


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**
Рабочая группа по пассивной безопасности

 Пятьдесят девятая сессия
 Женева, 9–13 мая 2016 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–3	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	4
III. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) (пункт 2 повестки дня)	5	5
IV. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 3 повестки дня)	6	5
V. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 4 повестки дня)	7–10	5
A. Предложение по этапу 2 разработки глобальных технических правил	7–9	5
B. Предложение по поправкам к этапу 1 и проекту этапа 2 разработки глобальных технических правил.....	10	6
VI. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 5 повестки дня)	11	7
VII. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 6 повестки дня)	12	7

GE.16-09469 (R) 030816 110816



* 1 6 0 9 4 6 9 *

Просьба отправить на вторичную переработку



VIII.	Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 7 повестки дня)	13–14	7
IX.	Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт повестки 8 дня)	15–16	8
X.	Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 9 повестки дня)	17–23	9
XI.	Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 10 повестки дня)	24–26	10
XII.	Правила № 21 (внутреннее оборудование) (пункт 11 повестки дня)	27	11
XIII.	Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 12 повестки дня)	28–29	11
XIV.	Правила № 25 (подголовники) (пункт 13 повестки дня)	30	12
XV.	Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 14 повестки дня)	31–35	12
XVI.	Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 15 повестки дня)	36–37	13
XVII.	Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 16 повестки дня)	38	13
XVIII.	Правила № 100 (транспортные средства с электроприводом) (пункт 17 повестки дня)	39	14
XIX.	Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 18 повестки дня)	40	14
XX.	Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 19 повестки дня)	41–46	15
XXI.	Общие поправки к правилам № 14 и 16 (пункт 20 повестки дня)	47	16
XXII.	Общие поправки к правилам № 16, 44, 94 и 129 (пункт 21 повестки дня)	48	16
XXIII.	Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)	49–60	16
A.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности	49–50	16
B.	Определения и акронимы в правилах, относящихся к ведению GRSP	51	17
C.	Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп	52–53	17
D.	Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2016 года	54	17
E.	Объемный механизм определения точки Н	55	17
F.	Интеллектуальные транспортные системы	56	18
G.	Эффективность систем транспортных средств, основывающихся на использовании программного обеспечения и подпадающих под действие правил	57	18
H.	Опыт использования нетрадиционных транспортных средств в Соединенных Штатах Америки	58	18

I.	Выражение признательности.....	59–60	18
XXIV.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 23 повестки дня).....	61	19
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-59-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения.....		21
II.	Проект поправок к Правилам № 16 (ремни безопасности).....		23
III.	Проект поправок к Правилам № 44 (лобовое столкновение).....		37
IV.	Проект поправок к Правилам № 80 (прочность сидений и их креплений (городские автобусы)).....		42
V.	Проект поправок к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы).....		43
VI.	Перечень неофициальных рабочих групп GRSP.....		50

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою пятьдесят девятую сессию в Женеве 9–13 мая 2016 года под председательством г-на Нха Нгуена (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 и Amend.2) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, и Японии. В работе сессии участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводо-изготовителей мотоциклов (МАЗМ) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По приглашению секретариата на сессии присутствовал эксперт от Ассоциации европейских производителей велосипедов (АЕПВ).

2. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

3. GRSP согласилась с предложением эксперта от Соединенного Королевства внести следующие поправки в пункт 1 доклада о работе предыдущей сессии GRSP (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/58):

"...Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, **Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства)**, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии..."

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/1 и Add.1
неофициальный документ GRSP-59-07

4. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/1 и Add.1), предложенную для пятьдесят девятой сессии, вместе с новыми пунктами 22 g), 22 h), 22 i) и 23 повестки дня, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-59-07). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении VI к настоящему докладу.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2016/72
неофициальный документ GRSP-59-13

5. GRSP отметила, что Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3) на его сессии в июне 2016 года была направлена просьба о разрешении на разработку поправки к ГТП № 1 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2016/72). В то же время эксперт от ЕК представил конкретное предложение по поправкам к ГТП № 1 ООН (GRSP-59-13). Секретариату было поручено распространить GRSP-59-13 под официальным условным обозначением на сессии GRSP в декабре 2016 года в ожидании принятия АС.3 документа ECE/TRANS/WP.29/2016/72 на его сессии в июне 2016 года.

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

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

6. Эксперт от Соединенного Королевства от имени Председателя неофициальной рабочей группы (НРГ) по этапу 2 разработки Глобальных технических правил № 7 ООН (ГТП № 7 ООН) уточнил, что НРГ применяет более эмпирический подход к определению биомеханических критериев и что изучаются альтернативные методологии. Он сообщил, что НРГ, как предполагается, завершит к сессии GRSP в декабре 2016 года разработку предложений по ГТП № 7 ООН и по добавлению 1 к Общей резолюции № 1 (ОР.1) в интересах включения технических требований к манекену с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенному для испытания на удар сзади (BioID). В заключение он отметил, что требуется продлить мандат НРГ до марта 2017 года для завершения разработки окончательных предложений и что АС.3 одобрил эту просьбу на своей сессии в марте 2016 года.

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

A. Предложение по этапу 2 разработки глобальных технических правил

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2
неофициальный документ GRSP-59-16

7. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что Национальная администрация безопасности дорожного движения (НАБДД) приступила к проведению своего анализа затрат и выгод, но еще не завершила его. Он сообщил, что пока не ясно, когда этот анализ будет завершен, и что, как можно надеяться, Соединенные Штаты Америки смогут представить его результаты в ходе сессии GRSP в декабре 2016 года. Кроме того, он отметил, что в контексте уведомления относительно предлагаемой разработки нормативных положений (УППП)

по безопасности пешеходов будет рассмотрен процесс транспонирования как этапа 1, так и этапа 2 разработки глобальных технических правил в его стране.

8. Эксперт от ЕК разъяснил, что документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2 был подготовлен экспертами Целевой группы по зоне испытания бампера (ЦГ-ЗИБ), которая является одной из подгрупп НРГ по этапу 2 разработки данных ГТП, который будет включать концепцию ударного элемента гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI). GRSP отметила, что сразу же после согласования GRSP на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2 вопроса о контрольных значениях для оценки степени травмирования (КЗОТ) для гибкой модели нижней части ноги (FlexPLI) при испытании на удар о бампер в целях усовершенствования этого испытания данный текст будет включен в проект предложения по ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15).

9. Эксперт от Республики Корея представил предложение о разрешении на внесение поправок в ГТП ООН (GRSP-59-16) для включения в них положений, касающихся активных складных систем капота. GRSP отметила, что данное предложение предварительно будет направлено АС.3 в качестве неофициального документа сессии АС.3, которая состоится в июне 2016 года, с целью его официального принятия на сессии Комитета в ноябре 2016 года. Было также решено, что эксперт от Республики Корея представит к сессии GRSP в декабре 2016 года официальное предложение по поправкам, предусматривающее внесение поправок в нынешний текст данных ГТП ООН (этап 1) и в проект текста этапа 2 разработки ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15). GRSP отметила жесткость предлагаемого графика завершения работы (декабрь 2017 года). Эксперт от Республики Корея предложил учредить для разработки предлагаемых поправок целевую группу, а не НРГ. Эксперт от МОПАП вынес рекомендацию о том, чтобы в ее работе приняли участие все Договаривающиеся стороны соглашений 1958 и 1998 годов, с тем чтобы эта группа смогла разработать согласованную на глобальном уровне процедуру испытаний.

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

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

10. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSP о том, что упоминавшаяся в пункте 7 выше деятельность в контексте УППП продолжается и что в ее рамках пройдет дискуссия по предлагаемым новым требованиям относительно испытаний модели головы (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5). Он рекомендовал заинтересованным сторонам прокомментировать предлагаемые поправки к испытаниям модели головы в рамках УППП, с тем чтобы можно было разработать согласованную на глобальном уровне процедуру. GRSP подтвердила, что данное предложение о поправках затронет этапы 1 и 2 разработки ГТП ООН.

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

11. GRSP отметила, что НАБДД готовит УПНП по этапу 1 разработки ГТП ООН, которое, как ожидается, будет представлено к концу года. В то же время Председатель GRSP сообщил группе, что число стран, являвшихся ранее спонсорами и совместными спонсорами на этапе 1 разработки ГТП ООН, на этапе 2 возрастет. Он также отметил, что реализация программы работы по ГТП в рамках Соглашения 1998 года, как предполагается, будет завершена в ближайшее время и что тогда АС.3 будет представлено для одобрения неофициальное предложение относительно разрешения на разработку этапа 2 ГТП ООН.

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

12. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил GRSP о ходе работы НРГ. Он отметил, что группа планирует провести совещания в июне 2016 года для завершения разработки проекта добавления к Общей резолюции № 1, с тем чтобы оно включало технические требования относительно манекена 50-го перцентиля, предназначенного для испытания на боковой удар (WorldSID). Он подтвердил, что для согласования женского манекена 5-го перцентиля, предназначенного для испытания на боковой удар (WorldSID), все еще требуются пересмотр соответствующих документов и время. GRSP решила сохранить этот пункт в повестке дня для дальнейшей доработки этого вопроса на ее сессии в декабре 2016 года.

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

Документация: неофициальные документы GRSP-59-10 и GRSP-59-11

13. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил GRSP информационные материалы (GRSP-59-11) о ходе работы НРГ по безопасности электромобилей (БЭМ). Он также представил доклад о ходе работы НРГ (GRSP-59-10). Он сообщил GRSP, что самое последнее совещание НРГ состоялось в Токио (в марте 2016 года). Он разъяснил, что деятельность всех девяти целевых групп НРГ протекала достаточно быстро, чтобы ее можно было завершить в рамках предоставленного мандата по этапу 1 разработки ГТП ООН. Таким образом, он сообщил GRSP о следующем графике завершения деятельности НРГ:

а) 13–17 июня 2016 года: одиннадцатое совещание НРГ по БЭМ состоится в Вашингтоне, ОК, Соединенные Штаты Америки. Целевые группы (ЦГ) также проведут совещания на этой же неделе перед совещанием НРГ.

б) Сентябрь 2016 года: двенадцатое совещание НРГ по БЭМ планируется провести в конце сентября 2016 года. Решение о месте его проведения будет принято на одиннадцатом совещании.

с) Октябрь–декабрь 2016 года: возможные совещания редакционных групп.

d) Декабрь 2016 года: представление GRSP проекта ГТП ООН в качестве неофициального документа.

e) Январь–февраль 2017 года: возможные совещание по БЭМ и/или редакционное совещание.

f) Июнь–ноябрь 2017 года: представление AC.3 проекта ГТП ООН и их введение в Глобальный реестр.

