


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**
Рабочая группа по пассивной безопасности
Шестьдесят шестая сессия
 Женева, 10–13 декабря 2019 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	4
III. Глобальные технические правила № 7 ООН (подголовники) (пункт 2 повестки дня)	4–6	4
IV. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 3 повестки дня)	7–10	5
A. Предложение по поправке 2 (этап 2)	7	5
B. Предложение по поправке 3	8–9	5
C. Предложение по поправке 4	10	6
V. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 4 повестки дня)....	11–12	6
VI. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 5 повестки дня)	13	7
VII. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей) (пункт 6 повестки дня)	14–15	7
VIII. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности) (пункт 7 повестки дня)	16	8
IX. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 8 повестки дня)	17–20	8
X. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 9 повестки дня)	21	9
XI. Правила № 22 ООН (защитные шлемы) (пункт 10 повестки дня)	22–23	9



XII.	Правила № 29 ООН (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 11 повестки дня).....	24	10
XIII.	Правила № 42 ООН (передние и задние защитные устройства) (пункт 12 повестки дня).....	25	10
XIV.	Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы) (пункт 13 повестки дня).....	26–28	11
XV.	Правила № 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы)) (пункт 14 повестки дня).....	29–30	12
XVI.	Правила № 94 ООН (лобовое столкновение) (пункт 15 повестки дня).....	31–33	12
XVII.	Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 16 повестки дня).....	34–35	13
XVIII.	Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 17 повестки дня).....	36–37	13
XIX.	Правила № 111 ООН (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении устойчивости к опрокидыванию) (пункт 18 повестки дня).....	38	13
XX.	Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 19 повестки дня).....	39	14
XXI.	Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 20 повестки дня).....	40–41	14
XXII.	Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) (пункт 21 повестки дня).....	42	15
XXIII.	Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)) (пункт 22 повестки дня).....	43	15
XXIV.	Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства категории L (EV-L)) (пункт 23 повестки дня).....	44	15
XXV.	Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 24 повестки дня).....	45–47	15
XXVI.	Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i) (пункт 25 повестки дня).....	48	16
XXVII.	Предложение по новым Правилам Организации Объединенных Наций, касающимся официального утверждения транспортных средств, безопасности их высоковольтных систем и топливной целостности при столкновении сзади (пункт 26 повестки дня).....	49	16
XXVIII.	Общая резолюция № 1 (пункт 27 повестки дня).....	50	17
XXIX.	Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 28 повестки дня).....	51	17
XXX.	Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 29 повестки дня).....	52	17
XXXI.	Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 30 повестки дня)....	53	17
XXXII.	Выборы должностных лиц (пункт 31 повестки дня).....	54	18
XXXIII.	Прочие вопросы (пункт 32 повестки дня).....	55–64	18
A.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности.....	55	18
B.	Определения и акронимы в правилах, относящихся к компетенции GRSP.....	56	18
C.	Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства).....	57	18

D.	Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2019 года	58	19
E.	Объемный механизм определения точки Н.....	59	19
F.	Интеллектуальные транспортные системы	60	19
G.	Дети, оставленные в автомобилях.....	61	19
H.	Приоритеты работы GRSP	62	19
I.	Выражение признательности.....	63–64	19
XXXIV.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 33 повестки дня)....	65	20
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-66-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения		21
II.	Проект поправок к Правилам № 14 ООН (крепления ремней безопасности)		24
III.	Проект поправок к Правилам № 22 ООН (защитные шлемы)		25
IV.	Проект поправок к Правилам № 42 ООН (передние и задние защитные устройства)		33
V.	Проект поправок к Правилам № 44 ООН (детские удерживающие системы)		34
VI.	Проект поправок к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение)		35
VII.	Проект поправок к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение)		36
VIII.	Проект поправок к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы).....		37
IX.	Перечень неофициальных рабочих групп GRSP		41

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою шестьдесят шестую сессию в Женеве 10–13 декабря 2019 года. В соответствии с правилом 14 Правил процедуры Европейской экономической комиссии (E/ECE/778/Rev.5) в связи с уходом предыдущего Председателя г-на Нха Нгуена с федеральной службы в Министерстве транспорта США функции Председателя сессии выполнял г-н Мартин Кубек (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/Rev.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. Кроме того, в ее работе участвовали представители Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии участвовали также эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной мотоциклетной федерации (ММФ), Глобальной программы оценки новых автомобилей (Глобальной программы НКАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП).
2. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии, содержится в приложении I к настоящему докладу.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/1
неофициальные документы GRSP-66-01-Rev.1 и GRSP-66-15

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/1), предложенную для шестьдесят шестой сессии, порядок рассмотрения ее пунктов (GRSP-66-01-Rev.1) и соответствующие аннотации (GRSP-66-15). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении IX к настоящему докладу.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/20
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/21
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/26
ECE/TRANS/WP.29/AC.3/25/Rev.1
неофициальный документ GRSP-66-41

4. Эксперт от Германии представил документ GRSP-66-41, содержащий поправку 1 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/26) к ГТП № 7 ООН (этап 2 разработки ГТП ООН, касающихся подголовников), который был подготовлен экспертом от Японии, выступающим в качестве технического спонсора неофициальной рабочей группы (НРГ). Он пояснил, что это предложение позволило решить все основные проблемы, т. е. снять квадратные скобки, относящиеся к следующим элементам: а) текст преамбулы; б) текст правил; и с) критерии травмирования. Он добавил, что предложение о включении в Общую резолюцию № 1 (ОР.1) в качестве испытательного средства ООН биомеханического манекена для испытания на удар сзади (BioRID) все еще находится на завершающей стадии рассмотрения и что в настоящее время с изготовителем манекена ведутся переговоры об отказе от претензий в случае любого нарушения авторских прав. Эксперт от Японии внес на рассмотрение документ

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/26, в котором освещаются основные проблемы, решенные НРГ.

