (пункт 12 повестки дня).....	25	9
ХIV.	Правила № 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 13 повестки дня).....	26	10
ХV.	Правила № 94 ООН (лобовое столкновение) (пункт 14 повестки дня).....	27–28	10
ХVI.	Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 15 повестки дня).....	29	11
ХVII.	Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 16 повестки дня).....	30–31	11
ХVIII.	Правила № 111 ООН (единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении устойчивости к опрокидыванию) (пункт 17 повестки дня).....	32	11
ХIX.	Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 18 повестки дня).....	33	12
ХХ.	Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 19 повестки дня).....	34–35	12
ХХI.	Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) (пункт 20 повестки дня).....	36	12
ХХII.	Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)) (пункт 21 повестки дня).....	37	13
ХХIII.	Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства категории L (ЭМ-L)) (пункт 22 повестки дня).....	38	13
ХХIV.	Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 23 повестки дня).....	39–40	13
ХХV.	Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сиденья размера i) (пункт 24 повестки дня).....	41	14
ХХVI.	Общая резолюция № 1 (пункт 25 повестки дня).....	42	14
ХХVII.	Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 26 повестки дня).....	43–45	14
ХХVIII.	Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 27 повестки дня).....	46	15
ХХIX.	Прочие вопросы (пункт 28 повестки дня).....	47–60	15
A.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности.....	47–53	15
B.	Определения и акронимы в правилах, относящихся к компетенции GRSP.....	54	17
C.	Правила № 0 ООН (международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства).....	55	17
D.	Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2019 года.....	56	17
E.	Объемный механизм определения точки Н.....	57	17
F.	Интеллектуальные транспортные системы.....	58	18
G.	Правила № 21 ООН (внутреннее оборудование).....	59	18
H.	Выражение признательности.....	60	18

XXX.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 29 повестки дня) .....	61	18
------	---	----	----

## Приложения

I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-65-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения .....	20
II.	Проект поправок к Правилам № 17 ООН (прочность сидений) .....	23
III.	Проект поправок к Правилам № 44 ООН (детские удерживающие системы) .....	24
IV.	Проект поправок к Правилам № 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы)) .....	25
V.	Проект поправок к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) .....	27
VI.	Проект поправок к Правилам № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)) .....	29
VII.	Проект поправок к Правилам № 21 ООН (внутреннее оборудование) .....	30
VIII.	Перечень неофициальных рабочих групп GRSP .....	31

## I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою шестьдесят пятую сессию в Женеве 13–17 мая 2019 года под председательством г-на Ч. Ван Ли (Республика Корея) из-за отсутствия г-на Н. Нгуена (Соединенные Штаты Америки) и в соответствии с правилом 13 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690/Rev.1). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690/Rev.1) 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, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В ней принял участие также эксперт от Европейской комиссии (ЕК). Кроме того, в работе сессии участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной автомобильной федерации (МАФ), 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 Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ).

2. В приложении I к настоящему докладу содержится перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии.

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/1  
неофициальные документы GRSP-65-05 и GRSP-65-25

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/1), предложенную для шестьдесят пятой сессии, порядок рассмотрения ее пунктов (GRSP-65-05) и соответствующие аннотации (GRSP-65-25). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении VIII к настоящему докладу.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/5  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/8  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/10  
неофициальные документы GRSP-65-24, GRSP-65-30, GRSP-65-31  
и GRSP-65-32

4. Эксперт от Германии представил документ GRSP-65-32, содержащий предложение по поправке 2 (документ GRSP-65-24, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/5) 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 предусматривает снятие некоторых квадратных скобок и, следовательно, позволяет решить основные проблемы. Он отметил, что проект поправки позволит ввести: а) критерии травмирования с упором на критерии травмирования шеи (КТШ), в частности в результате флексии и экстензии верхних и нижних шейных позвонков, б) манекен BioRID в качестве одного из вариантов Hybrid III для Договаривающихся сторон и с) процедуру определения высоты подголовника на основе точки соприкосновения с головой, а не его абсолютной высоты. Он пояснил, что, хотя это предложение и нуждается в некоторых изменениях, оно будет дополнено предложением по добавлению 1 к Общей резолюции № 1 о включении чертежей и технических требований к BioRID, которое должно быть представлено на сессии GRSP в декабре 2019 года. Кроме того, эксперты от Франции и Российской Федерации объявили, что они не нуждаются в переводе руководства по манекену BioRID или других технических требований к манекенам и могут работать с текстом на английском языке. GRSP отметила, что все эти технические требования, когда они будут представлены, должны сопровождаться каким-либо знаком отказа или оговорки, проставленным изготовителем манекена в связи с претензией правообладателя, и что они могут быть загружены на веб-сайте, посвященном OP.1, без каких-либо нарушений авторских прав.

5. В то же время эксперт от Японии представил девятый доклад о работе неофициальной рабочей группы (НРГ) по подголовникам (GRSP-65-31). Эксперт от КСАОД снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/8 и представил документ GRSP-65-30, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/10, содержащий поправки к вариантам статических испытаний.

6. И наконец, к экспертам из GRSP была обращена просьба передать эксперту от Японии не позднее 13 сентября 2019 года свои замечания по документу GRSP-65-24. Кроме того, GRSP поручила секретариату распространить документы GRSP-65-30 и GRSP-65-31 под официальным условным обозначением и решила обратиться к WP.29 и AC.3 с просьбой дать согласие на продление мандата этой НРГ до июня 2020 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/2019/4  
неофициальные документы GRSP-65-01 и GRSP-65-02

7. Эксперт от Германии от имени председателя НРГ по безопасности пешеходов представил поправку к OP.1 по новому добавлению 3 к OP.1 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/4), включающую чертежи, технические требования и руководство по ударному элементу гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI) и изложенную в документах GRSP-65-01 и GRSP-65-02. Эксперты от Франции и Российской Федерации подтвердили, что переводить руководство и технические требования не

следует. Вместе с тем было отмечено, что документы GRSP-65-01 и GRSP-65-02 не будут размещены на веб-сайте WP.29 до тех пор, пока не будет проставлен знак отказа или оговорки (см. пункт 4). И наконец, GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/4 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве поправки 2 к ОР.1 для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.3 в ноябре 2019 года.

## **В. Предложение по поправке 3**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5  
неофициальный документ GRSP-65-17

8. Эксперт от Германии представил документ GRSP-65-17, пояснив, что цель процедур испытаний для определения степени защиты пешеходов, охарактеризованных в ГТП № 9 ООН и в Правилах № 127 ООН, состоит в обеспечении адекватного уровня защиты пешеходов в ДТП, связанных с наездом на них транспортных средств, движущихся со скоростью 40 км/ч. Как свидетельствует Международная организация по научно-исследовательскому сотрудничеству, анализ совокупной частотности различных скоростей наезда показывает, что 58% травм головы детей категории 2+ согласно сокращенной шкале повреждений (АИС) приходится на случаи наезда транспортного средства, движущегося со скоростью до 40 км/ч, причем с этой же скоростью увязываются 40% травм головы взрослого категории АИС 2+ и 50% травм нижних конечностей взрослого категории АИС 2+. Он отметил, что процедуры испытаний, охарактеризованные в Правилах № 127 ООН и в ГТП № 9 ООН, рассчитаны на наиболее неблагоприятные сценарии. Вместе с тем было решено, что в данном случае речь не идет о всех возможных сценариях и что даже и при менее высоких скоростях существует риск более серьезного травмирования, например из-за различных значений высоты транспортных средств с регулируемыми системами подвески. Представитель МОПАП напомнил, что в процессе официального утверждения типа будет рассматриваться наименее благоприятный сценарий. GRSP решила сохранить документ GRSP-65-17 в качестве неофициального документа к сессии GRSP в декабре 2019 года в ожидании дальнейших обоснований, необходимых для разработки предложения по поправкам.