14. Эксперт от Франции предложил использовать аналогичную Правилам № 100 ООН область применения, включая транспортные средства большой грузоподъемности. В то же время эксперт от ЕК просил уточнить требования о "защитном барьере" для защиты от электрического удара. GRSP отметила, что ЦГ № 8 НРГ занимается вопросом включения транспортных средств большой грузоподъемности. Кроме того, было отмечено, что в марте 2016 года было опубликовано УПНП с предложением внести поправки в Федеральный стандарт по безопасности автотранспорта № 305 (Электромобили: защита от утечки электролита и электрического разряда) и предусмотреть возможность использования барьера в целях обеспечения электробезопасности. Эксперт от Соединенных Штатов Америки уточнил, что этим УПНП будут установлены положения о безопасности как для эксплуатационного сценария, так и для сценария ДТП. Это позволит ввести согласованные требования с учетом нынешних усилий данной НРГ. Он предложил экспертам рассмотреть вышеупомянутое УПНП по следующему адресу в Интернете: www.nhtsa.gov/staticfiles/rulemaking/pdf/nprmfmvss-305-03032016.docx.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-58-13

15. Эксперт от Австралии напомнил о задаче документа GRSP-58-13, нацеленного на устранение несовместимости требований правил ООН с существующими конструкциями детских удерживающих систем (ДУС) в Австралии и Северной Америке и на включение Правил № 14 в приложение 4 к будущим правилам ООН № 0, касающимся МОУТКТС. Он отметил, что в его адрес поступили следующие основные замечания: i) рекомендовать исключить любые положения, охватывающие крепления, не являющиеся креплениями ISOFIX, и регулировать эти аспекты на национальном уровне и ii) изменить пределы смещения с учетом нагрузки, применяемой в ходе испытания. Эксперт от МОПАП повторил, что отдает предпочтение разделению этих Правил на две части, каждая из которых применялась бы в виде отдельных Правил; речь идет о креплениях ремней безопасности и о креплениях детских удерживающих устройств (положения о последних будут исключены на основании приложения 4 к Правилам № 0 ООН). Он разъяснил, что это решение позволит урегулировать проблему отсутствия согласованных положений о креплениях ДУС на мировом уровне и избежать проблем с официальным утверждением типа в таких странах, как Австралия. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что отдает предпочтение долгосрочному решению в виде использования и впредь единых Правил. Вместе с тем он указал, что если у изготовителей транспортных средств в этой связи возникнут проблемы с конструкцией и официальным утверждением типа, то он в итоге поддержит решение, предложенное экспертом от МОПАП. Эксперт от Франции разделил точку зрения эксперта от Соединенного Королевства. Вместе с тем он сделал оговорку относительно необходимо-

сти изучения данного вопроса, с тем чтобы рассмотреть все последствия разделения данных Правил ООН.

16. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2016 года на основе возможного пересмотренного предложения и сохранить документ GRSP-58-13 в повестке дня следующей сессии GRSP в качестве неофициального.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/2
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/8
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/12
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/15
неофициальные документы GRSP-58-15-Rev.1,
GRSP-59-06-Rev.2, GRSP-59-12, GRSP-59-19-Rev.1
и GRSP-59-20

17. Эксперт от КСАОД сообщил GRSP, что из-за недостатка времени не было представлено никаких обновленных предложений о введении положений, касающихся приспособлений для проверки наличия пространства для универсальных раскладных детских удерживающих систем (ДУС). Эксперт от Франции разъяснил, что ИСО завершает дискуссию по этому вопросу и что после подготовки окончательного стандарта GRSP сможет предложить согласованную поправку в данной связи. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2016 года.

18. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/8, нацеленный на уточнение вопроса о наличии пространства для установки ДУС. Эксперт от МОПАП также представил пересмотренное предложение о поправках (документ GRSP-59-20, заменяющий собой GRSP-58-15-Rev.1) для упрощения информации, содержащейся в руководстве по эксплуатации. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/8 с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу, и документ GRSP-59-20, воспроизведенный в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить оба предложения для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2016 года в качестве проекта приложения 8 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 ООН.

19. Эксперт от Японии представил материалы (GRSP-59-12) для передачи документа GRSP-59-06-Rev.2 (заменяющего собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/2), нацеленного на введение положений, касающихся сигнализаторов непристегнутых ремней безопасности (СНРБ) на всех сиденьях транспортных средств. Эксперт от Соединенного Королевства признал технологические и эксплуатационные трудности и поддержал предложение об исключении некоторых категорий транспортных средств и сидений из области применения этих положений (например, транспортных средств, допускающих доступ для инвалидов колясок, съёмных сидений и откидных сидений). Он счел, что для выработки надежных решений необходимы лишь некоторые из этих положений, причем для временного пользования. Эксперт от Италии подчеркнул необходимость в определении "откидного сиденья", которое отсутствует в нынешнем тексте Правил № 16 ООН и в документе GRSP-59-06-Rev.2. Кроме то-

го, он усомнился в воспроизводимости альтернативного использования взрослого женского манекена 5-го перцентиля в испытаниях на срабатывание СНРБ.

20. GRSP в конечном счете приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/2 с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу (GRSP-59-06-Rev.2). Секретариату было поручено представить это предложение для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2016 года в качестве проекта поправок серии 07 к Правилам № 16 ООН. Было решено, что возможные изменения к переходным положениям (пункты 15.4–15.10) могут быть предложены и представлены в качестве неофициального документа за семь недель до начала сессии WP.29 в ноябре 2016 года, с тем чтобы их смог рассмотреть Совет Европейского союза и чтобы AC.1 мог провести голосование по этому предложению.

21. Эксперты от Дании представили документ GRSP-59-19-Rev.1 (заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/12), подготовленный совместно с экспертом от Японии и нацеленный на пересмотр таблицы в приложении XVI "Установка ремней безопасности с указанием типов ремней и втягивающих устройств" к Правилам ООН. GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение на рассмотрение и голосование на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2016 года в качестве составной части (см. пункт 18) проекта дополнения 8 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 ООН.

22. GRSP также рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/15, нацеленный на уточнение предписаний о динамичном испытании систем заднего сиденья. GRSP приняла это предложение без поправок. Секретариату было поручено представить его для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2016 года в качестве составной части (см. пункты 18 и 21) проекта дополнения 8 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 ООН.

23. И наконец, из-за недостатка времени GRSP решила отложить обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13 до своей сессии в декабре 2016 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/27
неофициальные документы GRSP-57-23 и GRSP-58-28-Rev.1

24. Эксперт от Нидерландов сообщил GRSP о ходе работы "ЦГ по энергопоглощающей способности сидений" (прежней группы заинтересованных экспертов по новым технологиям удерживающих систем). Он уточнил, что недавно эта группа провела совещание в Париже и что она все еще занимается обновлением документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/27. Он отметил, что данное предложение будет охватывать случаи большего перемещения в направлении вперед водителя или пассажиров, удерживаемых новой системой ремней безопасности, оснащенной устройствами ограничения нагрузки. GRSP также приняла к сведению, что эта Целевая группа также продолжит работу по параллельным поправкам к правилам № 21, 25 и 80.

25. Эксперт от КСАОД напомнил GRSP о неофициальном документе GRSP-57-23, который он представил в ходе пятьдесят седьмой сессии группы и в котором описаны различные сценарии испытания сидений на прочность с учетом недостаточной ясности нынешних положений. Эксперт от Нидерландов вызвался подготовить предложение с учетом опасений эксперта от КСАОД к сессии GRSP, которая состоится в декабре 2016 года.

26. Эксперт от Японии также напомнил GRSP о неофициальном документе GRSP-58-28-Rev.1, содержащем предложение о приведении Правил № 17 ООН в соответствие с положениями проекта ГТП № 7 ООН (этап 2). GRSP решила сохранить документ GRSP-58-28-Rev.1 в качестве справочного в повестке дня своей декабрьской сессии 2016 года в ожидании итогов работы НРГ по ГТП № 7 ООН (этап 2).

XII. Правила № 21 (внутреннее оборудование) (пункт 11 повестки дня)

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

27. GRSP отметила, что никакой новой информации для обновления документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/28 в контексте данного пункта повестки дня (см. пункт 24 выше) пока не поступило, и решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2016 года.

XIII. Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 12 повестки дня)

28. GRSP приняла к сведению представленное секретариатом ЕЭК ООН исследование по шлемам, которое призвано увеличить осведомленность о Правилах № 22 ООН во всем мире путем повышения безопасности двухколесных транспортных средств, включая велосипеды с электродвигателем (типа "pedalex") (с ним можно ознакомиться также на основной странице WP.29 по следующему адресу в Интернете: www.unece.org/trans/main/welcwp29.html). Эксперт от МАЗМ поддержал эти инициативы, нацеленные на усиление защиты пользователей механических двухколесных транспортных средств во всем мире.

29. Эксперт от Франции проинформировал GRSP о текущей проблеме, с которой столкнулась национальная полиция при установлении подлинности знаков официального утверждения типа на шлемах. Эксперт от Германии сообщил, что правительство его страны проанализировало шлемы, реализованные в стране, и что в числе выявленных проблем была сделана ссылка на знаки официального утверждения типа. В этой связи он сообщил, что для подробного изложения данной проблемы к сессии GRSP в декабре 2016 года будут представлены соответствующие материалы.

XIV. Правила № 25 (подголовники) (пункт 13 повестки дня)

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

30. Никакой новой информации в рамках данного пункта повестки дня представлено не было (см. пункты 24 и 27).

XV. Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/9
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/11
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/14
неофициальные документы GRSP-59-02-Rev.2, GRSP-59-04,
GRSP-59-05, GRSP-59-15-Rev.1 и GRSP-59-17

31. Эксперт от КСАОД представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/3 и GRSP-59-04 с предложением обновить ссылки на европейские стандарты по токсичности и воспламеняемости материалов, используемых для изготовления детских удерживающих систем (ДУС). Эксперт от Японии представил документ GRSP-59-05, содержащий поправки к этому предложению. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/3 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2016 года в качестве проекта дополнения 12 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН.

32. Эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/9 с целью согласования текстов данных Правил ООН на русском и английском языках. GRSP приняла это предложение без поправок и поручила секретариату представить его для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2016 года в качестве проекта исправления 2 к пересмотру 3 к Правилам № 44 ООН.

33. Эксперт от Международной организации потребительских союзов (МОПС) представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/11 для исключения положений о ДУС ISOFIX из Правил № 44 ООН. Эксперт от КСАОД усомнился в правильности этого предложения, так как на рынке уже имеется слишком много продукции ISOFIX. В этой связи он рекомендовал указать в этом предложении надлежащие сроки завершения работы по распространению официальных утверждений типа ДУС ISOFIX на основании данных Правил ООН и таким образом избежать искажения системы официального утверждения типа. Следовательно, эксперт от МОПС представил документ GRSP-59-15-Rev.1 в сотрудничестве с экспертами от КСАОД и МОПАП. Эксперт от МОПАП отметил, что сфере применения данного предложения в большей степени соответствует дополнение, а не поправки новой серии. Эксперт от Китая разъяснил, что данное предложение вызовет отрицательную реакцию в виде увеличения затрат в его стране: в национальное законодательство GB 14166 включена значительная часть положений Правил № 44 ООН, в том числе положения об ISOFIX. И наконец, GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/11 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу (GRSP-59-15-Rev.1). Секретариату было

поручено представить это предложение (как отдельный официальный документ) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2016 года в качестве составной части (см. пункт 31) проекта дополнения 12 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН.

34. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/14, нацеленный на устранение различий в толкованиях аспектов установки ДУС в Правилах № 44 ООН. Эксперт от Франции, возглавляющий НРГ по УДУС, напомнил GRSP, что НРГ по УДУС рассмотрела эту тему в рамках рабочего документа CRS-56-05, с которым можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: www2.unecse.org/wiki/display/trans/CRS+56th+meeting. Председатель просил экспертов GRSP более обстоятельно изучить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/14 и рабочий документ CRS-56-05 и решил возобновить дискуссию по этому вопросу на сессии в декабре 2016 года.

35. И наконец, эксперт от Испании от имени Группы технической службы (ГТС) по правилам № 44 и 129 представил материалы (GRSP-59-17) об итогах работы ГТС по документу GRSP-59-02-Rev.2 с обновлением положений об испытаниях в рамках Правил № 44 ООН. GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении III к настоящему докладу и поручила секретариату представить его для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2016 года в качестве составной части проекта дополнения 12 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН (см. пункты 31 и 33).

XVI. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 15 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-59-09-Rev.1

36. Никакой новой информации в рамках данного пункта повестки дня представлено не было (см. пункты 24, 27 и 30).