5. GRSP рекомендовала включить в глобальный регистр: а) поправку 1 к ГТП № 2 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/26) с указанными ниже поправками, б) окончательный доклад о ходе работы (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/21) без поправок и с) разрешение на разработку на основе ECE/TRANS/WP.29/AC.3/25/Rev.1. Секретариату было поручено представить WP.29 и Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (AC.3) поправку, доклад и разрешение на разработку для рассмотрения и голосования на сессии в июне 2020 года в качестве поправки 1 к ГТП № 7 ООН. GRSP решила также приостановить обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/20, поскольку сочла эту тему выходящей за рамки мандата НРГ, хотя в будущем, после получения нового разрешения на разработку, его рассмотрение будет продолжено.

Приложение 3, пункт 2.1.1 исключить.

6. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2020 года на основе предложения по добавлению к ОР.1 о включении чертежей, технических требований и руководства по испытательному средству BioRID. GRSP решила также, что предварительным условием для рассмотрения этого вопроса будет предоставление изготовителем манекена набора чертежей испытательного средства и согласия убрать из чертежей оговорку относительно прав интеллектуальной собственности.

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

A. Предложение по поправке 2 (этап 2)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/4
неофициальные документы GRSP-65-01 и GRSP-65-02

7. GRSP отметила, что поправка к ОР.1 была принята на сессии WP.29 в ноябре 2019 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1149, пункты 81 и 124). Новое добавление 3 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/119) и связанные с ним чертежи и технические требования, а также руководство по ударному элементу гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI) размещены по адресу www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html. Кроме того, GRSP одобрила исключение из руководства любой ссылки на торговое наименование производителя FlexPLI и просила экспертов проверить, являются ли вышеупомянутые чертежи и технические требования законченными.

B. Предложение по поправке 3

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

8. Эксперт от Германии представил документ GRSP-65-17, указывающий на проблему представления условий наихудшего сценария, которая обусловлена, например, тем, что в результате использования регулируемых систем подвески у транспортного средства может быть разная высота; GRSP отметила, что в рамках пункта 19 повестки дня было представлено конкретное предложение, касающееся Правил № 127 ООН. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до своей сессии в мае 2020 года.

9. Эксперт от МОПАП вновь заявил о своем намерении продолжить работу по согласованию ГТП № 9 ООН с Правилами № 127 ООН, в положения которых уже были включены предлагаемые изменения, касающиеся испытания с использованием

модели головы (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5). Согласно его предложению, на сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) в марте 2020 года Председатель GRSP мог бы рекомендовать поправку 3 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5) к ГТП ООН на его сессии в мае 2020 года. Поэтому GRSP решила завершить обсуждение данного вопроса и рассмотреть обновленный окончательный доклад о ходе работы (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2), представленный техническим спонсором.

С. Предложение по поправке 4

Документация: неофициальный документ GRSP-66-23

10. Эксперт от Республики Корея от имени Председателя НРГ по складным системам защиты пешеходов (ССЗП) внес на рассмотрение документ GRSP-66-23 о ходе работы. Он сообщил, что группа провела свое пятое совещание в Лондоне (3 и 4 сентября 2019 года) и что на нем состоялось обсуждение нерешенных вопросов, связанных, например, с проверочным ударным элементом, определением зоны испытания на удар головы, моделированием времени удар головы и области размещения датчиков. Он объявил, что следующее совещание НРГ планируется провести 4–6 марта 2020 года в Барселоне, Испания. GRSP решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2020 года.

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

11. Эксперт от Соединенных Штатов Америки от имени коспонсоров (Япония, Республика Корея и Европейский союз) проинформировал GRSP о ходе работы НРГ по транспортным средствам, работающим на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ), в рамках ГТП № 13 ООН (этап 2). Он кратко рассказал об итогах седьмого совещания НРГ, проходившего с 3 по 7 ноября в Штутгарте, Германия. Он отметил, что в совещании приняли участие более 60 представителей договаривающихся сторон (Германия, Канада, Китай, Республика Корея, Соединенные Штаты Америки, Япония и Европейский союз), предприятий автомобильной промышленности, предприятий, занимающихся контейнерными перевозками, организаций по стандартизации и научных учреждений. Он добавил, что НРГ продолжила работу над основными пунктами этапа 2, которые были поделены между пятью целевыми группами и четырьмя подгруппами, занимающимися различными вопросами, такими как расширение сферы охвата ГТП ООН с целью включения грузовых автомобилей и автобусов в число транспортных средств большой грузоподъемности, совместимость водородных материалов, разрыв резервуара, разброс показаний испытания на огнестойкость, безопасное срабатывание выпускного клапана при определенных значениях температуры и давления, дополнительные поправки к действующим процедурам испытаний ГТП ООН. Он сообщил, что НРГ добилась значительного прогресса и достигла консенсуса по некоторым ключевым вопросам: а) расширение сферы охвата, с тем чтобы включить в нее грузовые автомобили и автобусы; б) критерии проницаемости для ТБГ и критерии утечки водорода; с) передача требований, связанных с безопасностью в отношении высоковольтных аккумуляторных батарей и электрических систем, в область применения ГТП № 20 ООН. Вместе с тем он добавил, что НРГ продолжает сталкиваться с трудностями в решении некоторых других вопросов, касающихся, в частности, следующих моментов: необходимость динамического салазочного испытания для проверки безопасности установки компонентов, потенциально имеющих критически важное значение для безопасности; уточняющие требования, касающиеся установки таких компонентов; топологическое проектирование заправочного узла, позволяющее минимизировать замерзание штуцера во время заправки. Он добавил, что в ходе осуществления этой работы на рассмотрение были также внесены новые вопросы: а) альтернативные конструкции водородных резервуаров и б) предложение о