## **С. Предложение по поправке 4**

9. Эксперт от Республики Корея от имени председателя НРГ по складным системам защиты пешеходов (ССЗП) проинформировал GRSP о ходе работы НРГ. Он пояснил, что группа провела свое четвертое совещание в Париже (12–14 марта 2019 года) и что сохраняются некоторые спорные вопросы, связанные, например, с проверочным ударным элементом, который использовался для испытания системы на ее способность распознавать пешеходов в наиболее сложных условиях в рамках надлежащего ростового диапазона. Кроме того, он отметил, что определение зоны испытания на удар головы в контексте складных систем защиты пешеходов по-прежнему сопряжено с проблемами. Наряду с этим он сообщил, что лишь некоторые из Договаривающихся сторон регулярно участвуют в работе совещаний НРГ, и призвал к более широкому участию в работе группы. Он также просил экспертов от заинтересованных сторон провести интерактивное совещание для решения вышеупомянутых вопросов перед следующим совещанием группы, которое планируется провести в сентябре в Лондоне. GRSP решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2019 года.

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

10. Эксперт от Соединенных Штатов Америки от имени совместных спонсоров (Республики Корея, Японии, Европейского союза) сообщил GRSP о том, что председатель (Соединенные Штаты Америки) НРГ по ГТП ООН, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ), на этапе 2 их разработки г-н Нха Нгуен вышел в отставку с федеральной службы и был заменен г-ном Мартином Кубеком. Он подробно проинформировал GRSP о следующем совещании НРГ, которое планируется провести 17–20 июня 2019 года в Тяньцзине, Китай.

11. Эксперт от Японии от имени совместных спонсоров (Республики Корея, Японии, Европейского союза) сообщил GRSP о прогрессе в работе НРГ, кратко охарактеризовав некоторые из наиболее актуальных тем дискуссии, прошедшей на последнем совещании НРГ (5–7 марта 2019 года), состоявшемся в Ванкувере, Канада. Он пояснил, что на этом совещании присутствовали многочисленные представители различных Договаривающихся сторон, предприятий автомобильной промышленности, предприятий, занимающихся контейнерными перевозками, организаций по стандартизации и научных кругов. Он отметил, что НРГ продолжила дискуссию по таким техническим вопросам, как требования к транспортным средствам большой грузоподъемности и автобусам, совместимость материалов, надежность систем высокого давления и испытания на огнестойкость, и что были представлены результаты исследований и испытаний. Он указал, что информацию о своей работе и возникших трудностях передали пять целевых групп (ЦГ). Речь идет о следующем:

а) ЦГ № 1 (транспортные средства большой грузоподъемности и автобусы) обстоятельно обсудила различия между топливными системами транспортных средств, относящихся к ее компетенции, и транспортных средств малой грузоподъемности; ЦГ предложила пересмотреть область применения текущих ГТП ООН, включив в нее различные категории транспортных средств большой грузоподъемности;

б) ЦГ № 2 (требования к заправочному блоку) планирует представить окончательное предложение по требованиям в отношении заправочного блока на следующем совещании рабочей группы;

в) ЦГ № 3 (рекомендации в отношении процедур испытания) достигла существенного прогресса в работе и должна завершить ее к лету 2019 года;

г) ЦГ № 4 (испытание на огнестойкость) также достигла существенного прогресса в работе и планирует завершить ее в 2019 году;

д) ЦГ № 5 (рекомендации стандарта ИСО ТС197) рекомендовала включить в раздел с обоснованием техническую информацию и внесла соответствующее предложение.

12. И наконец, он сообщил, что НРГ стремится завершить свою работу к истечению срока действия ее мандата в 2020 году.

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

13. Председатель GRSP напомнил группе о том, что Национальная администрация безопасности дорожного движения (НАБДД) решила отказаться от председательства в НРГ из-за нехватки 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 OP.1, включающих требования к антропоморфным испытуемым

устройствам (манекенам для краш-тестов), в частности к манекенам, предназначенным для испытания на боковой удар (например, пятидесятого перцентиля). Эксперты от МОПАП и Германии подчеркнули, что эта проблема не ограничивается согласованием манекенов, предназначенных для испытания на боковой удар, и касается всех средств, используемых в правилах ООН. Они также подчеркнули, что ГТП № 14 ООН и Правила № 135 ООН связаны со стандартом ИСО. Это может создать правовую неопределенность, поскольку стандарты защищены авторским правом и, кроме того, изменяются чаще. Вместе с тем GRSP решила сосредоточить усилия на средствах, охватываемых правилами ООН, относящимися к ее компетенции, подчеркнув, что отсутствие прогресса в работе создаст проблемы с точки зрения процедур официального утверждения типа и сертификации. В этой связи GRSP настоятельно призвала своих экспертов решить вопрос с председательством в группе.

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

14. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил GRSP, что председатель НРГ по ГТП, касающимся ЭМ, г-н Нха Нгуен (Соединенные Штаты Америки) выходит на пенсию и будет заменен г-ном Изэйана Уондимни. Он также подробно проинформировал GRSP о следующем совещании, которое планируется провести в Токио, Япония (11–14 июня 2019 года).

15. Эксперт от Японии от имени совместных спонсоров (Китай, Японии, Европейского союза и членов НРГ по ГТП, касающимся Правил № 20 (этап 2)) сообщил о прогрессе в работе, достигнутом на совещании НРГ по ГТП, касающимся БЭМ (этап 2). GRSP была проинформирована о том, что последняя сессия состоялась 23 и 24 января в Детройте, Соединенные Штаты Америки. Он отметил, что на этом совещании присутствовали многочисленные представители различных Договаривающихся сторон, изготовителей автотранспортных средств и аккумуляторных батарей, а также организаций по стандартизации. Он рассказал, что НРГ продолжила дискуссию по основным техническим вопросам, т. е. по проблематике теплового рассеяния, погружения в воду, контроля токсичности и сброса газов, а также вибрации в трех направлениях. Как сообщалось ранее, НРГ в настоящее время проводит исследования и испытания на тепловое рассеяние и токсичность. Он сообщил, что работа в контексте «белой книги» по тепловому рассеянию продолжается, однако по некоторым основным аспектам, включая данные о ДТП на местах, пока не удалось достичь консенсуса и члены НРГ продолжают дискуссию и решают эти вопросы на следующем совещании. В заключение он отметил, что к числу других существенных тем в рамках технической дискуссии относятся вопросы погружения в воду и вибрации аккумуляторной системы и что НРГ стремится завершить свою работу к моменту истечения срока действия ее мандата в 2021 году. Эксперт от МОПАП подчеркнул необходимость обсуждения различных аспектов на основе соответствующих фактов и числовых данных.

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

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

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/25  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/6  
неофициальные документы GRSP-65-08 и GRSP-65-09

17. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-65-08 с сообщением (GRSP-65-09), нацеленным на внедрение устройства, альтернативного (по усмотрению изготовителя) выключателю подушки безопасности на передних сиденьях, в сочетании с детскими удерживающими системами, устанавливаемыми против направления движения на задних сиденьях. При помощи новой процедуры испытания изготовитель может доказать, что в отключении подушки безопасности нет необходимости. Он пояснил, что это предложение направлено на стимулирование разработки новых технологий в контексте подушек безопасности, но обеспечивает при этом сохранение нынешнего уровня защиты детей, находящихся в ДОС, устанавливаемых против направления движения. GRSP решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в декабре 2019 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-65-08 под официальным условным обозначением.

18. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/6 для разъяснения того, какое именно изменение типа транспортного средства или ремня безопасности либо удерживающей системы должно доводиться до сведения органа по официальному утверждению типа. GRSP решила объединить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/6 с документом ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/25, с тем чтобы распространить требования в отношении сигнализаторов непристегнутых ремней безопасности на другие места, помимо места для водителя (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/64, пункт 15). И наконец, GRSP согласилась с обоими предложениями без поправок и поручила секретариату представить документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/6 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/25 в качестве дополнения 12 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 ООН и дополнения 5 к поправкам серии 07 для рассмотрения и голосования на ноябрьских сессиях WP.29 и AC.1.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/7  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9  
неофициальные документы GRSP-65-04, GRSP-65-18-Rev.1  
и GRSP-65-19

19. Эксперт от Финляндии внес на рассмотрение документ GRSP-65-04, указав на обеспокоенность в связи с установкой и испытанием подголовников, а также с толкованием других вопросов. Эксперт от Германии представил документ GRSP-65-18-Rev.1 с предложением внести поправку в определение встроенных, съемных и отдельных подголовников. Эксперт от МОПАП отметил, что определения таких подголовников предусмотрены поправкой 1 к ГТП № 7 ООН и что решить эту проблему позволит транспонирование ГТП № 7 ООН в Правила ООН. В то же время он настоятельно призвал к согласованию перекрестных ссылок между Правилами ООН и ГТП ООН. В этой связи он предложил учредить целевую группу (ЦГ) для завершения гармонизации текстов обоих правил. Эксперт от Германии одобрил предложение об учреждении ЦГ, отметив все же целесообразность сохранения документа GRSP-65-18-Rev.1 в отдельности от других предложений по согласованию с ГТП ООН.

20. И наконец, GRSP согласилась с предложением эксперта от МОПАП об учреждении ЦГ и объединении текстов документа GRSP-65-18-Rev.1 после того, как подготовка предложения о внесении поправок для согласования Правил № 17 ООН с ГТП № 7 ООН будет завершена. В то же время GRSP решила отложить обсуждение документов ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/7 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9 до



своей сессии в декабре 2019 года. Кроме того, секретариату было поручено распространить документ GRSP-65-18-Rev.1 в качестве новой серии поправок под официальным условным обозначением на сессии в декабре 2019 года.

21. Эксперт от Германии представил документ GRSP-65-19 с предложением об исправлении к Правилам ООН. GRSP приняла документ GRSP-65-19, воспроизведенный в приложении II к докладу, и поручила секретариату представить его в качестве исправления 2 к пересмотру 5 и исправления 1 к поправкам серии 09 к Правилам № 17 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2019 года.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/11

22. Эксперт от Италии, являющийся председателем НПГ по защитным шлемам (НПГ по ЗШ), проинформировал GRSP о работе группы, последнее совещание которой состоялось 13 мая 2019 года в Женеве. Он пояснил, что НПГ рассмотрела и в принципе достигла согласия по документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/11. Он подчеркнул, что далее НПГ обновит это предложение с учетом результатов проходящих исследований и что основная цель этого предложения состоит в разработке требований, касающихся вращательного ускорения. Эксперт от Германии заявил, что данное предложение следует рассматривать с точки зрения двухэтапного подхода. Он пояснил, что в области вращательного ускорения требуется провести более обстоятельное исследование. Он отметил, что предлагаемая согласованная поправка служит компромиссом, обусловленным действующими требованиями Правил ООН. Он указал, что проект поправки следует пересмотреть в ближайшие два года, с тем чтобы отразить в ней результаты исследований. Эксперты от Франции и Нидерландов согласились с экспертом от Германии, уточнив, что исследования следует продолжать для стимулирования принятия эффективных решений в будущем.

23. GRSP решила возобновить дискуссию по этому вопросу на своей сессии в декабре 2019 года на основе пересмотренного документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/11, который будет представлен НПГ.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/2

24. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/2 с предложением о допусках в контексте положения устройства приложения нагрузки в ходе испытания. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/2 без поправок. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/2 в качестве дополнения 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 29 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2019 года.

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

*Документация:* неофициальные документы GRSP-65-20 и GRSP-65-28

25. Эксперт от Германии представил документ GRSP-65-20, нацеленный на внесение уточнений в связи с направлением ускорения вертикального элемента грудной клетки, с тем чтобы обеспечить последовательность испытания детских удерживающих систем, проводимого различными техническими службами в соответствии с пунктом 7.1.4.2.2 Правил ООН. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-65-28, заменяющий документ GRSP-65-20. И наконец, GRSP приняла

документ GRSP-65-28, воспроизведенный в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ GRSP-65-28 в качестве дополнения 17 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2019 года.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10  
неофициальный документ GRSP-65-29-Rev.1

26. Эксперт от Германии сообщил GRSP, что ЦГ по Правилам № 80 ООН не приступила к работе из-за отсутствия новых предложений, которые могли бы служить альтернативой предшествующему предложению (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10), направленному на исключение из Правил № 80 ООН добавления 5 (требования, касающиеся статического испытания, и процедуры этого испытания). Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-65-29-Rev.1, в котором предлагается компромиссное решение в контексте полного исключения статического испытания, так как статическое испытание послужит основой для упрощенного испытания малых объектов или транспортных средств класса I. Он предложил следующий двухэтапный подход: а) первый этап – это представление документа GRSP-65-29-Rev.1 с более жесткими требованиями в отношении крепления и оборудования сиденья и б) второй этап – это пересмотр условий проведения статического и динамического испытаний. Эксперт от Соединенного Королевства признал, что мелкие производители нуждаются в сохранении статического испытания в качестве альтернативы, и поддержал это предложение, отметив, что оно служит эффективным компромиссом. Эксперты от Италии, Российской Федерации и Финляндии высказали аналогичные мнения. Эксперт от Германии отметил, что документ GRSP-65-29-Rev.1 отчасти позволяет решить проблемы конструкции и крепления и что по этой причине его следует рассматривать в качестве компромиссного варианта, который можно было бы усовершенствовать в будущем. Эксперт от Нидерландов предложил проводить в будущем только динамическое испытание. И наконец, GRSP приняла документ GRSP-65-29-Rev.1, воспроизведенный в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ GRSP-65-29-Rev.1 в качестве поправок новой серии 04 к Правилам № 80 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2019 года.

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-65-14

27. Коснувшись представления пересмотренных правил по общей безопасности Европейского союза (см. пункт 28 а)), эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ GRSP-65-14, нацеленный на расширение сферы применения соответствующих предписаний, например за счет автофургонов большой грузоподъемности и автомобилей спортивно-хозяйственного назначения, в котором в случае ДТП пассажиров предлагается эвакуировать через переднюю дверь вместо использования системы перемещения на передних сиденьях. Он также отметил, что вступление в силу проекта дополнения к этим Правилам ООН будет стимулировать вступление в силу правил по общей безопасности. Эксперт от Италии предложил изложить это предложение в качестве поправок новой серии, а не дополнения. Эксперт от МОПАП заявил, что это предложение содержит требования для изготовителей транспортных средств категории N<sub>1</sub> и что к дальнейшему его обсуждению следует приступить в ближайшее время. Как он отметил, с учетом того, что в ближайшем будущем в положения об электромобилях будут внесены поправки на основе транспонирования ГТП № 20 ООН в Правила № 94 ООН, Договаривающимся сторонам следует тщательно согласовать переходные положения. В этой связи он предложил учредить

ЦГ для охвата различных вариантов краш-испытаний. Эксперт от Германии одобрил это предложение как наиболее эффективное.