37. Эксперт от Германии представил документ GRSP-59-09-Rev.1 для разъяснения требований относительно защитного устройства, подлежащего установке на сиденьях, обращенных вбок. GRSP приняла документ GRSP-59-09-Rev.1, воспроизведенный в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2016 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 80 ООН.

XVII. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 16 повестки дня)

38. Никакой новой информации в рамках данного пункта повестки дня представлено не было.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/7

39. Эксперт от Бельгии представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/7 с предложением по переносу дополнительных положений об электрической безопасности троллейбусов из Правил № 107 ООН (транспортные средства M₂ и M₃) в Правила № 100 ООН (транспортные средства с электрическим приводом). Она разъяснила, что цель данного предложения состоит в информировании GRSP по вопросу о толковании области применения как одних, так и других Правил для охвата аспектов электрической безопасности троллейбусов. Эксперт от ЕК предложил провести обстоятельный анализ для выяснения того, можно ли надлежащим образом определить данное предложение в качестве поправки к Правилам № 100 ООН. Эксперт от МОПАП просил в большей степени прояснить этот аспект. Он отметил, что пока не в состоянии дать ответ. Он предложил стимулировать более тесную координацию совместных действий по этому вопросу, предпринимаемых такими другими рабочими группами, как Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности, и Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации. И наконец, он предложил просить указаний у WP.29 на его сессии в июне 2016 года относительно возможностей продвижения в нужном направлении. GRSP также отметила, что аспекты электрической безопасности троллейбусов сопряжены с многочисленными последствиями для различных правил ООН, например для Правил № 10 ООН (электромагнитная совместимость) и Правил № 107 ООН (официальное утверждение транспортных средств категории M₂ или M₃ в отношении общей конструкции). GRSP указала, что GRSG на ее сессии в апреле 2016 года предпочла сохранить положения о троллейбусах в Правилах № 107 ООН. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2016 года. В то же время эксперт от Бельгии вызвалась провести подробный анализ и внести предложение по всем вопросам, относящимся к деятельности GRSG и GRE и представить неофициальный документ к сессии WP.29 в июне 2016 года для разъяснения данной проблемы с учетом поступивших указаний.

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

40. Никакой новой информации в рамках данного пункта повестки дня представлено не было.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/4
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/5
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/10
неофициальные документы GRSP-59-03-Rev.1, GRSP-59-04,
GRSP-59-05, GRSP-59-08-Rev.1, GRSP-59-14 и GRSP-59-17

41. Эксперт от Испании представил документ GRSP-59-03-Rev.1 в качестве параллельной поправки к Правилам № 44 ООН (см. пункт 35 выше) для усовершенствования методов испытания. GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2016 года в качестве проекта дополнения 5 к первоначальному тексту Правил № 129 ООН и в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 129 ООН.

42. GRSP приняла к сведению документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/5, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6, GRSP-59-04 и GRSP-59-05 в качестве параллельных поправок (уже принятых в случае Правил № 44 ООН) для обновления ссылок на европейские стандарты по токсичности и воспламеняемости материалов, используемые для изготовления детских удерживающих систем (ДУС) (см. пункт 31 выше). GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/5 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6 с поправками, содержащимися в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить эти предложения для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2016 года в качестве составной части (см. пункт 41) проекта дополнения 5 к первоначальному тексту Правил № 129 ООН и в качестве составной части (см. пункт 41 выше) проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 129 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6).

43. Эксперт от Франции, являющийся председателем НРГ по усовершенствованным детским удерживающим системам (УДУС), представил материалы (GRSP-59-14), освещающие ход работы этой НРГ в контексте внесения последних изменений (GRSP-59-08-Rev.1) в официальное предложение по поправкам серии 02 к Правилам ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/4). Он разъяснил, что предлагаемая новая серия поправок направлена на включение: i) УДУС категории "бустерное сиденье" (бустерное сиденье со спинкой) в область применения Правил № 129 ООН и ii) предложения Испании (GRSP-59-03-Rev.1). В заключение он отметил, что этот проект поправок последней серии будет рассматриваться в качестве этапа 2 разработки данных Правил ООН.

44. GRSP в конечном счете приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/4, воспроизведенный в добавлении 1 к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2016 года в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 129 ООН.

45. Кроме того, эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/10 для приведения текста этих Правил ООН на русском языке в соответствие с их текстом на английском языке. GRSP приняла это предложение без поправок и поручила секретариату представить его для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре

2016 года в качестве проекта исправления 2 к первоначальному варианту Правил № 129 ООН.

46. Со ссылкой на дискуссию, прошедшую в рамках пункта 9 повестки дня (см. пункт 17 выше), GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до следующей сессии с учетом возможного обновления документа GRSP-58-21, который будет представлен НРГ по УДУС.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-58-03-Rev.1

47. GRSP отметила, что эксперт от ЕК представит пересмотренное предложение (заменяющее собой документ GRSP-58-03-Rev.1) на сессии GRSP в декабре 2016 года с целью стимулирования использования ISOFIX и особенно концепции автоматически конфигурируемых детских удерживающих систем размера i (для ограничения неправильного использования ДУС).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/30
неофициальный документ GRSP-59-01

48. Эксперт от Венгрии сообщил GRSP (GRSP-59-01) о том, что одобряет документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/30, нацеленный на согласование информации (указываемой на предупреждающей наклейке подушки безопасности) о правильной установке детских удерживающих систем (ДУС). GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2016 года, с тем чтобы эксперты могли представить все свои подробные замечания к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/30.

XXIII. Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)

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

Документация: неофициальный документ GRSP-59-21

49. Эксперт от Японии представил соответствующие материалы (GRSP-59-21) для информирования GRSP о том, что большую часть погибших в ДТП в Японии за последнее время составляют пешеходы.

50. Эксперт от ЕК сообщил GRSP о предстоящем пересмотре Правил по общей безопасности (ЕК) № 661/2009 Европейского парламента и Совета. Он заявил, что в июле 2016 года Европейский парламент и Совет будут проинформированы о запланированных мерах по обеспечению неуклонного снижения численности жертв дорожно-транспортных происшествий. Он указал, что ЕК в тесном сотрудничестве с заинтересованными сторонами проведет анализ затрат и выгод для соответствующей оценки воздействия. И наконец, он сообщил о

своим намерением предложить более конкретные меры на сессии GRSP в 2016 году.

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

51. GRSP отметила файлы Excel, которые постоянно добавляются на ее веб-сайте и в которых содержатся сокращения и условные обозначения правил ООН и ГТП ООН (www.unecsc.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/acronyms_definitions.html). Председатель GRSP сообщил о подготовке к сессии GRSP в декабре 2016 года – в сотрудничестве с председателями НРГ – неофициального документа, в котором будут сведены воедино акронимы и определения, используемые в ГТП ООН, в целях их пересмотра и передачи соответствующих замечаний в секретариат.

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

Документация: неофициальный документ WP.29-168-12

52. GRSP приняла к сведению ход работы по проекту пересмотра 3 Соглашения 1958 года (ECE/TRANS/WP.29/1120, пункты 45-55), а также то обстоятельство, что он, как ожидается, будет принят на сессии WP.29 в ноябре 2016 года. Эксперт от Японии, являющийся представителем по МОУТКС в GRSP, передал доклад о ходе работы НРГ по МОУТКС (WP.29-167-09). GRSP отметила до сих пор не решенный вопрос, касающийся Правил № 14, и настоятельно призвала к нахождению решения для их включения в перечень А Правил № 0 ООН.

53. GRSP приняла к сведению: i) решение Комитета по внутреннему транспорту финансировать ДЕТА из регулярного бюджета; ii) решение представителя Германии уйти с поста председателя НРГ от ДЕТА и iii) решение об аннулировании предложения о размещении базы данных ДЕТА до того, как будет обеспечено ее финансирование и размещение в рамках ЕЭК ООН.

Д. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2016 года

54. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 168-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1120).

Е. Объемный механизм определения точки Н

55. Эксперт от Германии сообщил GRSP о своей отставке с поста председателя НРГ по согласованию технических требований к объемному механизму определения точки Н. Он подчеркнул, что эксперты продемонстрировали заинтересованность в этой деятельности, и настоятельно призвал GRSP принять соответствующее решение относительно назначения нового председателя этой НРГ. GRSP приняла к сведению решение эксперта от Германии и решила проинформировать о нем WP.29 на его сессии в июне 2016 года.

F. Интеллектуальные транспортные системы

56. Никакой новой информации в рамках данного пункта повестки дня представлено не было.

G. Эффективность систем транспортных средств, основывающихся на использовании программного обеспечения и подпадающих под действие правил

Документация: неофициальный документ WP.29-168-15

57. Секретарь GRRF сообщил о последующих мерах в контексте решения, принятого WP.29 на его сессии в марте 2016 года (ECE/TRANS/WP.29/1120, пункт 38), а именно о i) дискуссии GRRF в рамках МОУТКТС (WP.29-168-15) и ii) рабочих характеристиках автомобильных систем (например, систем контроля давления в шинах) в других условиях, помимо апробированных в рамках нормативных процедур испытаний. Он сообщил GRSP, что некоторые системы безопасности, особенно те из них, которые зависят от программного обеспечения, конструируются, возможно, лишь для функционирования в ограниченных условиях, идентичных условиям испытаний, а не во всех соответствующих условиях вождения. GRSP никоим образом не отреагировала в данной связи и решила исключить этот пункт из повестки дня следующих сессий.

H. Опыт использования нетрадиционных транспортных средств в Соединенных Штатах Америки

Документация: неофициальный документ GRSP-59-18

58. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил документ GRSP-59-18 с информацией о растущем числе тихоходных транспортных средств (ТТС) и трехколесных мотоциклов (нетрадиционных транспортных средств), эксплуатируемых на автодорогах США, а также об аспектах соответствия, обеспечиваемого его администрацией.

I. Выражение признательности

59. Узнав о том, что г-н Ричард Дамм (Германия) больше не будет участвовать в работе сессий GRSP, группа высоко оценила его плодотворный вклад в работу GRSP и пожелала ему всего наилучшего в его будущей деятельности.

60. GRSP приняла к сведению, что г-н Луис-Сильвен Айрал (ККАОД) выходит на пенсию и больше не будет присутствовать на сессиях. GRSP высоко оценила неизменную поддержку, которую он оказывал ей в течение всех лет его участия в работе сессий. GRSP пожелала г-ну Айралу длительного и счастливого пребывания на пенсии, отметив высокие заслуги г-на Дамма и г-на Айрала продолжительными аплодисментами.

XXIV. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 23 повестки дня)

61. В связи со своей шестидесятой сессией, которую намечено провести в Женеве 13 (9 ч. 30 м.) – 16 (12 ч. 30 м.) декабря 2016 года, GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 16 сентября 2016 года, т.е. за двенадцать недель до начала сессии. GRSP утвердила следующую предварительную повестку дня:

1. Утверждение повестки дня.
2. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей).
3. Глобальные технические правила № 7 (подголовники).
4. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов):
 - a) предложение по этапу 2 разработки глобальных технических правил;
 - b) предложение по поправкам к этапу 1 и по проекту этапа 2 разработки глобальных технических правил.
5. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
6. Согласование манекенов для испытания на боковой удар.
7. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей.
8. Правила № 14 (крепления ремней безопасности).
9. Правила № 16 (ремни безопасности).
10. Правила № 17 (прочность сидений).
11. Правила № 21 (внутреннее оборудование).
12. Правила № 22 (защитные шлемы).
13. Правила № 25 (подголовники).
14. Правила № 44 (детские удерживающие системы).
15. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы)).
16. Правила № 94 (лобовое столкновение).
17. Правила № 127 (безопасность пешеходов).
18. Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы).
19. Правила № 134 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)).
20. Правила № 135 (боковой удар о столб (БУС)).
21. Правила № 136 (электрические транспортные средства категории L (ЭТС-L)).
22. Правила № 137 (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам).