возможности продления срока эксплуатации резервуаров с 15 до 25 лет на основании реальных данных об их эксплуатации. В заключение он отметил, что группа решила в течение двухнедельного срока приступить к подготовке предлагаемых поправок по касающимся ГТП № 13 ООН вопросам, в отношении которых был достигнут консенсус, с тем чтобы они были готовы к совещанию НРГ в марте 2020 года, на котором будет проведена оценка хода работы и пробелов и принято решение о возможном выступлении на сессии GRSP в мае 2020 год с просьбой о продлении ее мандата.

12. Он объявил, что следующее совещание НРГ планируется провести 2–6 марта 2020 года в Токио.

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

13. GRSP приняла к сведению заявление Председателя АС.3, сделанное на сессии Комитета в июне 2019 года, в котором он подчеркнул, что GRSP и другие вспомогательные органы WP.29 рассматривают вопрос о путях продолжения работы на своих следующих сессиях. Договаривающимся сторонам, в частности Канаде, было предложено представить GRSP информацию об имеющихся у них ресурсах для его решения и сообщить на сессии GRSP в декабре 2019 года о наличии ресурсов для управления работой какой-либо специализированной НРГ по испытательным средствам и манекенам. Кроме того, в ходе будущих сессий АС.3 он рекомендовал регулярно представлять доклады о ходе работы НРГ, занимающихся различными испытательными средствами и их включением в ОР.1. Среди имеющихся вариантов GRSP, в частности, отметила, НРГ по ГТП № 9 ООН и НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 7 ООН, которые уже внесли или внесут поправки в ОР.1, в том числе в виде технических требований к их соответствующим манекенам, подготовленные без поддержки со стороны какой-либо специализированной НРГ по техническим требованиям к испытательным средствам. Эксперт от Канады заявила, что, несмотря на интерес ее страны к этому вопросу, ее администрация не в состоянии выделить ресурсы для руководства работой НРГ. GRSP решила возобновить обсуждение возможных решений этого вопроса на своей сессии в 2020 году.

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

14. Эксперт от Соединенных Штатов Америки от имени совместных спонсоров (Китай, Япония, Европейского союза и членов НРГ по ГТП, касающимся Правил № 20 (этап 2)) сообщил о прогрессе, достигнутом на совещании НРГ по ГТП, касающимся БЭМ (этап 2). GRSP была проинформирована о том, что последняя сессия состоялась 3–5 декабря в Берлине, Германия. Он сообщил, что на совещании присутствовало более семидесяти представителей следующих договаривающихся сторон: Германии, Индии, Канады, Китая, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Японии и ЕК; на совещании также присутствовали представители органов, ответственных за утверждение типа, академических учреждений, организаций, занимающихся разработкой стандартов, и промышленности (как в индивидуальном порядке, так и в составе группы МОПАП). Он добавил, что были тщательно изучены и обсуждены вопросы теплового рассеяния в системе аккумулятора и методы его инициирования, однако оптимальный метод пока еще не был согласован. Он проинформировал GRSP о том, что существует два метода: метод термического инициирования (ТРИМ), разработанный Национальным научно-исследовательским советом (ННИС) Канады, и метод, в основе которого лежит принцип проникновения стержня, разработанный в Японии. Он пояснил, что его администрация оценивает целесообразность методов исходя из их интрузивности для аккумулятора. Вопросы, касающиеся воспламеняемости, токсичности и агрессивности срабатываемого газа, были представлены несколькими договаривающимися сторонами и обсуждены группой. Он проинформировал GRSP о том, что состоялась

обсуждение вопроса о вибрационном профиле перезаряжаемой системы хранения электрической энергии (ПСХЭЭ) и что разногласия возникли по поводу отношения к этому вопросу: не является ли избыточным установление в рамках ГТП требований в отношении вопроса, который, как считается, связан не с безопасностью, а скорее с долговечностью или надежностью. Он также добавил, что обсуждался вопрос о погружении в воду и о необходимости его решения, так как несколько договаривающихся сторон обратили на него внимание: однако ввиду отсутствия реальных данных об эксплуатации, которые продемонстрировали бы наличие особых требований в плане безопасности и могли бы таким образом служить обоснованием для них, консенсуса достичь не удалось. Кроме того, он пояснил, что НРГ предостерегли от регулирования в отношении стихийных бедствий, что может привести к введению в отношении ЭМ требований, более строгих по сравнению с требованиями, предъявляемыми к обычным транспортным средствам с двигателем внутреннего сгорания (ДВС).