28. GRSP согласилась с предложением об учреждении ЦГ под руководством ЕК и решила сохранить документ GRSP-65-14 в качестве справочного в ожидании официального документа, который будет подготовлен этой ЦГ до истечения срока, предусмотренного для представления официальных документов (13 сентября 2019 года).

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-65-13

29. Эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ GRSP-65-13, касающийся тех же вопросов, которые представлены по пунктам 14 и 28 а) повестки дня в контексте бокового столкновения. Он также отметил, что положения о конструкции барьера будут обновлены на более позднем этапе. GRSP решила передать документ GRSP-65-13 ЦГ (см. пункт 28 выше).

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/3  
неофициальные документы GRSP-65-07 и GRSP-65-33-Rev.1

30. Эксперты от Нидерландов и МОПАП внесли на рассмотрение документ GRSP-65-33-Rev.1 (заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/3), в котором предложены требования к функциональной безопасности, касающиеся транспортных средств, не относящихся к категории M<sub>1</sub>. Эксперт от Соединенных Штатов Америки напомнил GRSP, что согласование ГТП должно осуществляться при транспонировании ГТП № 20 ООН в Правила № 100 ООН. GRSP решила распространить документ GRSP-65-33-Rev.1 под официальным условным обозначением на сессии GRSP в декабре 2019 года в ожидании предложения о внесении поправок, нацеленных на согласование Правил № 100 ООН с ГТП № 20 ООН.

31. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRSP-65-07, в котором предложены пути дальнейшего совершенствования требований к функциональной безопасности. Эксперт от Японии предложил возложить задачу по столь широкомасштабному пересмотру требований к функциональной безопасности на НРГ по ГТП № 20 ООН (этап 2), с тем чтобы сопоставить или увязать эту работу с осуществляемой этой группой текущей деятельностью по ГТП ООН. GRSP согласилась с предложением Японии и решила возложить эту задачу на НРГ по ГТП № 20 ООН (этап 2), возобновив дискуссию на своей сессии в декабре 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)**

32. 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-65-21

33. Сославшись на пункт 3 b) повестки дня (см. пункт 8 выше), эксперт от Германии предложил отложить обсуждение документа GRSP-65-21, с тем чтобы обеспечить тщательное рассмотрение новых положений правил по общей безопасности Европейского союза в контексте зоны удара головы. GRSP решила отложить обсуждение документа GRSP-65-21 до своей сессии, которая состоится в декабре 2019 года, и распространить его под официальным условным обозначением.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/12  
неофициальные документы GRSP-65-06 и GRSP-65-27-Rev.1

34. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/12 и поправку к нему (GRSP-65-27-Rev.1). Он разъяснил, что данное предложение предусматривает внедрение бустерной подушки без спинки и завершение работы по подготовке Правил № 129 ООН. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/12 с поправками, изложенными в приложении V к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его в качестве дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2019 года.

35. Эксперт от Глобальной программы НКАП в свою очередь представил документ GRSP-65-06 с предложением о предельных значениях вертикального ускорения грудной клетки манекена типа Q при динамическом испытании усовершенствованных детских удерживающих систем (УДУС). Эксперт от МОПАП выразил общую обеспокоенность, сделав оговорку относительно необходимости изучения этого вопроса. Эксперт от Соединенного Королевства заявил, что необходимо найти окончательное решение. Он отметил, что речь идет не о реализации вертикального ускорения грудной клетки, а скорее о воздействии силы натяжения на верхнюю часть шеи с учетом имеющихся данных. Эксперт от ЕК заявил, что дискуссии следует отложить до получения соответствующих данных. Эксперт от КСАОД выразил аналогичное мнение и предложил собрать дополнительные данные до сессии GRSP, которая состоится в декабре 2019 года. Для координации усилий Председатель GRSP предложил учредить ЦГ под руководством представителя одной из Договаривающихся сторон. GRSP в принципе согласилась с предложением Председателя и решила возобновить дискуссию на своей сессии в декабре 2019 года на основе результатов исследования ЦГ, о котором было упомянуто выше. В то же время GRRF поручила секретариату распространить документ GRSP-65-06 на ее следующей сессии под официальным условным обозначением.

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

36. 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:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/13  
неофициальный документ GRSP-65-36

37. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/13 в целях уточнения того, что расположенные на стороне удара задние двери, которые не были непосредственно задеты столбом, могут подвергаться значительной нагрузке. Он предложил внести поправку, аналогичную той, которая уже была принята в связи с Правилами № 95 ООН. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-65-36 и поддержал мнение эксперта от Франции об исключении положения о приложении силы к передней двери. И наконец, GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/13 с поправками, изложенными в приложении VI к настоящему докладу, и поручила секретариату возобновить его обсуждение на сессии в мае 2019 года и представить его в качестве дополнения 2 к первоначальной серии поправок и поправок серии 01 к Правилам № 135 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2019 года.

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

38. 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)**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-65-12

39. Эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ GRSP-65-12, охватывающий те же вопросы, которые представлены в рамках пунктов 14, 15 и 28 а) повестки дня и касаются лобового удара с уделением особого внимания удерживающим системам. GRSP решила передать документ GRSP-65-12 ЦГ (см. пункты 28 и 29 выше).

40. Эксперт от МОПС также напомнил GRSP о включении транспортных средств категории L<sub>7</sub>, как это было предложено на предыдущих сессиях. Он сообщил, что к сессии GRSP, которая состоится в декабре 2019 года, будет представлено официальное предложение по охвату этой категории транспортных средств. Эксперт от МАЗМ в свою очередь заявил, что транспортные средства категории L<sub>7</sub> являются слишком широким, и предложил ввести в Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (CP.3) четкое определение. Он также усомнился в стремительном росте числа транспортных средств категории L<sub>7</sub>, о котором заявил представитель Глобальной программы НКАП. Эксперт от Глобальной программы НКАП сообщил, что он исходил из данных, опубликованных Лабораторией транспортных исследований (ЛТИ) Соединенного Королевства, которая охарактеризовала квадрициклы категории L<sub>7</sub> в качестве составного элемента будущего развития мобильности. Эксперт от ЕК сообщил GRSP, что положения Правил № 137 ООН, касающиеся транспортных средств категории L<sub>7</sub>, не будут иметь обязательной силы в Европейском союзе, однако потребуют проведения добровольного испытания. И наконец, GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в декабре 2019 года.

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-65-34

41. Эксперт от Глобальной программы НКАП представил материалы (GRSP-65-34), указывающие на случаи разрушения креплений ISOFIX ДУС, устанавливаемых по направлению движения. Затем он предложил пересмотреть Правила ООН, допускающие испытания на деформацию и схему распределения нагрузки. Эксперт от КСАОД заявил, что эти недостатки следует проанализировать более обстоятельно, и просил предоставить для этого более продолжительное время и более подробные данные. Эксперт от Глобальной программы НКАП уточнил, что лишь обозначил данную проблему и не может точно указать число случаев несрабатывания. Эксперт от МОПАП просил проанализировать все имеющиеся данные для выявления причин этого. И наконец, GRSP решила учредить группу заинтересованных экспертов для координации исследований и возобновить обсуждение этого пункта повестки дня в ожидании новых доказательств на своей сессии в декабре 2019 года.