23. Общие поправки к правилам № 14 и 16.
24. Общие поправки к правилам № 16, 44, 94 и 129.
25. Выборы должностных лиц.
26. Прочие вопросы:
 - a) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности;
 - b) определения и акронимы в правилах, относящихся к компетенции GRSP;
 - c) разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп;
 - d) основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2016 года;
 - e) объемный механизм определения точки Н;
 - f) интеллектуальные транспортные системы.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRSP-59-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01	Венгрией	21	A	Замечания по общим поправкам к правилам № 16, 44, 94 и 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)	a)
02/Rev.2	Испанией	14	A	Предложение по дополнению 12 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)	d)
03/Rev.1	Испанией	20	A	Предложение по проекту дополнения 5 к Правилам № 129 – Предложение по проекту дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)	d)
04	КСАОД	14 и 19	A	Общие поправки к рабочим документам ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/3 (Правила № 44), ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/5 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6 (Правила № 129)	d)
05	Японией	14 и 19	A	Предложение по общим поправкам к правилам № 44 и 129	d)
06/Rev.2	Францией, Японией, Республикой Корея и ЕК	9	A	Предложение по поправкам серии 07 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	d)
07	Председателем GRSP	1	A	Порядок рассмотрения пунктов повестки дня пятьдесят девятой сессии GRSP	a)
08/Rev.1	Францией	19	A	Предложение по поправкам серии 02 на этапе 2 разработки Правил № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)	d)
09/Rev.1	Германией	15	A	Предложение по поправкам серии 04 к Правилам № 80 (прочность сидений и их креплений)	d)
10	США	7	A	Проект протокола десятого совещания неофициальной рабочей группы по безопасности электромобилей – Глобальные технические правила	a)
11	США	7	A	Неофициальная рабочая группа по безопасности электромобилей – Глобальные технические правила	a)
12	Японией	9	A	Доклад и пояснительный документ Целевой группы по СНРБ	a)
13	ЕК	2	A	Предложение по разработке поправки 2 к Глобальным техническим правилам № 1, касающимся дверных замков и элементов крепления дверей	b)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
14	Францией	19	A	Доклад о ходе работы НРГ по ДУС в контексте этапа 2 разработки Правил № 129	a)
15/Rev.1	МОПС	14	A	Предложение по поправкам серии 05 к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)	d)
16	Республикой Корея	4 a)	A	Запрос относительно разрешения на разработку поправки к Глобальным техническим правилам № 9 (безопасность пешеходов)	b)
17	Испанией	14	A	Совещание Группы технической службы (ГТС) по ДУС	a)
18	США	22 g)	A	Опыт работы НАБДД в области использования нетрадиционных транспортных средств	a)
19/Rev.1	Данией/ Японией	9	A	Предложение по дополнению 8 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	d)
20	МОПАП	9	A	Предложение по дополнению 8 к поправкам серии 06 к Правилам № 16 (ремни безопасности)	d)
21	Японией	22 a)	A	Исследование по вопросу о безопасности пешеходов, проведенное в Японии	a)

Примечания:

- a) Рассмотрение завершено или документ заменен другим документом.
- b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве документа с официальным условным обозначением.
- c) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа.
- d) Документ принят и будет представлен WP.29.

Приложение II

Проект поправок к Правилам № 16 (ремни безопасности)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/8 (см. пункт 18 настоящего доклада)

Пункт 8.3.4 изменить следующим образом:

- "8.3.4 Ремни безопасности или удерживающие системы, имеющие втягивающие устройства, устанавливаются таким образом, чтобы втягивающие устройства функционировали надлежащим образом и эффективно сматывали лямку ремня. В случае устройства для регулировки по высоте, а также гибкого устройства регулировки по высоте в районе плеча проводят проверку, как минимум в самом высоком и самом низком положении, с целью убедиться в том, что втягивающее устройство автоматически подгоняет ремень в районе плеча соответствующего пользователя после **пристегивания**, а также в том, что в случае **отстегивания** плоский язычок поднимается вверх."

Поправки, принятые на основе документа GRSP-59-20 (см. пункт 18 настоящего доклада)

Содержание изменить следующим образом:

"Содержание

....

Приложения

....

- 17 Предписания по установке ремней безопасности и удерживающих систем для водителей и взрослых пассажиров механических транспортных средств, занимающих сиденья, обращенные вперед, по установке детских удерживающих систем ISOFIX и детских удерживающих систем размера i.....

...

Добавление 3: **Пример подробной информации, в частности для изготовителей детской удерживающей системы**

Добавление 4: Установка манекена 10-летнего ребенка

..."

Приложение 17 изменить следующим образом:

"Приложение 17

Предписания по установке ремней безопасности и удерживающих систем для водителей и взрослых пассажиров механических транспортных средств, занимающих сиденья, обращенные вперед, по установке детских удерживающих систем ISOFIX и детских удерживающих систем размера i

1. Совместимость с детскими удерживающими устройствами
- 1.1 Изготовитель транспортного средства **приводит** в руководстве по эксплуатации транспортного средства **простое указание для пользователя транспортного средства на положение каждого пассажирского места для сидения, в котором его можно использовать для установки детских удерживающих систем. Эта информация указывается при помощи пиктограмм или на государственном языке либо, по крайней мере, на одном из государственных языков страны, в которой продается данное транспортное средство.**

В отношении каждого пассажирского места для сидения, обращенного вперед, и для каждого **обозначенного** положения системы ISOFIX изготовитель транспортного средства должен **указать**:

- a) **пригодно ли** данное место для сидения для детских удерживающих устройств "универсальной" категории (см. пункт 1.2 ниже) **и/или**
- b) **пригодно ли** данное место для сидения для детских удерживающих систем размера i (см. пункт 1.4 ниже) **и/или**
- c) **пригодно ли** данное место для сидения для детских удерживающих систем, которые не указаны выше (например, см. пункт 1.3 ниже).

Если место для сидения пригодно только для установки детских удерживающих систем, располагаемых по направлению движения, то это обстоятельство **также** должно быть указано **в руководстве по эксплуатации транспортного средства.**

Помимо указанной выше информации для пользователя транспортного средства, изготовители транспортных средств предоставляют информацию, определенную в добавлении 3 к настоящему приложению. Например, эту информацию можно включить в отдельные приложения к руководству по эксплуатации транспортного средства или в технические описания транспортного средства либо изложить на специальной веб-странице.

- 1.2 **Детская удерживающая система универсальной категории означает детское удерживающее устройство, официально утвержденное в качестве "универсальной" категории на основании дополнения 5**

к поправкам серии 03 к Правилам № 44. Места для сидения, **которые** указаны изготовителем транспортного средства в качестве пригодных для установки детских удерживающих систем, **должны** соответствовать предписаниям **добавления 1 к настоящему приложению.**

- 1.3 Детское удерживающее устройство ISOFIX официально утверждается на основании дополнения 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 44 или Правил № 129. Места ISOFIX, указанные изготовителем транспортного средства в качестве пригодных для установки детских удерживающих систем ISOFIX, **должны соответствовать положениям добавления 2 к настоящему приложению.**
- 1.4 Детское удерживающее устройство размера i означает детское удерживающее устройство, официально утвержденное по категории размера i в Правилах № 129. Места для сидения, которые указаны изготовителем транспортного средства в качестве пригодных для установки детских удерживающих систем размера i, **должны соответствовать положениям добавления 2 к настоящему приложению."**

Приложение 17, добавление 2, пункт 2 изменить следующим образом:

"2. Процедура испытания

Места ISOFIX на транспортном средстве, **определенные** изготовителем транспортного средства, **проверяются на предмет выявления того, могут ли на них быть установлены ФПДУУ, перечисленные в пункте 4 настоящего добавления.** Если изготовитель транспортного средства указал, что на данном месте (данных местах) ISOFIX будет установлено какое-либо особое ФПДУУ, то считается, что на нем могут быть установлены ФПДУУ меньших размеров с той же ориентацией.

Сиденья размера i, **определенные** изготовителем транспортного средства, **проверяются на предмет выявления того, могут ли на них быть установлены фиксирующие приспособления ДУУ как ISO/R2, так и ISO/F2X (см. пункт 4 настоящего приложения), включая оценочный объем пространства для установки опоры размера i.**

В обоих случаях (место (места) ISOFIX и размера i) применяется следующая процедура:"

Приложение 17, Добавление 3,

Таблицы 1–3 исключить.

Включить следующую новую таблицу 1:

"Приложение 17 – Добавление 3

Пример подробной информации, в частности для изготовителей детской удерживающей системы

Таблица 1

В настоящей таблице содержится техническая информация, предназначенная, например, конкретно для изготовителя детской удерживающей системы, и ее перевода на государственные языки по этой причине не требуется

Число мест для сидения	Места для сидения								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Место для сидения, пригодное для универсальной категории с ремнем (да/нет)									
Место для сидения размера <i>i</i> (да/нет)									
Место для сидения, пригодное для использования бокового фиксирующего приспособления (L1/L2)									
Наиболее крупное из пригодных фиксирующих приспособлений, обращенных против направления движения (R1/R2/R3)									
Наиболее крупное из пригодных фиксирующих приспособлений, установленных по направлению движения (F1/F2/F2X/F3)									

1. Добавить информацию по каждому месту для сидения, не являющемуся местом размера *i*, но совместимому с опорой, как указано в настоящих Правилах.
2. Добавить информацию по каждому месту для сидения, оснащено нижними креплениями ISOFIX, но без верхнего страховочного троса, как указано в настоящих Правилах.
3. Добавить информацию о том, расположены ли пряжки ремня безопасности для взрослого по бокам между обоими нижними креплениями ISOFIX.

Примечание:

1. В качестве ориентира служит обычное направление движения; столбики в таблице, касающиеся мест для сидения, которые отсутствуют в транспортном средстве, могут быть исключены.
2. Нумерация мест для сидения осуществляется следующим образом:

<i>Номер сиденья</i>	<i>Место в транспортном средстве</i>
1	Переднее левое
2	Переднее среднее
3	Переднее правое
4	Левое во втором ряду
5	Среднее во втором ряду
6	Правое во втором ряду
7	Левое в третьем ряду
8	Среднее в третьем ряду
9	Правое в третьем ряду

Информация о номере места может быть передана в виде таблицы либо схематического рисунка или пиктограмм.

**Принятые поправки к документу
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/2
(см. пункт 20 настоящего доклада)**

...

Пункты 2.45 и 2.46 изменить следующим образом:

- "2.45 *"Сигнализация второго уровня"* означает визуальное и звуковое предупреждение, которое приводится в действие в условиях движения транспортного средства **в соответствии с пунктами 8.4.2.4.1.1–8.4.2.4.1.3 при непристегнутом ремне безопасности водителя или любого из пассажиров переднего ряда и либо непристегнутом, либо находящемся в процессе отстегивания ремне безопасности любого пассажира заднего ряда.**
- 2.46 *"Непристегнутый ремень безопасности"* означает, по выбору изготовителя, ситуацию, когда гнездо пряжки ремня безопасности водителя или **любого** пассажира остается пустым или когда лямка выходит из втягивающего устройства **на меньшую длину, чем это необходимо для пристегивания пряжки на незанятом сиденье в его крайнем заднем положении.**"

...

Пункты 8.4.1 и 8.4.1.1 исключить и включить новые пункты 8.4.1–8.4.1.3 следующего содержания:

- "8.4.1 Требования для отдельных сидений и изъятия
- 8.4.1.1 Сиденье водителя в транспортных средствах категорий М и N¹⁰, а также пассажирские сиденья в том же ряду, где расположено сиде-

ные водителя, в транспортных средствах категорий М и N должны быть оборудованы сигнализатором непристегнутого ремня безопасности, отвечающим требованиям пункта 8.4.3.