15. Он подчеркнул, что МОПАП представила защиту в процессе зарядки от источника переменного/постоянного тока и что НРГ также рассмотрела требования, касающиеся перегрузки, и наиболее оптимальный подход к проведению испытаний. В заключение он проинформировал GRSP о том, что группа решила сделать короткий перерыв и отложить до конца мая 2020 года свое совещание, запланированное на середину весны, а свое следующее совещание провести в ноябре 2020 года, с тем чтобы собрать и проанализировать новую информацию и завершить исследования, в проведении которых участвуют несколько договаривающихся сторон и заинтересованных партнеров. Следующее совещание НРГ состоится на неделе с 24 мая в Токио.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-66-16

16. GRSP приняла к сведению документ GRSP-66-16, предусматривающий замену ссылки на Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3) в положениях, касающихся минимального количества точек крепления и расположении нижних креплений, ссылкой на Правила № 16 ООН. GRSP приняла документ GRSP-66-16, который воспроизводится в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве дополнения 1 к поправкам серии 09 к Правилам № 14 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2020 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/24
неофициальные документы GRSP-66-08, GRSP-66-14
и GRSP-66-17

17. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15 с поправками, содержащимися в документе GRSP-66-14, направленный на внедрение устройства, альтернативного (по усмотрению изготовителя) выключателю подушки безопасности на передних сиденьях, в сочетании с детскими удерживающими системами, устанавливаемыми против направления движения на задних сиденьях. Он также пояснил, что это предложение направлено на повышение пассивной безопасности лиц, находящихся на задних сиденьях. Однако договаривающиеся стороны отреагировали на это предложение сдержанно и просили представить дополнительные свидетельства в пользу того, что предлагаемые требования будут также способствовать улучшению положения дел в отношении детей. Представитель МОПАП разъяснил, что, прежде чем дать возможность для

дальнейшего улучшения, технический прогресс должен по крайней мере обеспечить поддержание безопасности на нынешнем уровне (в том числе в отношении детей). В заключение, в ожидании новых доводов, которые послужили бы обоснованием для этого предложения, GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2020 года и поручила секретариату оставить GRSP-66-14 в качестве неофициального документа.

18. Эксперт от МОПАП внес также на рассмотрение документ GRSP-66-17, касающийся требований к сигнализаторам непристегнутых ремней безопасности в некоторых транспортных средствах определенной конструкции и уточнения нынешнего текста переходных положений. GRSP решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в мае 2020 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-66-17 под официальным условным обозначением.

19. Эксперт от Финляндии внес на рассмотрение документ GRSP-66-08 и предложил обсудить возможность использования в транспортных средствах категорий M₂ и M₃ трехточечных ремней безопасности. GRSP решила продолжить обсуждение этого вопроса на своем следующем совещании.

20. В заключение GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/24, предусматривающий согласование поправок серии 08 с предыдущими поправками, принятыми GRSP на ее сессии в мае 2019 года. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/24 без поправок и поручила секретариату представить это предложение в качестве дополнения 1 к поправкам серии 08 к Правилам № 16 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2020 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/7
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/27
неофициальные документы GRSP-66-24, GRSP-66-26
и GRSP-66-27

21. Эксперт от Японии от имени целевой группы внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/27 и поправки GRSP-66-24 и GRSP-66-26, направленные на согласование Правил № 17 ООН с положениями ГТП № 7 ООН (этап 2). Эксперт от КСАОД внесла на рассмотрение поправку GRSP-66-27, также предусматривающую обновление документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9. Одновременно с этим она сняла с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/7. Вместе с тем GRSP обратила внимание на то, что эксперт от Германии предложил поправку (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/16) к определению встроенных, съемных и отдельных подголовников, которая должна рассматриваться в рамках единого пакета вместе с другими документами. В этой связи GRSP решила подтвердить создание целевой группы для завершения согласования Правил № 17 ООН с ГТП № 7 ООН и передать ей на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/16, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/27, GRSP-66-24 и GRSP-66-26. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2020 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/25
неофициальные документы GRSP-66-21 и GRSP-66-22

22. Эксперт от Италии, Председатель НРГ по защитным шлемам (НРГ по ЗШ), проинформировал GRSP об окончательных результатах работы этой группы.

Представив материалы (GRSP-66-22), он внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/25 с поправками, содержащимися в документе GRSP-66-21. Он пояснил, что НРГ изучила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/25 и поправки к нему, содержащиеся в GRSP-66-21, и в принципе достигла по ним консенсуса. Он подтвердил заявление о том, что это предложение будет доработано НРГ с учетом результатов проводимых исследований и что основные цели этого предложения касаются следующих моментов: а) требования в отношении углового ускорения; б) согласование стандартных точек удара; в) ударная нагрузка высокой и низкой интенсивности; г) механические испытания смотровых козырьков; и е) новая процедура испытаний с целью оценки качества производства. Эксперт от Франции заявил, что было бы целесообразно создать более совершенную систему мониторинга результатов испытаний на косой удар для определения будущих требований поправок серии 07 (этап 2 разработки Правил ООН). Он подчеркнул, что для разработки требований будущего этапа 2 необходимы инструменты и сбор данных. Эксперт от Нидерландов поддержал предложение эксперта от Франции о внедрении системы мониторинга, которая была бы увязана с официальным утверждением типа или получением свидетельства. По мнению эксперта от Германии, внедрение системы мониторинга, увязанной со свидетельством об официальном утверждении типа, будет трудоемкой задачей.

23. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/25 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу, и решила учредить целевую группу, которая соберется в феврале 2020 года для обсуждения вопроса о поиске решения, касающегося мониторинга для будущего дополнения 1 к поправкам серии 06. GRSP поручила секретариату представить это предложение в качестве проекта поправок серии 06 к Правилам № 22 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2020 года. В заключение GRSP также решила: а) возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2020 года на основе предложения, представленного целевой группой; б) приостановить работу НРГ, но не распустить ее до тех пор, пока не будут получены новые результаты исследований для начала этапа 2 разработки Правил ООН.