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

42. Дискуссия была завершена в ходе рассмотрения пунктов 2, 3 а) и 5 повестки дня (см. пункты 4, 7 и 13).

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

*Документация:* неофициальные документы GRSP-65-11 и GRSP-65-26

43. Эксперт от Испании представила документ GRSP-65-11, свидетельствующий о том, что никаких конкретных требований в отношении детей, перевозимых в городских и междугородных автобусах, в отличие от перевозки детей в легковых автомобилях, не существует. Она отметила, что технические требования, предусмотренные в правилах № 44 и 129 ООН, касаются обеспечения безопасности детей только в транспортных средствах категории M<sub>1</sub>. В этой связи она заявила, что настало время установить требования для обеспечения безопасности детей в транспортных средствах категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub> с учетом реальных ДТП с участием транспортных средств, причем первостепенное внимание в этой связи следует уделить недопущению выброса из них пассажиров. Таким образом, она предложила разработать новые правила ООН для обеспечения безопасности детей в городских и междугородных автобусах и учредить соответствующую НРГ, которая занялась бы такой деятельностью. Эксперт от Швеции представил документ GRSP-65-26, свидетельствующий о том, что в его стране автобусы, как правило, не предназначены для перевозки детей. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил следующие ссылки, свидетельствующие о том, каким образом осуществляется перевозка детей в его стране:

[www.nhtsa.gov/road-safety/school-bus-safety](http://www.nhtsa.gov/road-safety/school-bus-safety)  
<http://schoolbusfacts.com/wp-content/uploads/2017/01/SafetyFeatures.pdf>  
[www.youtube.com/watch?v=szJxbC01V8k&feature=youtu.be](http://www.youtube.com/watch?v=szJxbC01V8k&feature=youtu.be)  
[www.youtube.com/watch?v=Q8sk8PodMMw&feature=youtu.be](http://www.youtube.com/watch?v=Q8sk8PodMMw&feature=youtu.be)

44. Эксперт от ЕК подчеркнул, что ремни безопасности в автобусах применяются крайне редко. Он предложил использовать ремни безопасности в сочетании с сигнализаторами непристегнутых ремней, а также предусмотреть в рамках работы НРГ, которую предложила учредить эксперт от Испании, проведение анализа рентабельности на предмет их наличия в автобусах. Эксперты от Германии, Республики Корея, Российской Федерации, Швеции, Японии, КСАОД и Глобальной

программы НКАП поддержали предложение об учреждении ЦГ и обеспечении соответствующего вклада.

45. И наконец, GRSP решила запросить согласие WP.29 (на его сессии в июне 2019 года) на учреждение НРГ по «обеспечению безопасности детей в городских и междугородных автобусах» и поручить секретариату соответствующим образом проинформировать Рабочую группу по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), на ее сессии в октябре 2019 года.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2019/2 и ECE/TRANS/WP.29/2019/34

46. Секретарь Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) представил документы ECE/TRANS/WP.29/2019/2 и ECE/TRANS/WP.29/2019/34, касающиеся приоритетных проблем в области автоматизированных и подключенных транспортных средств. Эксперт от Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что, хотя автоматизированные транспортные средства по многим аспектам и отличаются от обычных транспортных средств, проблема ударопрочности по-прежнему является актуальной. Он пояснил, что в документе ECE/TRANS/WP.29/2019/2 не указаны рабочие задачи GRSP, а перечислены главным образом задачи GRVA. Он отметил, что этот текст следует рассматривать в качестве «живого документа» и что в нем следует отразить аспекты ударопрочности. Он привел несколько примеров конфигурации салона (упомянув о перевозке пассажиров в лежачем положении либо на сиденьях, обращенных вбок, отсутствии рулевого колеса) и отметил, что эти динамические различия будут иметь соответствующие последствия для пассажиров при ДТП. Эксперт от Германии одобрил выступление эксперта от Соединенных Штатов Америки. Он отметил, что следует апробировать новые инструменты и средства компьютерного моделирования, настоятельно призвав к скорейшему составлению подробного перечня вопросов, которые будут рассмотрены в ходе сессии GRSP в декабре 2019 года. Эксперт от Соединенных Штатов Америки пояснил, что проблема автоматизации транспортных средств относится к ведению не GRVA, а WP.29 и Исполнительного комитета (АС.3) Соглашения 1998 года. Он предложил эксперту от Германии поднять этот вопрос в рамках WP.29 и АС.3. Он вновь заявил (в контексте (ECE/TRANS/WP.29/2019/2), что в настоящее время документ ECE/TRANS/WP.29/2019/34 касается главным образом задач, возложенных на GRVA, и что другие задачи, связанные с ударопрочностью, следует рассматривать GRSP. И наконец, GRSP решила возобновить дискуссию на своей сессии в декабре 2019 года в ожидании реакции WP.29 и АС.3, о которой станет известно на их сессиях в июне 2019 года.

## **XXIX. Прочие вопросы (пункт 28 повестки дня)**

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

*Документация:* неофициальные документы GRSP-64-26, GRSP-65-16, GRSP-65-22, GRSP-65-23 и GRSP-65-35

47. Эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ GRSP-65-16 с разъяснением содержания измененных правил по общей безопасности Европейского союза. Новые требования нацелены на сокращение числа или искоренение ДТП и телесных повреждений на автомобильном транспорте. Кроме того, помимо мер безопасности для защиты водителей и пассажиров транспортных средств, он упомянул о конкретных шагах по предупреждению травм и несчастных случаев со смертельным исходом среди таких уязвимых участников дорожного движения, как велосипедисты и

пешеходы. В контексте этих усилий он представил новое предложение по поправкам к Правилам ООН (см. пункты 14, 15 и 23 повестки дня).

48. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSP-65-22, пояснив, что правительство его страны предпринимает усилия для ужесточения правил безопасности в школьных автобусах, стимулирующих безопасную перевозку в них детей. Он отметил, что в стандарты безопасности автотранспортных средств Кореи включены такие правила, как обязательная установка стоп-сигнала, камеры заднего вида и системы предупреждения о препятствии для движения задним ходом, ограничителя скорости и ступенек, облегчающих посадку в транспортное средство и высадку из него. Он упомянул о том, что в прошлом году правительство Кореи усовершенствовало закон о дорожном движении, предусмотрев установку в школьных автобусах специального приспособления, позволяющего убедиться в том, что автобус покинули все дети. Он пояснил, что были внесены изменения и в правила безопасности автотранспортных средств Кореи для уточнения требований в отношении такого приспособления и что в эти правила были добавлены такие соответствующие требования, касающиеся школьных автобусов всех видов, как использование системы оповещения, подтверждающей, что в автобусе не осталось детей. Эти дополнительные предписания соответствуют требованиям законодательства Калифорнии (Соединенные Штаты Америки).

49. Эксперт от Италии представил документ GRSP-64-26, пояснив, что государственный закон Италии предусматривает обязательное использование систем напоминания о том, что ребенок находится без присмотра, в контексте налоговых стимулов и информационных кампаний.

50. И наконец, GRSP решила включить в повестку дня новый пункт, озаглавленный следующим образом: «Ребенок, оставленный в транспортном средстве без присмотра», и возобновить дискуссию на своей сессии в декабре 2019 года.