- 8.4.1.2 Все сиденья заднего(их) ряда(ов) транспортных средств категорий М₁ и N₁¹⁰ должны быть оборудованы сигнализатором непристегнутого ремня безопасности, отвечающим требованиям пункта 8.4.4.

Если изготовителем транспортного средства предусматривается установка системы сигнализации непристегнутого ремня безопасности на заднем сиденье транспортного средства другой категории, то такая система может быть официально утверждена в соответствии с настоящими Правилами.

- 8.4.1.3 Сигнализатор непристегнутого ремня безопасности не является обязательным для откидных сидений (т.е. обычно находящихся в сложенном состоянии и предназначенных для использования в случае необходимости, **например для откидных сидений членов экипажа городских и междугородных автобусов**), а также сидений, оборудованных ремнем типа S (в том числе привязным ремнем).

Независимо от пунктов 8.4.1.1 и 8.4.1.2 выше, сигнализаторы непристегнутого ремня безопасности также не требуются **на задних сиденьях** в машинах скорой помощи, автомобилях, предназначенных для ритуальных услуг, **и в жилых прицепах, а также на всех сиденьях** в транспортных средствах, предназначенных для использования подразделениями вооруженных сил, гражданской обороны, пожарной охраны и службами, ответственными за поддержание правопорядка."

Пункт 8.4.2 изменить следующим образом:

"8.4.2 Общие требования"

Пункт 8.4.2.1 изменить следующим образом:

"8.4.2.1 Визуальное предупреждение"

Пункт 8.4.2.1.1 изменить следующим образом:

- "8.4.2.1.1 Датчик визуального предупреждения должен располагаться таким образом, чтобы он был без труда видим и распознаваем водителем при дневном освещении, а также позволял отличать его от других сигнальных обозначений."

Пункт 8.4.2.1.2 изменить следующим образом:

- "8.4.2.1.2 Визуальное предупреждение подается при помощи постоянного или проблескового контрольного сигнала."

Включить новый пункт 8.4.2.2 следующего содержания:

"8.4.2.2 Звуковое предупреждение"

¹⁰ В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4, пункт 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

Пункт 8.4.2.1.3 (прежний), изменить нумерацию на 8.4.2.2.1, а текст следующим образом:

"8.4.2.2.1 Звуковое предупреждение подается при помощи постоянного или прерывистого (**пауза длится не более одной секунды**) звукового сигнала либо непрерывного голосового сообщения. В последнем случае изготовитель транспортного средства должен обеспечить возможность использования для целей оповещения языков той страны, на рынке которой планируется реализация транспортного средства."

Пункт 8.4.2.1.4 (прежний), изменить нумерацию на 8.4.2.2.2, а текст следующим образом:

"8.4.2.2.2 Звуковое предупреждение должно легко распознаваться водителем."

Включить новый пункт 8.4.2.3 следующего содержания:

"8.4.2.3 Сигнализация первого уровня"

Пункт 8.4.2.2 (прежний), изменить нумерацию на 8.4.2.3.1, а текст следующим образом:

"8.4.2.3.1 Сигнализация первого уровня должна состоять, по крайней мере, из датчика визуального предупреждения, который приводится в действие на 30 секунд или дольше **в случае сидений**, охватываемых пунктом 8.4.1.1, и на 60 секунд или дольше **в случае сидений**, охватываемых пунктом 8.4.1.2, **когда ремень безопасности на любом из сидений не пристегнут и когда ключ повернут в замке зажигания или активирована функция центрального управления.**"

Включить новый пункт 8.4.2.3.2 следующего содержания:

"8.4.2.3.2 Сигнализация первого уровня может быть прекращена, когда:

- а) ни один из ремней безопасности, активировавших сигнализацию, не является непристегнутым, или**
- б) сиденье(сиденья), которое(рые) активировало(вали) сигнализацию, уже не занято (не заняты)."**

Пункт 8.4.2.3, изменить нумерацию на 8.4.2.3.3.

Включить новый пункт 8.4.2.4 следующего содержания:

"8.4.2.4 Сигнализация второго уровня"

Пункт 8.4.2.4 (прежний), изменить нумерацию на 8.4.2.4.1, а текст следующим образом:

"8.4.2.4.1 Сигнализация второго уровня должна состоять из визуального и звукового предупреждения, приводимого в действие не менее чем на 30 секунд, кроме периодов, в течение которых сигнализация может отключаться на период до 3 секунд, **когда, по усмотрению изготовителя выполняется условие или сочетание условий, перечисленных в пунктах 8.4.2.4.1.1–8.4.2.4.1.3.** Сигнализация второго уровня имеет преимущество перед сигнализацией первого уровня в тех случаях, когда сигнализация первого уровня по-прежнему находится в состоянии активации."

Пункты 8.4.2.4.1–8.4.2.4.3 (прежние), изменить нумерацию на 8.4.2.4.1.1–8.4.2.4.1.3, а текст следующим образом:

- "8.4.2.4.1.1 Пройденное расстояние превышает пороговое значение. Пороговое значение не должно превышать 500 м. Расстояние, пройденное транспортным средством вне обычных условий эксплуатации, не учитывается.
- 8.4.2.4.1.2 Скорость движения транспортного средства превышает пороговое значение. Пороговое значение не должно превышать 25 км/ч.
- 8.4.2.4.1.3 **Продолжительность времени (при работающем двигателе, включенной силовой установке и т.д.) превышает пороговое значение. Пороговое значение не должно превышать 60 секунд. Время работы сигнализации первого уровня и время движения транспортного средства вне обычных условий эксплуатации не учитываются."**

Включить новые пункты 8.4.2.4.2–8.4.2.4.5 следующего содержания:

- "8.4.2.4.2 **Пороговые значения срабатывания сигнализатора непристегнутого ремня безопасности, указанные в пунктах 8.4.2.4.1.1–8.4.2.4.1.3, могут сбрасываться,**
- a) **когда открывается любая из дверей при движении транспортного средства вне обычных условий эксплуатации или**
 - b) **когда сиденье (сиденья), которое(рые) активировало(и) сигнализацию, уже не занято (не заняты).**
- 8.4.2.4.3 **Сигнализация второго уровня может быть прекращена,**
- a) **когда ни один из ремней безопасности, активировавших сигнализацию, не является непристегнутым,**
 - b) **когда транспортное средство начинает функционировать вне обычных условий эксплуатации, или**
 - c) **когда сиденье (сиденья), которое(рые) активировало(и) сигнализацию, уже не занято (не заняты).**
- 8.4.2.4.4 **Сигнализация второго уровня возобновляется в контексте срабатывания сигнализатора непристегнутого ремня в течение требуемой продолжительности времени, когда вновь, по усмотрению изготовителя выполняется условие или любое сочетание условий, перечисленных в пунктах 8.4.2.4.1.1–8.4.2.4.1.3.**
- 8.4.2.4.5 **Если ремень безопасности отстегивается согласно пунктам 8.4.3.3 и 8.4.4.5, то пороговые значения, указанные в пунктах 8.4.2.4.1.1–8.4.2.4.1.3, измеряются с момента отстегивания ремня."**

Пункт 8.4.2.5 (прежний), изменить нумерацию на 8.4.2.4.6.

Включить новые пункты 8.4.3–8.4.4.6 следующего содержания:

- "8.4.3 **Сигнализаторы непристегнутых ремней безопасности на сиденьях водителя и пассажиров, находящихся в одном ряду с водителем**

- 8.4.3.1 Сигнализаторы непристегнутых ремней безопасности на сиденьях водителя и пассажиров, находящихся в одном ряду с водителем, должны отвечать требованиям, изложенным в пункте 8.4.2.
- 8.4.3.2 Цвет и обозначение визуального предупреждения должны соответствовать определению в пункте 21 таблицы 1 Правил № 121.
- 8.4.3.3 Сигнализация второго уровня активируется, когда ремень безопасности отстегнут или отстегивается при функционировании транспортного средства в обычных условиях эксплуатации и, по усмотрению изготовителя, выполнено условие или любое сочетание условий, перечисленных в пунктах 8.4.2.4.1.1–8.4.2.4.1.3.
- 8.4.4 Сигнализаторы непристегнутых ремней безопасности для пассажиров, занимающих сиденья заднего(их) ряда(ов).
- 8.4.4.1 Сигнализаторы непристегнутых ремней безопасности для пассажиров, занимающих сиденья заднего(их) ряда(ов) должны отвечать требованиям, изложенным в пункте 8.4.2.
- 8.4.4.2 Визуальное предупреждение должно указывать по крайней мере все задние сиденья и позволять смотрящему вперед водителю, находящемуся на сиденье водителя, определить сиденье, на котором не пристегнут ремень безопасности. В случае транспортных средств с информированием об использовании задних сидений нет необходимости в том, чтобы визуальное предупреждение указывало непристегнутые ремни безопасности на незанятых сиденьях.
- 8.4.4.3 Цвет визуального предупреждения может быть не красным, а другим, и обозначение визуального предупреждения в случае ремней безопасности, охватываемых пунктом 8.4.1.2, может содержать элементы, которые не определены в Правилах № 121. Кроме того, сигнализацию первого уровня для сидений, охватываемых пунктом 8.4.1.2, может аннулировать водитель.
- 8.4.4.4 Для ремней безопасности, охватываемых пунктами 8.4.1.1 и 8.4.1.2, может использоваться один контрольный сигнал.
- 8.4.4.5 Сигнализация второго уровня активируется, когда ремень безопасности отстегивается при функционировании транспортного средства в обычных условиях эксплуатации и, по усмотрению изготовителя, выполнено условие или любое сочетание условий, перечисленных в пунктах 8.4.2.4.1.1–8.4.2.4.1.3."

Пункты 8.4.2.6–8.4.2.6.2, изменить нумерацию на 8.4.5–8.4.5.2, а текст следующим образом:

- "8.4.5 Конструкция сигнализатора непристегнутого ремня безопасности может допускать возможность его отключения.
- 8.4.5.1 В том случае, когда предусматривается возможность кратковременного отключения, отключить сигнализатор непристегнутого ремня безопасности должно быть **значительно** труднее по сравнению с застегиванием и отстегиванием пряжки ремня безопасности (т.е. для этого требуется **задействовать конкретные элементы управления, которые не являются конструктивной частью**

пряжки ремня безопасности), причем эта операция допустима только в том случае, когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии. Если зажигание или функция центрального управления выключается более чем на 30 минут, а затем включается вновь, то в этом случае функция кратковременного отключения сигнализатора непристегнутого ремня безопасности должна восстанавливаться. **Возможности кратковременной деактивации соответствующего(их) визуального(ых) предупреждения(ий) не допускается.**

- 8.4.5.2 В том случае, когда предусматривается возможность долговременного отключения, для отключения устройства должно требоваться выполнение определенной последовательности манипуляций, подробно описываемых только в техническом руководстве изготовителя и/или требующих использования инструментальных средств (механических, электрических, цифровых и т.д.), не входящих в комплект инструментария транспортного средства. **Возможности долговременной деактивации соответствующего(их) визуального(ых) предупреждения(ий) не допускается."**

Включить новые пункты 15.4–15.10 следующего содержания:

- "15.4 **Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 07 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками серии 07. Договаривающиеся стороны продолжают предоставлять распространения официальных утверждений, предоставленных на основании поправок предшествующих серий.**
- 15.5 **Начиная с 1 сентября 2019 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предшествующих серий, которые были первоначально распространены не ранее 1 сентября 2019 года.**
- 15.6 **Использование сигнализатора непристегнутого ремня безопасности на съемных задних сиденьях или на любом сиденье ряда, в котором имеется сиденье с пневматическим подъемником, не является обязательным для целей предоставления официального утверждения типа на основании поправок серии 07 до 1 сентября 2022 года.**
- 15.7 **До 1 сентября 2021 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий, которые были первоначально распространены до 1 сентября 2019 года.**
- 15.8 **Начиная с 1 сентября 2021 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам.**
- 15.9 **Независимо от пункта 15.8 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать офи-**

циальные утверждения типа ООН, касающиеся ремней безопасности и удерживающих систем, на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам.