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

24. Никаких предложений по этому пункту повестки дня представлено не было.

ХIII. Правила № 42 ООН (передние и задние защитные устройства) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/31

25. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/31, в котором разъясняется, какие положения следует применять к автоматическим системам помощи водителю, влияющим на требования к торможению и управлению. Эксперт от МОПАП просил исключить из текста этого предложения ссылку на другие правила ООН. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/31 с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве дополнения 2 к первоначальному тексту Правил № 42 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2020 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/23
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/28
неофициальные документы GRSP-66-19, GRSP-66-30,
GRSP-66-37 и GRSP-66-38

26. Эксперт от Европейской ассоциации по координации представительства потребителей в области стандартизации от имени Международной организации потребительских союзов внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/23, целью которого является прекращение разработки новых продуктов в соответствии с Правилами № 44 ООН, поскольку в сферу применения Правил № 129 ООН были включены детские удерживающие системы всех типов (включая категорию «бустерные сидения»). Он добавил, что из-за того направления, в котором ведется работа в настоящее время, сложилась нежелательная ситуация, допускающая в течение неопределенного периода времени: а) наличие двух категорий продукции, предлагающих два уровня защиты; б) возникновение путаницы среди потребителей; с) снижение эффективности стимулирования производителей к разработке продукции на основе новейшего стандарта. Эксперты от Нидерландов и ЕК поддержали предложение о постепенном выведении из обращения Правил № 44 ООН. Вместе с тем эксперт от МОПАП обратил внимание на проблему встроенных ДУС и предложил исключить их из процесса поэтапного выведения из обращения. Кроме того, GRSP приняла к сведению замечание НРГ по международной системе официального утверждения комплектного транспортного средства (МОУТКТС), по мнению которой переходные положения (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/23) не согласуются с образцами общих руководящих принципов, содержащимися в документе ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2. В этой связи GRSP рассмотрела документ GRSP-66-37. Эксперт от КСАОД сочла, что переходные положения являются слишком жесткими, и просила об отсрочке. В заключение GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/23 с поправками, содержащимися в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить его в качестве дополнения 18 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2020 года.

27. Эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/28, направленный на то, чтобы путем включения соответствующего пояснения в область применения Правил ООН определить, какого рода направляющие механизмы для ремней и устройства для сидения не должны допускаться. Эксперт от Польши полагал, что предложение ЕК носит ограничительный характер, и просил либо провести обсуждение этого предложения на основе фактических данных, либо отклонить его целиком. Он внес на рассмотрение материалы GRSP-66-19, демонстрирующие, что одно из устройств, указанных в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/28, полностью соответствует Правилам № 44 ООН и является более безопасным, чем другие официально утвержденные типы ДУС. Эксперт от Испании внес на рассмотрение документ GRSP-66-30, в котором представлены контраргументы в пользу того, что направляющие механизмы ремней не будут соответствовать ряду применимых требований Правил № 44 ООН. Эксперт от Японии внес на рассмотрение материалы (GRSP-66-38), в которых продемонстрированы сезонные испытания, проводимые на манекенах серии Q с целью оценки проникновения ремней безопасности в соответствии с требованиями Правил № 129 ООН. Он представил вывод о том, что давление на направляющий механизм ремней в районе брюшной полости оказалось довольно высоким по сравнению с официальным утверждением типа ДУС в соответствии с Правилами № 129 ООН, однако оно удовлетворяет требованиям Правил ООН.

28. В заключение большинство экспертов GRSP, за исключением эксперта от Польши, приняли документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/28 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве (см. пункт 26)

дополнения 18 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2020 года.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-66-07

29. Эксперт от МОПАП пояснил, что, несмотря на уже проделанную довольно большую работу, он еще не готов выступить с предложениями относительно усовершенствования статического испытания в свете дискуссии, состоявшейся на последней сессии GRSP (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/65, пункт 26). Он добавил, что намерен представить предложение в 2020 году. В этой связи он просил GRSP в кратчайшие сроки направить ему свои отзывы по адресу oica@oica.net и/или yvanderstraaten@oica.net.

30. Эксперт от Финляндии внес на рассмотрение документ GRSP-66-07 и пояснил, что его администрация рекомендовала внести поправки в Правила ООН, касающиеся задней части сидений, с тем чтобы повысить из безопасность путем недопущения острых и/или твердых краев. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2020 года на основе предложения, которое, возможно, будет представлено.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/29
неофициальные документы GRSP-66-31 и GRSP-66-32

31. GRSP возобновила обсуждение предложения, представленного экспертом от ЕК (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/29) от имени целевой группы с целью согласования Правил ООН с пересмотренным Регламентом по общей безопасности Европейского союза (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/65, пункт 27). Эксперт от ЕК пояснил, что, поскольку это предложение в основном подразумевает изменение сферы охвата, его можно рассмотреть в качестве дополнения. Эксперт от МОПАП одобрил заявление эксперта от ЕК и отметил, что это предложение согласуется с общими руководящими принципами, изложенными в документе ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/29 с поправками, содержащимися в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 94 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2020 года.