51. Эксперт от Кореи представил документ GRSP-65-23 с разъяснением правил безопасности, касающихся положения о микромобильности. Он уточнил, что эти правила безопасности основаны на требованиях к транспортным средствам категории L<sub>7</sub>, предусмотренным регламентом 168/2013 Европейского союза, и на мнении изготовителей. Он сообщил, что транспортные средства такого типа следует рассматривать не в качестве мотоцикла, а как новую категорию транспортных средств. Далее он дал разъяснения по следующим четырем основным элементам пассивной безопасности в этом транспортном средстве: а) дверная защелка и дверная петля, б) прочность креплений ремня безопасности, с) крепления сиденья и d) проверка электрической безопасности высоковольтной системы при помощи краш-тестов. В заключение он отметил, что в будущем план испытания будет охватывать все основные конфигурации столкновения для включения в программу оценки новых транспортных средств Кореи надлежащего критерия травмирования по микромобильности.

52. Эксперт от Германии представил документ GRSP-65-35 с информацией об устройствах, предназначенных для защиты мотоциклистов и смягчающих силу удара об ограждение. Эксперт от Республики Корея отметил, что весьма заинтересован в разработке более эффективных ограждений для транспортных средств всех типов. Председатель GRSP подчеркнул, что безопасность транспортных средств и дорожных барьеров способствует повышению безопасности дорожного движения. Эксперт от Российской Федерации полностью поддержал мнение о важном значении разработки безопасной конструкции ограждений и внес предложение о том, чтобы WP.29 и Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) осуществляли сотрудничество в этой области. Он отметил, что следует разработать правила ООН по этому вопросу. Эксперт от МАЗМ подчеркнул, что в рамках формирования системы дорожной безопасности важное значение придается проектированию адекватной инфраструктуры, предназначенной для мотоциклов. Он поддержал предложение о том, чтобы приступить к обмену мнениями по этому вопросу между соответствующими форумами. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSP о том, что Федеральной администрацией автодорог



предусмотрены соответствующие решения и инициативы, направленные на стимулирование использования безопасных ограждений:

<https://safety.fhwa.dot.gov/>

Кроме того, он также проинформировал GRSP о том, что сотрудниками Американской ассоциации государственных автомобильных дорог и другими должностными лицами, занимающимися вопросами транспорта, было разработано «Руководство по обустройству обочины дороги» и «Руководство по эксплуатации оборудования для оценки безопасности», с которыми можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете:

[www.transportation.org/](http://www.transportation.org/)

53. И наконец, GRSP решила отчитаться по этому вопросу перед WP.29 и получить его указания на этот счет.

## **В. Определения и акронимы в правилах, относящихся к компетенции GRSP**

54. GRSP отметила, что экспертам следует пересмотреть ряд новых видов деятельности, в частности в рамках Соглашения 1998 года, с тем чтобы используемые акронимы соответствовали нынешней и будущей деятельности GRSP. Кроме того, эксперт от ЕК отметил, что необходимо уточнить следующую терминологию, используемую в настоящее время (по-видимому в одном и том же значении) в правилах ООН в контексте травмы головы: критерий допустимости (КД) (Правила № 80 ООН), критерий травмирования головы (КТГ) и критерий оценки (КО). GRSP решила возобновить дискуссию по этому вопросу на своей следующей сессии в декабре 2019 года.

## **С. Правила № 0 ООН (международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства)**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-65-10

55. Эксперт от Японии от имени специального представителя GRSP по МОУТКС проинформировал GRSP о прогрессе в работе НРГ по МОУТКС и представил документ GRSP-65-10 по следующим шести сводам правил ООН, в отношении которых к GRSP была обращена просьба об определении приоритетности в качестве потенциальных правил для включения в приложение IV к Правилам № 0 ООН Наций: правила № 44, 129, 134, 135, 137 и 145 ООН. Эксперт от КСАОД заявил, что в перечень приоритетных правил, направленных на обеспечение безопасности детей, следует включить также Правила № 129 ООН, даже несмотря на то, что некоторые страны все еще рассматривают Правила № 44 ООН. GRSP в принципе достигла согласия по перечню приоритетных правил, предложенному в документе GRSP-65-10, и решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2019 года.

## **Д. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2019 года**

56. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 177-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1145).

## **Е. Объемный механизм определения точки Н**

57. Представитель Испании от имени председателя НРГ по объемному механизму определения точки Н напомнила о его заявлении (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/64, пункт 54) о том, что, поскольку НРГ не достигла ожидавшихся результатов, она будет

распущена и ее задачи можно было бы возложить на новую группу по разработке ОР.1 (см. пункт 13).

## **F. Интеллектуальные транспортные системы**

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

## **G. Правила № 21 ООН (внутреннее оборудование)**

*Документация:* неофициальные документы GRSP-65-03

59. Эксперт от Франции представил документ GRSP-65-03 для уточнения требований к закругленным частям края открывающейся крыши. GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении VII к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его в качестве дополнения 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 21 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2019 года.

## **H. Выражение признательности**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-65-15

60. GRSP приняла к сведению, что Председатель GRSP г-н Н. Нгуен (Соединенные Штаты Америки) больше не будет присутствовать на ее сессиях. GRSP заслушала его прощальное письмо, зачитанное секретариатом от его имени (GRSP-65-15), выразила ему признательность за его деятельность на посту Председателя GRSP и тот неизменный вклад, который он вносил в течение всего времени его участия в работе сессий. GRSP пожелала г-ну Н. Нгуену всего доброго на его будущем поприще, приветствовав его продолжительными аплодисментами.

## **XXX. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 29 повестки дня)**

61. Шестьдесят шестую сессию планируется провести в Женеве с 10 декабря (9 ч 30 мин) по 13 декабря (12 ч 30 мин) 2019 года. GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 13 сентября 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):
  - 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 (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).
21. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб).
22. Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства категории 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. Выборы.
29. Прочие вопросы:
  - a) 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 июне и ноябре 2019 года;
  - e) интеллектуальные транспортные системы;
  - f) ребенок, оставленный в транспортном средстве без присмотра.

## Приложение I

[Только на английском языке]