- 15.10 Независимо от пункта 15.8 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам и касающиеся транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 07."

...

Приложение 18 изменить следующим образом:

"Приложение 18

Испытания сигнализатора непристегнутого ремня безопасности

Пункт 1 изменить следующим образом:

- "1. Испытание сигнализации первого уровня должно проводиться при следующих условиях:

...

- е) на подушку каждого сиденья в том же ряду, где расположено сиденье водителя, помещают груз массой 40 кг или присутствие водителя и пассажиров в салоне транспортного средства имитируют при помощи альтернативного метода, указанного изготовителем транспортного средства, при условии, что масса водителя или пассажира не превышает 40 кг. По просьбе изготовителя транспортного средства также может быть симитирована нагрузка на задних сиденьях;

либо в качестве альтернативы (по усмотрению изготовителя):

на подушку каждого сиденья, указанного изготовителем в качестве находящегося в том же ряду, что и сиденье водителя, помещают какой-либо предмет или человека, представляющих тело взрослой женщины пятого перцентиля¹, либо же присутствие водителя и пассажиров на борту транспортного средства имитируется при помощи альтернативного метода, указанного изготовителем транспортного средства и согласованного с технической служ-

¹ Технические характеристики и подробные чертежи манекена "Гибрид III", основные размеры которого соответствуют 5-му перцентилю лиц женского пола Соединенных Штатов Америки, и спецификации его регулировки для проведения этого испытания сданы на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. С ними можно ознакомиться по запросу в секретариате ЕЭК ООН, Дворец Наций, Женева, Швейцария. Может использоваться лицо женского пола, вес которого составляет 46,7–51,25 кг, а рост – 139,7–150 см.

бой и органом по официальному утверждению типа. По просьбе изготовителя транспортного средства также может быть симитирована нагрузка на задних сиденьях;

- f) состояние сигнализатора непристегнутого ремня безопасности проверяется для всех соответствующих сидений при условиях а)–е)."

...

Новый пункт 2.1.1 изменить следующим образом:

"2.1.1 Испытание для сиденья водителя, когда ремень безопасности отстегнут до начала движения

...

- d) состояние сигнализатора непристегнутого ремня безопасности проверяется для сиденья водителя при условиях а)–с)."

Новый пункт 2.2.1 изменить следующим образом:

"2.2.1 Испытание для сиденья(ий) в том же ряду, где расположено сиденье водителя, когда ремень безопасности отстегнут до начала движения

...

- с) на сиденье(я) в том же ряду, где расположено сиденье водителя, помещают груз массой 40 кг или присутствие водителя и пассажиров в салоне транспортного средства имитируют при помощи метода, указанного изготовителем;

либо в качестве альтернативы (по усмотрению изготовителя):

на подушку каждого сиденья, указанного изготовителем в качестве находящегося в том же ряду, что и сиденье водителя, помещают какой-либо предмет или человека, представляющих тело взрослой женщины пятого перцентиля, либо же присутствие водителя и пассажиров на борту транспортного средства имитируется при помощи альтернативного метода, указанного изготовителем транспортного средства и согласованного с технической службой и органом по официальному утверждению типа. По просьбе изготовителя транспортного средства также может быть симитирована нагрузка на задних сиденьях;

..."

Новый пункт 2.2.2 изменить следующим образом:

"2.2.2 Испытание для сиденья в том же ряду, где расположено сиденье водителя, когда ремень безопасности отстегивают во время движения:

- a) ремни безопасности сиденья водителя и пассажирских сидений пристегнуты;
- b) на сиденье(я) в том же ряду, где расположено сиденье водителя, помещают груз массой 40 кг или присутствие водителя

и пассажиров в салоне транспортного средства имитируют при помощи метода, указанного изготовителем;

либо в качестве альтернативы (по усмотрению изготовителя):

на подушку каждого сиденья, указанного изготовителем в качестве находящегося в том же ряду, что и сиденье водителя, помещают какой-либо предмет или человека, представляющих тело взрослой женщины пятого перцентиля, либо же присутствие водителя и пассажиров на борту транспортного средства имитируется при помощи альтернативного метода, указанного изготовителем транспортного средства и согласованного с технической службой и органом по официальному утверждению типа. По просьбе изготовителя транспортного средства также может быть симитирована нагрузка на задних сиденьях;

- c) испытуемое ... по выбору изготовителя;
- d) ремень (ремни) безопасности сиденья(ий) **в том же ряду**, где расположено сиденье водителя, не пристегнут(ы);

..."

...

**Принятые поправки к документу
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/12
(см. пункт 21 настоящего доклада)**

Приложение 16 изменить следующим образом:

"Приложение 16

Установка ремней безопасности с указанием типов ремней и втягивающих устройств

Минимальные требования к ремням безопасности и втягивающим устройствам						
Категория транспорта средства	Сиденья, обращенные вперед				Сиденья, обращенные назад	Сиденья, обращенные вбок
	Боковые сиденья		Центральные сиденья			
	Передние	Помимо передних	Передние	Помимо передних		
M ₁	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m	-
M ₂ < 3,5 т	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M ₂ > 3,5 т	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m, или Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m, или Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m, или Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m, или Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M ₃	Br3, Br4m, Br4Nm, или Ar4m или Ar4Nm ● Условия допуска поясного ремня см. в пункте 8.1.7	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m или Ar4Nm ● Условия допуска поясного ремня см. в пункте 8.1.7	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m либо Ar4Nm ● Условия допуска поясного ремня см. в пункте 8.1.7	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m либо Ar4Nm ● Условия допуска поясного ремня см. в пункте 8.1.7		B, Br3, Br4m, Br4Nm
N ₁	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm, Br4m, Br4Nm Ø Допускается поясной ремень, указанный в пункте 8.1.2.1, если сиденье находится с внутренней стороны прохода	B, Br3, Br4m, Br4Nm или A, Ar4m, Ar4Nm* ¹ Допускается поясной ремень, указанный в пункте 8.1.6, если ветровое стекло не находится в исходной зоне	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-
N ₂	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m, Ar4Nm* Допускается поясной ремень, указанный в пункте 8.1.6, если ветровое стекло находится вне исходной зоны, а также в случае сиденья водителя	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm или A, Ar4m, Ar4Nm* Допускается поясной ремень, указанный в пункте 8.1.6, если ветровое стекло не находится в исходной зоне	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-
N ₃	Br3, Br4m, Br4Nm или Ar4m, Ar4Nm* Допускается поясной ремень, указанный в пункте 8.1.6, если ветровое стекло находится вне исходной зоны, а также в случае сиденья водителя	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm или A, Ar4m, Ar4Nm* Допускается поясной ремень, указанный в пункте 8.1.6, если ветровое стекло не находится в исходной зоне	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-

A: ремень (поясной и диагональный с креплением в трех точках)
3: автоматически запирающееся втягивающее устройство

B: ремень (поясной) с креплением в двух точках
4: аварийное запирающееся втягивающее устройство

г: втягивающее устройство
N: повышенный уровень чувствительности
●: см. пункт 8.1.7 настоящих Правил²

m: аварийное запирающееся втягивающее устройство с повышенным уровнем чувствительности (см. пункты 2.14.3 и 2.14.5 Правил № 16)

*: см. пункт 8.1.6 настоящих Правил²

Ø: см. пункт 8.1.2.1 настоящих Правил

¹ Исправление к дополнению 12 к поправкам серии 04, применимое ab initio.

² Исправление к пересмотру 4, применимое ab initio.

Примечание: Во всех случаях вместо ремней типа A или B могут устанавливаться ремни типа S при условии использования креплений, соответствующих Правилам № 14.

Если в качестве ремня S в соответствии с настоящими Правилами утвержден ремень привязного типа при использовании лямки поясного ремня, лямок плечевого ремня и, возможно, одного или нескольких втягивающих устройств, то изготовителем/подателем заявки могут быть представлены одна или две дополнительные проходящие между ног лямки, включая их фиксацию к креплениям. Эти дополнительные крепления необязательно должны отвечать требованиям Правил № 14 (исправление к дополнению 14 к поправкам серии 04, применимое ab initio)."

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 44 (лобовое столкновение)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/3 (см. пункт 31 настоящего доклада)

...

Пункты 6.1.5 и 6.1.6 изменить следующим образом:

"6.1.5 Изготовитель детской удерживающей системы ... разделов стандарта EN 71-3:2013 (пункт 4.2, таблица 2, категория III – для **конкретных требований и пункт 7.3.3 – для методологии испытаний**). По усмотрению ...

6.1.6 Воспламеняемость детской удерживающей системы, представленной на официальное утверждение, оценивают с помощью одного из следующих методов:

...

Метод 2

Заявитель ...**100 мм** в минуту. Каждый..."

...

**Принятые поправки к документу
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/11
(см. пункт 33 настоящего доклада)**

Пункт 6.1.3 изменить следующим образом:

"6.1.3 В зависимости от ... сиденья.

**Возможные конфигурации для таблицы официального утверждения
с указанием групп/категорий**

Группа Категория	Универсальная ⁽¹⁾		Полууниверсальная ⁽²⁾		Ограниченного использования		Конкретного транс- портного средства		
	ДУС	ДУС ISOFIX	ДУС	ДУС ISOFIX	ДУС	ДУС ISOFIX	ДУС	ДУС ISOFIX	
0	Детская люлька	П	НП	П	П ⁽³⁾	П	НП	П	П ⁽³⁾
	Против направления движения	П	НП	П	П ⁽³⁾	П	НП	П	П ⁽³⁾
0+	Против направления движения	П	НП	П	П ⁽³⁾	П	НП	П	П ⁽³⁾
I	Против направления движения	П	НП	П	П ⁽³⁾	П	НП	П	П ⁽³⁾
	По направлению движения (цельная конструкция)	П	П ⁽³⁾	П	П ⁽³⁾	П	НП	П	П ⁽³⁾
	По направлению движения (нецельная конструкция)	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	По направлению движения (нецельная конструкция – см. пункт 6.1.12)	П	НП	П	НП	П	НП	П	П ⁽³⁾
II	Против направления движения	П	НП	П	НП	П	НП	П	П
	По направлению движения (цельная конструкция)	П	НП	П	НП	П	НП	П	П
	По направлению движения (нецельная конструкция)	П	НП	П	НП	П	НП	П	П
III	Против направления движения	П	НП	П	НП	П	НП	П	П
	По направлению движения (цельная конструкция)	П	НП	П	НП	П	НП	П	П
	По направлению движения (нецельная конструкция)	П	НП	П	НП	П	НП	П	П

Обозначения:

ДУС – детская удерживающая система

П – применяется

НП – не применяется

⁽¹⁾ Под универсальной ДУС ISOFIX подразумеваются 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.

⁽²⁾ Под полууниверсальной ДУС ISOFIX подразумеваются:

- устанавливаемые по направлению движения удерживающие устройства, оборудованные опорой для ног, или
- устанавливаемые против направления движения удерживающие устройства, оборудованные опорой для ног либо лямкой верхнего страховочного троса и предназначенные для эксплуатации на транспортных средствах в положениях, предусматривающих использование системы креплений ISOFIX и крепления верхнего страховочного троса, если это необходимо,
- либо устанавливаемые против направления движения удерживающие устройства с опорой на приборную панель транспортного средства, предназначенные для эксплуатации на переднем пассажирском сиденье, оборудованном системой креплений ISOFIX,
- либо устанавливаемые в боковом положении удерживающие устройства, оснащенные при необходимости препятствующим угловому перемещению приспособлением и предназначенные для эксплуатации на транспортных средствах в положениях, предусматривающих использование системы креплений ISOFIX и крепления верхнего страховочного троса, если это необходимо.