32. Эксперт от Японии от имени целевой группы ЕК сделал сообщение (GRSP-66-31) для разъяснения пяти неофициальных документов (с GRSP-66-32 по GRSP-66-36), в которых предлагается транспонировать положения ГТП № 20 (этап 1) в Соглашение 1958 года и исходя из этого внести поправки в ряд правил ООН (например, в документе GRSP-66-32 предлагается новая серия поправок к Правилам № 94 ООН). Он добавил, что его администрация и ЕК намерены принять административные меры в рамках Соглашения 1998 года, касающиеся применения соответствующих правил ООН, и поэтому приступают к выполнению данной задачи. Он добавил, что эти предложения были рассмотрены и подтверждены на параллельном заседании, состоявшемся в ходе последней сессии НРГ по БЭМ, что объясняет их довольно позднее представление. Вместе с тем он пояснил, что эти предложения представляются для ознакомления с ними экспертов GRSP с целью сбора их замечаний до начала сессии GRSP в мае 2020 года. Он также подчеркнул, что замечания необходимо направить в кратчайшие сроки, с тем чтобы они могли быть представлены на сессии WP.29 в ноябре 2020 года.

33. Эксперт от Швеции внес на рассмотрение документ GRSP-66-09, посвященный испытанию на лобовое столкновение с 40-процентным перекрытием при скорости 64 км/ч. Это испытание было проведено его администрацией в мае 2019 года в свете ряда дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, имевших место в последние годы, а также роста популярности автоприцепов. Он представил ссылку на видеозапись испытания на столкновение на шведском языке:

<https://youtu.be/JuNOarORALM>.

В заключение GRSP согласилась с актуальностью этой темы и решила возобновить ее обсуждение после получения дополнительной информации от эксперта от Швеции.

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

Документация: ECE/TRANS/GRSP/2019/30
неофициальные документы GRSP-66-25/Rev.1, GRSP-66-31
и GRSP-66-33

34. Эксперт от ЕК от имени целевой группы (см. пункт 31) внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/GRSP/2019/30 и поправку GRSP-66-25/Rev.1. GRSP приняла документ ECE/TRANS/GRSP/2019/30 с поправками, содержащимися в приложении VII к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве поправок серии 04 к Правилам № 95 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2020 года.

35. Эксперт от Японии внес на рассмотрение документ GRSP-66-33 и сослался на документ GRSP-66-31 (оба документа относятся к пункту 15 повестки дня и упоминаются в пункте 32 выше), в которых предлагается согласовать Правила ООН с ГТП № 20 ООН. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе пересмотренного документа эксперта от Японии.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/17
неофициальные документы GRSP-66-31, GRSP-66-34
и GRSP-66-35

36. Эксперты от Нидерландов и МОПАП внесли на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/17, в котором предлагаются требования к функциональной безопасности, касающиеся транспортных средств, не относящихся к категории M₁. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до своей сессии в мае 2019 года.

37. Эксперт от Японии в рамках пунктов 15 и 16 повестки дня внес на рассмотрение документы GRSP-66-34 и GRSP-66-35 (сводный вариант), посвященные согласованию Правил № 100 ООН с положениями ГТП № 20 ООН. GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2020 года.

XIX. Правила № 111 ООН (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении устойчивости к опрокидыванию) (пункт 18 повестки дня)

38. Никаких новых предложений по этому пункту повестки дня представлено не было.

XX. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 19 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18

39. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18 и сослался на пункт 3 b) повестки дня (см. пункт 8 выше): было предложено разъяснение по вопросу об обеспечении безопасности пешеходов и варьируемых подвесках. Он добавил, что, поскольку высота транспортного средства влияет на положение зоны испытания с использованием модели головы и на результаты испытания с использованием модели ноги, то в отношении столкновения с пешеходом следует рассматривать все возможные значения высоты транспортного средства, движущегося со скоростью до 11,1 м/с (40 км/ч). GRSP признала, что это предложение касается как ГТП № 9 ООН, так и Правил № 127 ООН, и решила отложить его обсуждение до своей сессии в мае 2020 года. В то же время эксперту от Германии было поручено разработать переходные положения для внедрения предлагаемых требований.

XXI. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 20 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/19
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/32
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/33
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/34
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/35
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/36
неофициальные документы GRSP-66-02, GRSP-66-10,
GRSP-66-11, GRSP-66-12, GRSP-66-13 и GRSP-66-28

40. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/35, уточняющий некоторые требования Правил ООН. Он добавил, что такое же разъяснение следует включить во все другие серии поправок, в том числе в их первоначальный вариант: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/32, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/33 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/34. Эксперт от Испании внесла на рассмотрение документ GRSP-66-02, предусматривающий распространение сферы действия требований, касающихся минимальной разрывной нагрузки, на ляжки всех категорий цельных усовершенствованных детских удерживающих систем, а не только систем размера i. Она также пояснила, что это предложение позволит уточнить, что в случае категорий усовершенствованных детских удерживающих систем (УДУС) цельной конструкции с ремнем непосредственно предусматриваются испытания на удар сзади или на боковой удар. Эксперт от Японии внес на рассмотрение документ GRSP-66-10 для исправления таблицы критериев оценки степени травмирования. В заключение GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/32, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/33, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/34 с поправками, содержащимися в приложении VIII (GRSP-66-10), и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/35 с поправками, содержащимися в приложении VIII к настоящему докладу (GRSP-66-10 и GRSP-66-02, за исключением пунктов 6.7.4.3–6.7.4.3.4). Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/32 в качестве дополнения 10 к первоначальной серии поправок, документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/33 в качестве дополнения 7 к поправкам серии 01, документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/34 в качестве дополнения 6 к поправкам серии 02 и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/35 в качестве дополнения 4 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2020 года. В заключение GRSP приняла решение возобновить обсуждение пересмотренного предложения (GRSP-66-02), представленного экспертом от Испании, о минимальной разрывной нагрузке лямок (пункты 6.7.4.3–6.7.4.3.4) в качестве новой серии поправок на своей сессии в мае 2020 года.