### Перечень неофициальных документов (GRSP-65-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01	IWG GTR9 PH2	2	E	Drawings and specifications of Flexible Pedestrian Legform Impactor (FlexPLI), as part of Addendum 3 of Mutual Resolution No.1	(d)
02	IWG GTR9 PH2	2	E	User Manual of Flexible Pedestrian Legform Impactor (FlexPLI), as part of Addendum 3 of Mutual Resolution No.1	(d)
03	France	28(g)	E	Proposal for supplement 04 to the 01 series of amendments to Regulation No. 21 (Interior fittings)	(d)
04	Finland	9	E	Definition of head restraint	(a)
05	GRSP/Chair	1	E	Running order of the 65th session of GRSP	(a)
06	GlobalNCAP/ ANEC/CI	19	E	Proposal for Amendment to UN Regulation No.129	(d)
07	Russian Federation	16	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No.100 (Electric power-trained vehicles)	(c)
08	OICA	8	E	Proposal for Supplement 5 to the 07 series of amendments and for Supplement 1 to 08 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(b)
09	OICA	8	E	Additional Test Methods to ensure robust deployment of Airbag as alternative to airbag switch off / deactivation	(a)
10	GRSP-IWVTA Ambassador	28	E	Candidate items for GRSP technical regulations applicable to IWVTA Phase 2 (2018 – 2022)	(a)
11	Spain	26	E	Securing of children in buses and coaches	(a)
12	EC	23	E	Amendment to UN Regulation No. 137 (Frontal impact with focus on restraint systems)	(b)
13	EC	15	E	Proposal for the 04 series of Amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(c)
14	EC	14	E	Amendment to UN Regulation No. 94 (Frontal collision)	(b)
15	GRSP Chair	28(h)	E	Farewell letter	(a)
16	EC	28(a)	E	Type-approval requirements for motor vehicles as regards general safety	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
17	Germany	3(b)	E	Proposal for Amendment 3 to UN GTR No. 9 (Pedestrian safety)	(b)
18/ Rev.1	Germany	9	E	Proposal for Supplement 5 to the 08 series of amendment to UN Regulation No. 17 and for Supplement 2 to the 09 series of amendment to UN Regulation No. 17	(b)
19	Germany	9	E	Proposal for corrigenda to Revision 5 and to the 09 series of amendment of UN Regulation No. 17 (Strength of seats)	(d)
20	Germany	12	E	UN Regulation No. 44 - Uniform provisions concerning the approval of restraining devices for child occupants of power- driven vehicles ("Child Restraint Systems")	(a)
21	Germany	18	E	Proposal of Supplement to the 00, 01 and 02 series of amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian Safety)	(b)
22	Republic of Korea	28(a)	E	Status of Korean Safety Regulation on Sleeping Child Check System	(a)
23	Republic of Korea	28(a)	E	Korean Safety Regulations on Micro Mobility related to passive safety	(a)
24	IWG Phase 2 GTR7	2	E	Proposal for Amendment 1 (Phase 2) of UN Global Technical Regulation No. 7 (Head restraints)	(b)
25	GRSP Chair	1	E	GRSP 65th session - Internal annotations to the agenda	(a)
26	Sweden	26	E	Securing of children in buses and coaches	(a)
27/ Rev.1	CLEPA	19	E	Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/12	(d)
28	CLEPA	12	E	Supplement 17 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child Restraint Systems)	(d)
29/ Rev.1	OICA	13	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 80 (Strength of seats and their anchorages (buses))	(d)
30	CLEPA	2	E	Proposal for amendment 1 (Phase 2) to Global Technical Regulation N° 7 (Head Restraints) - amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/10	(b)
31	Japan	2	E	Draft 9th progress report of the informal group on Phase 2 of gtr No. 7	(b)
32	IWG GTR7 PH2	2	E	Introduction to Revision of GTR 7 - Official Document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/5 and GRSP-65-24	(a)
33/ Rev.1	Netherlands/ OICA	16	E	UN Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles)	(b)
34	GlobalNCAP	24	E	Failures of ISOFIX anchorages	(a)
35	Germany	28(a)	E	Impact Attenuating Devices to Protect Motorcyclists from Guardrail Posts	(c)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow- up</i>
36	France/OICA	21	E	Proposal for Supplement 2 to the 00 and 01 series of amendments of Regulation No. 135 (Pole Side Impact) - amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/13	(d)

---

*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 № 17 ООН (прочность сидений)**

#### **Принятый текст, основанный на документе GRSP-65-19 (см. пункт 21 настоящего доклада)**

*Пункт 6.4.3.5* исправить следующим образом:

«6.4.3.5 Измеряется предусмотренное в пункте **5.12** выше расстояние X между касательной Y и смещенной исходной линией.»

## Приложение III

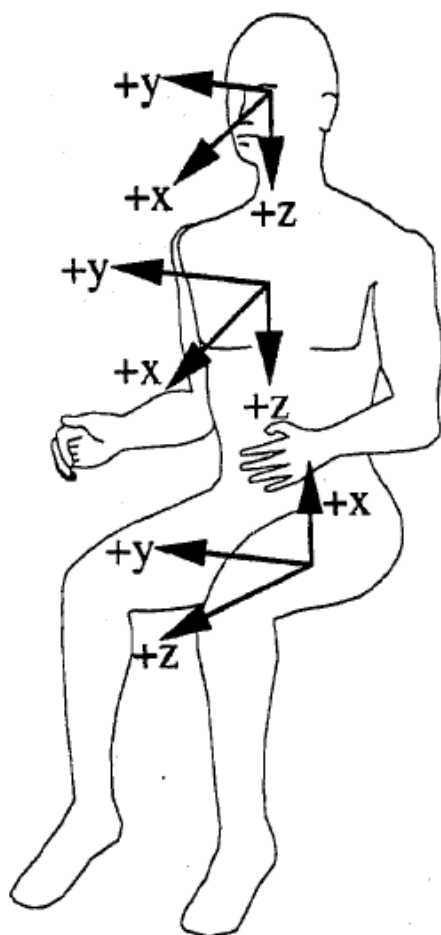
### Проект поправок к Правилам № 44 ООН (детские удерживающие системы)

Принятый текст, основанный на документе GRSP-65-28 (см. пункт 25 настоящего доклада)

Пункт 7.1.4.2.2 изменить следующим образом:

«7.1.4.2.2 Вертикальная составляющая ускорения по направлению от живота к голове, «-z», когда соблюдаются процедуры, определенные в пункте 8.5 настоящего документа, не должна превышать 30 g, за исключением интервалов, общая продолжительность которых не превышает 3 мс. Процедуры измерения, определенные в пункте 8.5 настоящего документа, соответствуют процедурам ISO 6487 с учетом правила знаков SAE J211, как показано на рис. А.

Рис. А  
Правило знаков SAE J211



»



## Приложение IV

### Проект поправок к Правилам № 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы))

#### Принятый текст, основанный на документе GRSP-65-28 (см. пункт 29 доклада)

*Пункт 4.3* изменить следующим образом:

«4.3 Каждому официально утвержденному типу присваивают номер официального утверждения, первые две цифры которого (в настоящее время **04**, что соответствует поправкам серии **04**) ...»

*Включить новый пункт 5.5* следующего содержания:

«**5.5** Проведения статического испытания, указанного в добавлении 5, не допускается, если сиденье крепится к конструкции транспортного средства при помощи любого зажима без механической фиксации. Под механической фиксацией подразумевается принудительная блокировка сиденья, препятствующая перемещению сиденья в направлении движения.»

*Пункт 5.5 (прежний)*, изменить нумерацию на 5.6.

*Включить новые пункты 12.10–12.14* следующего содержания:

«**12.10** Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии **04** ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с поправками серии **04**.

**12.11** Начиная с 1 сентября 2021 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок предыдущих серий, которые были впервые выданы после 1 сентября 2021 года.

**12.12** До 1 сентября 2022 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, признают официальные утверждения типа ООН на основании поправок предыдущих серий, которые были впервые выданы до 1 сентября 2021 года.

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

**12.14** 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 ООН.»

*Пункт 7* изменить следующим образом:

#### «7. Соответствие производства

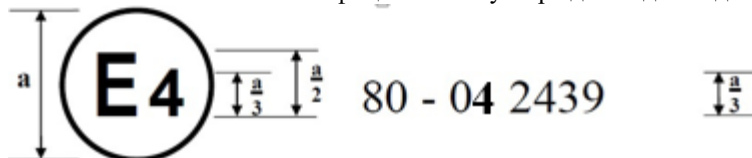
Процедуры проверки соответствия производства должны соответствовать процедурам, изложенным в Соглашении (в приложении 1 к E/ECE/TRANS/505/Rev.3), с учетом следующих требований:»

Приложение 3 изменить следующим образом:

## «Приложение 3

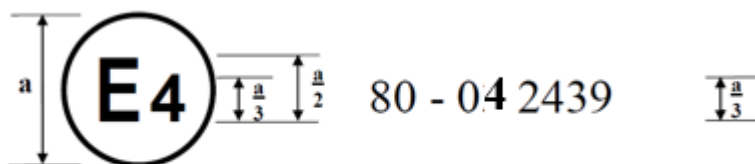
### Схемы знаков официального утверждения

1. Схема знаков официального утверждения для сиденья



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на сиденье, указывает, что данный тип сиденья официально утвержден в Нидерландах (E4) в отношении прочности сидений – при проведении испытаний в соответствии с пунктом 2 приложения 4 – под номером официального утверждения 042439. Номер официального утверждения свидетельствует о том, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 80 с внесенными в них поправками серии 04.