⁽³⁾ **Новые официальные утверждения и распространения официальных утверждений будут предоставляться в соответствии с пунктами 17.16 и 17.17."**

Включить новые пункты 17.16 и 17.17 следующего содержания:

- "17.16** Начиная с 1 сентября 2017 года никаких новых официальных утверждений – на основании настоящих Правил – детских удерживающих систем класса цельной конструкции, относящихся к категориям группы 0, группы 0+ и группы 1, которые оборудованы "креплениями ISOFIX" (как указано в пункте 6.3.2 настоящих Правил), не предоставляется, если они не являются частью многогрупповой детской удерживающей системы, которая будет также официально утверждена по группе 2 и выше.
- 17.17** Начиная с 1 сентября 2020 года никаких распространений официальных утверждений – на основании настоящих Правил – детских удерживающих систем класса цельной конструкции, относящихся к категориям группы 0, группы 0+ и группы 1, которые оборудованы "креплениями ISOFIX" (как указано в пункте 6.3.2 настоящих Правил), не предоставляется, если они не являются частью многогрупповой детской удерживающей системы, которая будет также официально утверждена по группе 2 и выше."

Поправки, принятые на основе документа GRSP-59-02-Rev.2 (см. пункт 35 настоящего доклада)

Пункт 7.1.3.1 изменить следующим образом:

- "7.1.3.1 Детское ... испытательному стенду, после снятия примененной нагрузки."

Пункт 8.1.2.3 изменить следующим образом:

- "8.1.2.3 В этом статическом перевернутом положении вертикально вниз ... прилагают нагрузку, в 4 раза превышающую массу манекена с допуском в $-0/+5\%$ со ссылкой на номинальные массы манекена, указанные в приложении 8 ... ускорение свободного падения или 400 мм/мин. Предписанную максимальную нагрузку сохраняют в течение 30 $-0/+5$ секунд."

Пункт 8.1.3.1.1.3.1 изменить следующим образом:

- "8.1.3.1.1.3.1 Устройство для испытания на замедление:

Замедление ...пункта 8.1.3.4 и изложенным ниже предписаниям:

Для лобового удара тележка продвигается вперед таким образом, чтобы в начале испытания ее скорость составляла $50 +0/-2$ км/ч и ее кривая ускорения вписывалась в заштрихованное пространство на графике, приведенном в дополнении 1 к приложению 7.

Для удара сзади тележка продвигается вперед таким образом, чтобы в начале испытания ее скорость составляла $30 +2/-0$ км/ч и ее кривая ускорения вписывалась в заштрихованное пространство на графике, приведенном в дополнении 2 к приложению 7.

Испытания, проводящиеся на более высокой скорости и/или при кривой ускорения, превышающей верхнюю границу заштрихованного пространства, считаются удовлетворительными, если детская удерживающая система отвечает эксплуатационным требованиям, установленным в отношении данного испытания.

Испытания, проводящиеся на менее высокой скорости, считаются удовлетворительными только в том случае, если кривая ускорения пересекает нижнюю границу заштрихованного пространства в течение суммарного периода до 3 мс.

В порядке выполнения вышеизложенных требований техническая служба должна использовать массу тележки (оснащенную сиденьем), превышающую 380 кг, как это указано в пункте 1 приложения 6."

Пункты 8.3–8.3.3 изменить следующим образом:

- "8.3 Проверка подушки сиденья на испытательном стенде
- 8.3.1 Новая подушка сиденья **на испытательном стенде** должна подвергаться проверке в целях установления начальных значений проникновения в случае максимального замедления при ударе и затем после каждых 50 динамических испытаний или не реже одного раза в месяц (в зависимости от того, что наступает раньше).
- 8.3.2 Процедуры проверки ... при классе частотных характеристик (КЧХ) 60.

С использованием испытательного устройства, описанного в приложении 17 к настоящим Правилам, проводятся три испытания **на опорной поверхности стенда, подготовленных в соответствии с приложением 6 (пенополиуретан, покрытый тканью):** на расстоянии 150 ± 5 мм от переднего края подушки на центральной линии и на расстоянии 150 ± 5 мм в каждую сторону от центральной линии.

Испытываемая подушка помещается на ровной и жесткой поверхности. Устройство устанавливается вертикально над испытательной точкой на **высоте** 500 ± 5 мм и отпускается, с тем чтобы оно нанесло удар по поверхности сиденья. Регистрируется кривая замедления.

- 8.3.3 **Зарегистрированные первоначальные максимальные значения замедления при ударе должны составлять 18 ± 3 g, а последующие зарегистрированные максимальные значения не должны отличаться от первоначальных значений более чем на 15%.**"

Пункт 9.1 изменить следующим образом:

- "9.1 В протоколе испытания...
- ...
- f) **следующие критерии манекена: результирующее ускорение грудной клетки, вертикальное ускорение грудной клетки и их суммарная продолжительность, превышающая предписанные пределы;**

- g) место пряжки во время испытаний, если оно может изменяться, и
- h) название и адрес лаборатории, в которой проведены испытания;
- i) и любая неисправность или поломка."

Приложение 6, пункт 3.1.5, таблицу 1 изменить следующим образом:

"

Плотность по ISO 485 (кг/м ³)	40 -0/+5
Несущая способность по ISO 2439B (H)	
p – 25%	125
p – 40%	155
Коэффициент несущей способности по ISO 3386 (кПа)	4
Удлинение при разрыве по ISO 1798 (%)	180
Механическая прочность по ISO 1798 (кПа)	100
Остаточная деформация при сжатии по ISO 1856 (%)	3

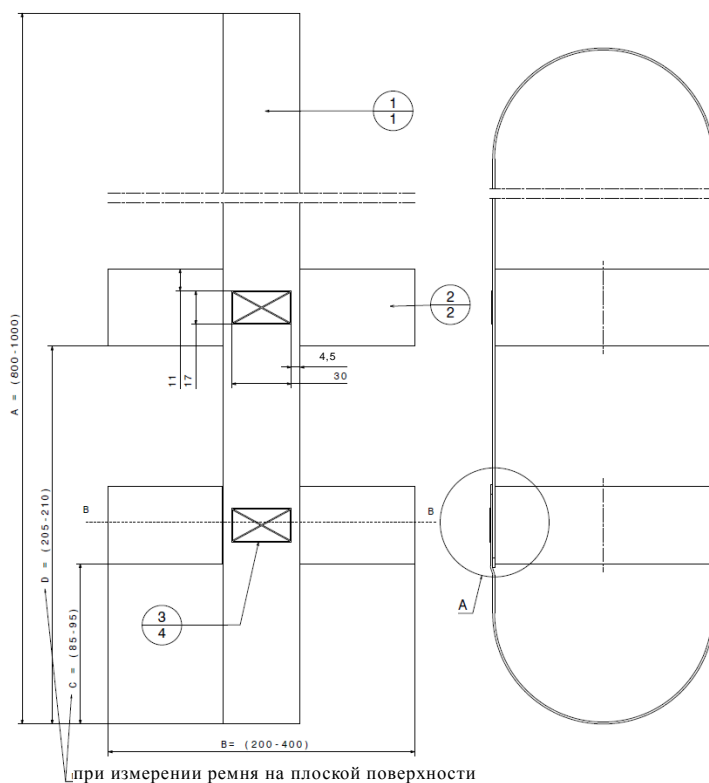
"

Приложение 23 изменить следующим образом:

"Приложение 23

...

Устройство приложения нагрузки II



..."

Приложение IV

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

Поправки, принятые на основе документа GRSP-59-09-Rev.1 (см. пункт 41 доклада)

Пункт 7.4.4 изменить следующим образом:

- "7.4.4 Пассажиры, находящиеся на сиденьях, обращенных вбок, должны быть защищены соответствующим элементом транспортного средства (например, перегородкой, стенкой или спинкой сиденья, обращенного вперед), находящимся перед наиболее удаленным вперед сиденьем, обращенным вбок. Этот элемент транспортного средства должен соответствовать требованиям добавления 7. **Он должен сохранять свою защитную функцию в течение испытания.**"

Приложение V

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

Поправки, принятые на основе документа GRSP-59-03-Rev.1
(см. пункт 41 доклада)

A. Предложение по дополнению 5 к Правилам № 129

Пункт 6.6.3.1 изменить следующим образом:

"6.6.3.1 Усовершенствованную детскую удерживающую систему подвергают испытаниям в соответствии с положениями пункта 7.1.2 настоящих Правил; манекен не должен полностью выбрасываться из устройства на протяжении всего испытания. Кроме того, когда испытательный стенд находится в перевернутом положении, голова манекена не должна перемещаться на расстояние более 300 мм от ее первоначального положения в вертикальном направлении по отношению к испытательному стенду; это измерение проводят после снятия нагрузки."

Пункт 7.1.2.3 изменить следующим образом:

"7.1.2.3 В этом статическом перевернутом положении вертикально вниз... прилагают нагрузку, которая в четыре раза превышает массу манекена с допуском $-0/+5\%$ со ссылкой на номинальные массы манекена, указанные в приложении 8."

Пункт 7.1.3.1.1.5.1 изменить следующим образом:

"7.1.3.1.1.5.1 Устройство для испытания на замедление:

Замедление ... изложенным ниже предписаниям:

Для лобового удара тележка продвигается вперед таким образом, чтобы в начале испытания ее скорость составляла $50 +0/-2$ км/ч и ее кривая ускорения вписывалась в заштрихованное пространство на графике, приведенном в дополнении 1 к приложению 7.

Для удара сзади тележка продвигается вперед таким образом, чтобы в начале испытания ее скорость составляла $30 +2/-0$ км/ч и ее кривая ускорения вписывалась в заштрихованное пространство на графике, приведенном в дополнении 2 к приложению 7.

Испытания, проводящиеся на более высокой скорости и/или при кривой ускорения, превышающей верхнюю границу заштрихованного пространства, считаются удовлетворительными, если детская удерживающая система отвечает эксплуатационным требованиям, установленным в отношении данного испытания.

Испытания, проводящиеся на менее высокой скорости, считаются удовлетворительными только в том случае, если кривая ускорения пересекает нижнюю границу заштрихованного пространства в течение суммарного периода до 3 мс.

В порядке выполнения вышеизложенных требований техническая служба должна использовать массу тележки (оснащенную сиденьем), превышающую 380 кг, как это указано в пункте 1 приложения 6."

Пункты 7.3–7.3.3 изменить следующим образом:

- "7.3 Проверка подушки сиденья на испытательном стенде
- 7.3.1 Новая подушка сиденья на испытательном стенде должна подвергаться проверке в целях установления начальных значений проникновения **в случае максимального замедления при ударе** и затем после каждых 50 динамических испытаний или не реже одного раза в месяц (в зависимости от того, что наступает **раньше**).
- 7.3.2 Процедуры проверки... при классе частотных характеристик (КЧХ) 60.

С использованием испытательного устройства, описанного в приложении 14 к настоящим Правилам, проводятся три испытания **на опорной поверхности стенда, подготовленных в соответствии с приложением 6 (пенополиуретан, покрытый тканью):** на расстоянии 150 ± 5 мм от переднего края подушки на центральной линии и на расстоянии 150 ± 5 мм в каждую сторону от центральной линии.