41. GRSP решила отложить обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/19 и поправки GRSP-66-28 до своей сессии в мае 2020 года. Кроме того, эксперт от Нидерландов снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/36. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение три предложения, касающиеся: а) предоставления потребителям инструкций в цифровом формате (GRSP-66-11); б) важнейшей измерительной информации, подлежащей регистрации в системе официального утверждения типа (GRSP-66-12); в) усовершенствования процедуры оценки габаритных размеров УДУС (GRSP-66-13). GRSP решила отложить рассмотрение неофициальных документов GRSP-66-11, GRSP-66-12 и GRSP-66-13 и дождаться новых документов, которые, возможно, будут представлены на ее сессии в мае 2020 года.

XXII. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) (пункт 21 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-66-05 и GRSP-66-40

42. Эксперт от Нидерландов сделал сообщение (GRSP-66-40) по предложению (GRSP-66-05), направленному на внедрение маркировки автобусов, работающих на водороде, которые соответствуют существующим регламентационным требованиям к идентификации автобусов, работающих на сжиженном нефтяном газе, компримированном природном газе и жидком природном газе. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до своей сессии в мае 2020 года.

XXIII. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)) (пункт 22 повестки дня)

43. Никаких новых предложений по этому пункту повестки дня представлено не было.

XXIV. Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства категории L (EV-L)) (пункт 23 повестки дня)

44. Никаких новых предложений по этому пункту повестки дня представлено не было.

XXV. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 24 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/37
неофициальные документы GRSP-66-29, GRSP-66-31
и GRSP-66-36

45. Эксперт от ЕК от имени целевой группы (см. пункты 32 и 34) внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/GRSP/2019/37. GRSP приняла документ ECE/TRANS/GRSP/2019/37 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 137 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2020 года.

46. Эксперт от Японии в рамках пунктов 15, 16 и 17 повестки дня сделал сообщение (GRSP-66-29) для разъяснения предложения GRSP-66-36 (сводный вариант) о согласовании Правил № 137 ООН с положениями ГТП № 20 ООН. Он добавил, что его администрация намерена предложить новую серию поправок, согласно которым в случае транспортных средств категории N₁ весом не более 2,8 т предельное значение

критерия отклонения грудной клетки женского манекена составит 34 мм. GRSP решила подождать замечания своих экспертов по документу GRSP-66-36 и возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2020 года.

47. Эксперт от МАЗМ внес на рассмотрение документ GRSP-66-20, в котором разъясняется трехэтапный подход к согласованию требований в отношении (пассивной) безопасности, предъявляемых к тяжелым квадрициклам с кузовом (L₇). Он добавил, что категория транспортных средств L₇ является слишком широкой, и предложил включить четкое определение в Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (CP.3). Он пояснил, что некоторые транспортные средства категории L₇ очень похожи на автомобили в том смысле, что они имеют кузов и обладают некоторыми характеристиками автомобилей. Он заявил, что его организация поддерживает предложение о включении в Правила № 137 ООН тяжелых транспортных средств категории L₇, оборудованных кузовом и предназначенных для перевозки пассажиров. Вместе с тем он просил в качестве первого шага провести согласование во всех странах (в частности, Индии, Республике Корея, ЕС) действующего законодательства, применимого к кузовным транспортным средствам категории L₇, с тем чтобы уточнить их основные отличия от транспортных средств категории M₁. В заключение GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2020 года.

XXVI. Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i) (пункт 25 повестки дня)

48. Никаких новых предложений по этому пункту повестки дня представлено не было.

XXVII. Предложение по новым Правилам Организации Объединенных Наций, касающимся официального утверждения транспортных средств, безопасности их высоковольтных систем и топливной целостности при столкновении сзади (пункт 26 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/38
неофициальный документ GRSP-66-04-Rev.1

49. Эксперт от ЕК от имени целевой группы (см. пункты 32, 34 и 45) внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/38 и поправку GRSP-66-04-Rev.1. Эксперт от ЕК уточнил, что будет предусмотрено альтернативное испытание, которое отдельно не оговаривается в предложении: а) американский стандарт FMVSS, б) CMVSS или в) корейский стандарт KMVSS. Он пояснил, что предлагаемую процедуру тестирования можно будет считать условиями «наихудшего сценария». Он также настоятельно призвал принять это предложение для обязательного применения начиная с июля 2022 года в связи с пересмотром Регламента по общей безопасности ЕС. Эксперт от МОПАП заявил, что временное давление со стороны ЕК вполне объяснимо, однако выразил обеспокоенность по поводу жесткости «альтернативного» метода испытаний по сравнению с основными требованиями Соглашения 1958 года и отметил, что по причине такой жесткости этот метод нельзя называть «эквивалентным». Он подчеркнул, что альтернативный метод призван ограничить число испытаний для производителей, а не повысить степень их жесткости. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/38, который воспроизводится в добавлении 1 к настоящему докладу, и в ожидании результатов обсуждений в рамках НРГ по БЭМ или GRSP на ее сессии в мае 2020 года решила оставить пункт 2.8 документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/38 в квадратных скобках. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/38 в качестве предложения по новым правилам ООН в отношении

официального утверждения типов транспортных средств, касающимся целостности топливной системы и безопасности электропривода в случае столкновения сзади, для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2020 года.

XXVIII. Общая резолюция № 1 (пункт 27 повестки дня)

50. Обсуждение данного пункта повестки дня было завершено в рамках рассмотрения пунктов 2, 3 а) и 5 повестки дня (см. пункты 6, 7 и 13).