2. Схема знаков официального утверждения для типа транспортного средства



$a = 8$  мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) под номером официального утверждения 042439 в отношении прочности креплений на транспортном средстве. Номер официального утверждения свидетельствует о том, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 80 с внесенными в них поправками серии 04.»

## Приложение V

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

#### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2019/12 (см. пункт 34 настоящего доклада)

...

Включить пункт 2.3.4 следующего содержания:

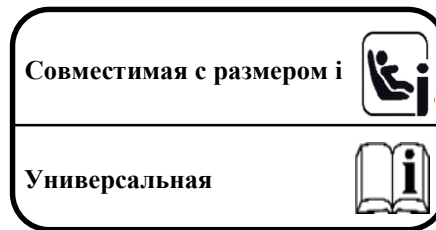
«2.3.4 "Универсальная бустерная подушка" (универсальная усовершенствованная детская удерживающая система нецельной конструкции без опоры для спины) – это категория усовершенствованной детской удерживающей системы, не имеющей опоры для спины, которая предназначена главным образом для установки на транспортном средстве на всех сидячих местах размера i и всех универсальных сидячих местах. **Крепления ISOFIX, если таковые установлены, являются убирающимися.**»

Включить новые пункты 4.8.3–4.8.5 следующего содержания:

«4.8.3

...

Универсальная бустерная подушка



...»

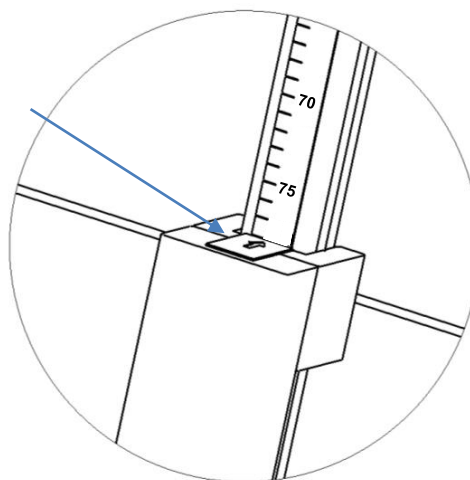
Включить новый пункт 6.1.3.6 следующего содержания:

«6.1.3.6 ...

**Рис. 2**

**Шкала измерительного устройства**

Шкала с указанием  
высоты сидящего  
ребенка



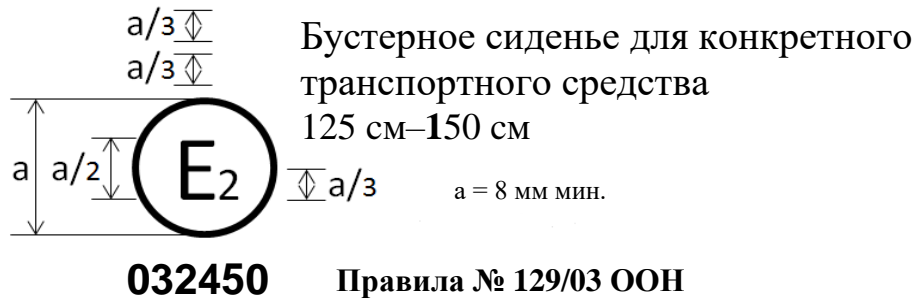
...»

Приложение 2 изменить следующим образом:

## «Приложение 2

### 1. Схемы знаков официального утверждения

....



...»

Приложение 26 изменить следующим образом:

## «Приложение 26

### Испытание с использованием модели нижней части туловища

Рис. 1

Модель туловища (на основе усеченного манекена P10)

Материал: экструдированный пенополистирол (ЭПС) (от 40 до 45 г/л) или аналогичный недеформируемый материал

...»

## Приложение VI

### Проект поправок к Правилам № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС))

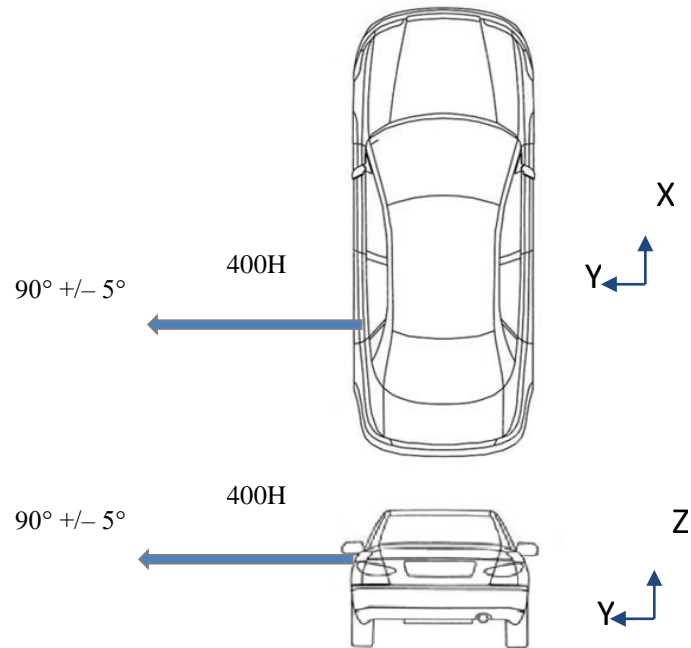
#### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/13 (см. пункт 37 настоящего доклада)

Пункт 5.4.2.1 изменить следующим образом:

«5.4.2.1 Дверь должна оставаться полностью закрытой.

...

Рис.



»

## Приложение VII

### Проект поправок к Правилам № 21 ООН (внутреннее оборудование)

#### Принятый текст, основанный на документе GRSP-65-03 (см. пункт 59 доклада)

*Пункт 5.5.1.2* изменить следующим образом:

«5.5.1.2 Кроме того, **ручные** устройства по открыванию и приведению в движение крыши: [...]»

## Приложение VIII

[Только на английском языке]

### Перечень неофициальных рабочих групп GRSP

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Harmonized side impact dummies	Mr. David SUTULA (USA) Phone: +1 202 366 32 73 Fax: +1 202 493 29 90 Email: 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	[June 2020]	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. 20 (EVS) – Phase 2	Mr. Ezana WONDIMNEH (USA), (vice-chaired by China, Japan and the European Union) Phone: +1 202 366 2117 Fax: +1 202 493 2990 Email: ezana.wondimneh@dot.gov	December 2021	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. Luis. MARTINEZ (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 Email: luis.martinez@upm.es	[Dissolved]	
UN GTR No. 13 (HFCV) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA)(co-chaired by Japan and vice-chaired by China and Republic of Korea) Phone: +1 3017620806 Email: martin.koubek@dot.gov	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	
[Securing children in buses and coaches	Ms. Marta ANGLES Phone: +34 977 166 020 Fax: ++34 977 166 009 Email: mangles@idiada.com]	[...]	