Испытываемая подушка помещается на ровной и жесткой поверхности. Устройство устанавливается вертикально над испытательной точкой на **высоте** 500 ± 5 мм и отпускается, с тем чтобы оно нанесло удар по поверхности сиденья. Регистрируется кривая замедления.

- 7.3.3 **Зарегистрированные первоначальные максимальные значения замедления при ударе должны составлять 24 ± 4 g, а последующие** зарегистрированные максимальные значения не должны отличаться от первоначальных значений более чем на 15%."

Пункт 8.1 изменить следующим образом:

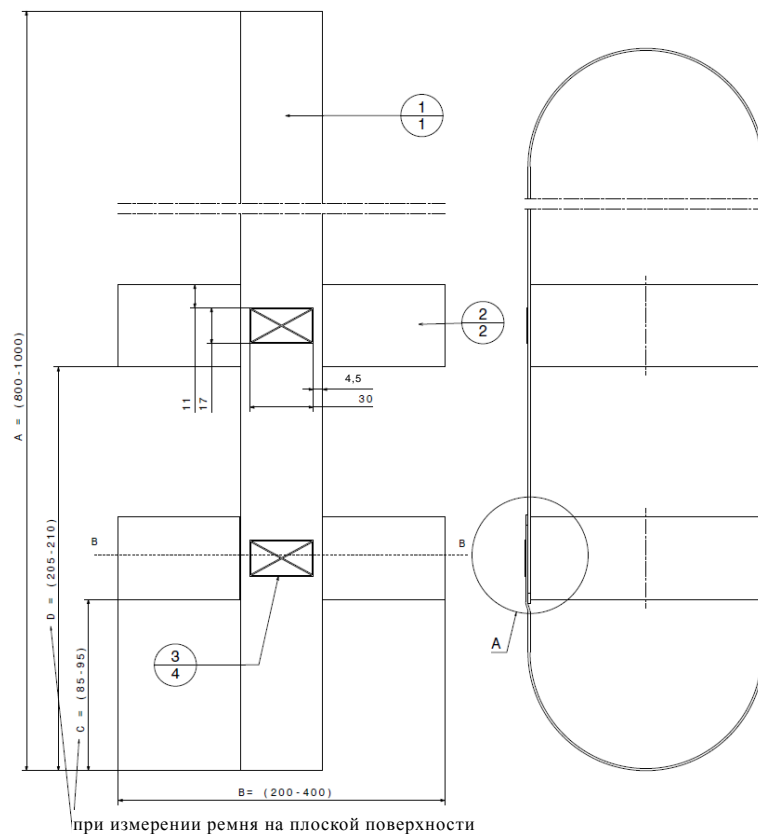
- "8.1 В протоколе испытания...
- ...
- g) **название и адрес лаборатории, в которой проведены испытания;**
- h) и любая неисправность или поломка;
- i) следующие критерии манекена: НРС, ускорение головы **КумЗмс**, сила напряжения шеи, скорость движения шеи, ускорение грудной клетки **КумЗмс**, **отклонение грудной клетки**, давление в районе брюшной полости (в случае лобового столкновения);"

Приложение 21 изменить следующим образом:

"Приложение 21

...

Устройство приложения нагрузки II



..."

В. Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 129

Пункт 7.1.2.3 изменить следующим образом:

"7.1.2.3 В этом статическом перевернутом положении вертикально вниз... прилагают нагрузку, которая в четыре раза превышает массу манекена с допуском $-0/+5\%$ со ссылкой на номинальные массы манекена, указанные в приложении 8..."

Пункт 7.1.3.1.1.5.1 изменить следующим образом:

"7.1.3.1.1.5.1 Устройство для испытания на замедление:

Замедление ... изложенным ниже предписаниям:

Для лобового удара тележка продвигается вперед таким образом, чтобы в начале испытания ее скорость составляла

50 +0/-2 км/ч и ее кривая ускорения вписывалась в заштрихованное пространство на графике, приведенном в дополнении 1 к приложению 7.

Для удара сзади тележка продвигается вперед таким образом, чтобы в начале испытания ее скорость составляла 30 +2/-0 км/ч и ее кривая ускорения вписывалась в заштрихованное пространство на графике, приведенном в дополнении 2 к приложению 7.

Испытания, проводящиеся на более высокой скорости и/или при кривой ускорения, превышающей верхнюю границу заштрихованного пространства, считаются удовлетворительными, если детская удерживающая система отвечает эксплуатационным требованиям, установленным в отношении данного испытания.

Испытания, проводящиеся на менее высокой скорости, считаются удовлетворительными только в том случае, если кривая ускорения пересекает нижнюю границу заштрихованного пространства в течение суммарного периода до 3 мс.

В порядке выполнения вышеизложенных требований техническая служба должна использовать массу тележки (оснащенную сиденьем), превышающую 380 кг, как это указано в пункте 1 приложения 6."

Пункты 7.3–7.3.3 изменить следующим образом:

- "7.3 Проверка подушки сиденья на испытательном стенде
- 7.3.1 Новая подушка сиденья на испытательном стенде должна подвергаться проверке в целях установления начальных значений проникновения **в случае максимального замедления при ударе** и затем после каждых 50 динамических испытаний или не реже одного раза в месяц (в зависимости от того, что наступает **раньше**).
- 7.3.2 Процедуры проверки... при классе частотных характеристик (КЧХ) 60.
- С использованием испытательного устройства, описанного в приложении 14 к настоящим Правилам, проводятся три испытания **на опорной поверхности стенда, подготовленных в соответствии с приложением 6 (пенополиуретан, покрытый тканью):** на расстоянии 150 ± 5 мм от переднего края подушки на центральной линии и на расстоянии 150 ± 5 мм в каждую сторону от центральной линии.
- Испытываемая подушка** помещается на ровной и жесткой поверхности. Устройство устанавливается вертикально над испытательной точкой на **высоте** 500 ± 5 мм и отпускается, с тем чтобы оно нанесло удар по поверхности сиденья. Регистрируется кривая замедления.
- 7.3.3 **Зарегистрированные первоначальные максимальные значения замедления при ударе должны составлять 24 ± 4 g, а последующие зарегистрированные максимальные значения не должны отличаться от первоначальных значений более чем на 15%."**

Пункт 8.1 изменить следующим образом:

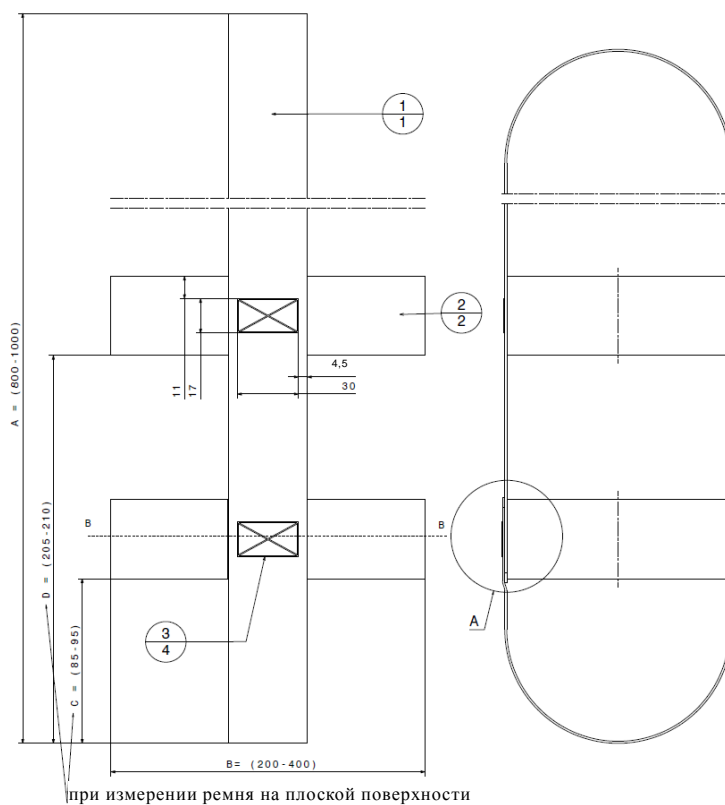
- "8.1 В протоколе испытания...
- ...
- g) **название и адрес лаборатории, в которой проведены испытания;**
- h) и любая неисправность или поломка;
- i) следующие критерии манекена: НРС, ускорение головы **КумЗмс**, сила напряжения шеи, скорость движения шеи, **ускорение грудной клетки КумЗмс**, **отклонение грудной клетки**, **давление в районе брюшной полости (в случае лобового столкновения);"**

Приложение 21 изменить следующим образом:

"Приложение 21

...

Устройство приложения нагрузки II



..."

**Принятые поправки к документу
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/5
(см. пункт 42 настоящего доклада)**

Пункты 6.3.1.1 и 6.3.1.2 изменить следующим образом:

- "6.3.1.1 Изготовитель детской удерживающей системы должен указать в письменной форме, что токсичность материалов, используемых при изготовлении удерживающих систем и соприкасающихся с ребенком, отвечает требованиям соответствующих разделов стандарта **EN 71-3:2013+A1:2014 (пункт 4.2, таблица 2, категория III – для конкретных требований и пункт 7.3.3 – для методологии испытаний)**. По усмотрению технической службы, проводящей испытания, может быть проведена проверка правильности этого указания.
- 6.3.1.2 Воспламеняемость детской удерживающей системы, представленной на официальное утверждение, оценивают с помощью одного из следующих методов:
- ...
- Метод 2
- Заявитель должен указать в письменной форме, что при проведении испытаний в соответствии с приложением 23 к настоящим Правилам используемые материалы являются негорючими и препятствуют распространению пламени по своей поверхности со скоростью более 100 мм в минуту...
- ..."

**Принятые поправки к документу
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6
(см. пункт 42 настоящего доклада)**

Пункты 6.3.1.1 и 6.3.1.2 изменить следующим образом:

- "6.3.1.1 Изготовитель усовершенствованной детской удерживающей системы должен указать в письменной форме, что токсичность материалов, используемых при изготовлении удерживающих систем и соприкасающихся с ребенком, отвечает требованиям соответствующих разделов стандарта **EN 71-3:2013+A1:2014 (пункт 4.2, таблица 2, категория III – для конкретных требований и пункт 7.3.3 – для методологии испытаний)**. По усмотрению технической службы, проводящей испытания, может быть проведена проверка правильности этого указания.
- 6.3.1.2 Воспламеняемость усовершенствованных детских удерживающих систем, представленных на официальное утверждение, оценивают с помощью одного из следующих методов:
- ...
- Метод 1
- Изготовитель усовершенствованной детской удерживающей системы должен указать в письменной форме, что степень воспламеняе-

мости материалов, используемых для изготовления детской удерживающей системы, отвечает методу, изложенному в разделе 5.4 стандарта EN 71-2:2011+A1:2014, в соответствии с которым скорость распространения пламени не должна превышать 30 мм/с. По усмотрению технической службы, проводящей испытания, может быть проведена проверка правильности этого указания. Если несколько тканей соединены вместе, то их испытывают как составной материал.

...

Метод 2

Заявитель должен указать в письменной форме, что при проведении испытаний в соответствии с приложением 23 к настоящим Правилам используемые материалы являются негорючими и препятствуют прохождению пламени по своей поверхности со скоростью более 100 мм в минуту...

..."

Приложение VI

[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 e-mail : david.sutula@dot.gov	December 2016	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 e-mail : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	March 2017	OICA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : pierre.castaing@utac.com	December 2016	
Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm (Germany) Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 e-mail: richard.damm@bmvbs.bund.de	December 2016	
Electric Vehicle Safety (EVS)	Mr. N. Nguyen (USA) (vice-chaired by the European Union and China) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 e-mail : nha.nguyen@dot.gov	December 2016	Japan
Three-dimensional H-point machine	Vacant	[...]	