XXIX. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 28 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/22
неофициальные документы GRSP-66-03 и GRSP-66-06

51. Эксперт от Испании от имени НРГ по повышению безопасности перевозки детей в городских и междугородных автобусах проинформировал GRSP о ходе работы этой НРГ (GRSP-66-06). Он внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/22, содержащий первый доклад о ходе работы НРГ и круг ее ведения. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRSP-66-03 с целью проинформировать GRSP о положениях, принятых в его стране для обеспечения безопасности детей во время перевозки в автобусах. Эксперт от Соединенных Штатов Америки вновь предложил поделиться информацией по этому вопросу. В заключение GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/22 и поручила секретариату представить его для информации на сессии WP.29 в марте 2020 года и получить одобрение КВ, с тем чтобы группа могла продолжить свою работу в соответствии с графиком.

XXX. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 29 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1

52. Секретарь Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) проинформировал GRSP о ходе работы этой группы. Представитель Соединенных Штатов Америки напомнил GRSP об одобренном Всемирным форумом рамочном документе ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1, касающемся приоритетных тем в отношении автоматизированных и подключенных транспортных средств. Эксперт от Соединенных Штатов Америки вновь подчеркнул, что, хотя по многим аспектам автоматизированные транспортные средства отличаются от обычных транспортных средств, вопрос обеспечения безопасности при аварии сохраняет свою актуальность и что этот рамочный документ будет отражен в работе по смежным темам, вытекающим из направлений деятельности GRSP. Эксперт от Германии объявил о том, что на сессии GRSP в мае 2020 года будет представлен документ, в котором будут изложены приоритетные темы в области пассивной безопасности.

XXXI. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 30 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-66-43

53. Секретариат внес на рассмотрение документ GRSP-66-43, с тем чтобы проинформировать GRSP о том, что Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей восьмьдесят первой сессии в 2019 году принял стратегию КВТ на период до 2030 года, и о ее содержании. Он добавил также, что КВТ просил свои вспомогательные органы принять последующие меры для согласования своей работы

с этой стратегией и поручил секретариату предпринять необходимые шаги для содействия ее осуществлению (ECE/TRANS/288, пункты 15 а), с) и g).

XXXII. Выборы должностных лиц (пункт 31 повестки дня)

54. В соответствии с правилом 37 правил процедуры (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) GRSP назначила выборы должностных лиц. Представители договаривающихся сторон, присутствовавшие на совещании и принявшие участие в голосовании, единогласно переизбрали г-на М. Кубека (Соединенные Штаты Америки) Председателем и г-на Х.Дж. Кима (Республика Корея) заместителем Председателя для сессий GRSP, запланированных на 2020 год.

XXXIII. Прочие вопросы (пункт 32 повестки дня)

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

55. Никаких новых предложений по этому пункту повестки дня представлено не было.

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

56. Никаких новых предложений по этому пункту повестки дня представлено не было.

C. Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства)

Документация: неофициальные документы WP.29-179-08 и GRSP-66-18

57. Эксперт от Японии от имени представителя GRSP по МОУТКТС проинформировал GRSP о ходе работы НРГ по МОУТКТС и внес на рассмотрение документ WP.29-179-08, посвященный предлагаемому перечню правил ООН, применимых на этапе 2 разработки МОУТКТС (2018–2022 годы). Эксперт от Финляндии внес на рассмотрение документ GRSP-66-18, посвященный использованию базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА), а также информации для компетентных органов и производителей с целью распространения информации о ДЕТА. GRSP было предложено представить свои замечания на ее сессии в мае 2020 года. GRSP также отметила, что WP.29 настоятельно рекомендовал РГ рассмотреть вопрос о применении уникального идентификатора (УИ) и маркировки и дать указания относительно дальнейших действий (ECE/TRANS/WP.29/1149, пункт 65), исходя из следующих вариантов:

- Вариант 1: использование УИ и сохранение на детали маркировки и информации об установке;
- Вариант 2: использование УИ только для маркировки официального утверждения и обеспечение открытого доступа к карточке сообщения, в которой будет также содержаться необходимая информация об установке. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2020 года.

D. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2019 года

58. Секретарь проинформировал об основных вопросах, рассмотренных на 178-й и 179-й сессиях WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1147 и ECE/TRANS/WP.29/1149).

E. Объемный механизм определения точки Н

59. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до своей следующей сессии. Однако эксперт от МОПАП просил предоставить дополнительное время на сессии GRSP в мае 2020 года для обсуждения дальнейших действий по этой важной теме.

F. Интеллектуальные транспортные системы

60. Никаких новых предложений по этому пункту повестки дня представлено не было.

G. Дети, оставленные в автомобилях

61. Эксперт от МОПС напомнил о национальном законе, принятом в Италии для борьбы с этим явлением. Он добавил, что ЕвроНКАП скоро представит протоколы по этому вопросу.

H. Приоритеты работы GRSP

Документация: неофициальный документ GRSP-66-39-Rev.5

62. GRSP приняла к сведению просьбу WP.29 и Исполнительного комитета Соглашения 1998 года сообщить о приоритетных направлениях своей работы (ECE/TRANS/WP.29/1149, пункт 127). Эти приоритетные направления были перечислены в документе GRSP-66-39-Rev.5, который GRSP решила препроводить в секретариат WP.29 в соответствии с просьбой, адресованной всем председателям рабочих групп.

I. Выражение признательности

Документация: неофициальный документ GRSP-66-42

63. GRSP приняла к сведению, что заместитель Председателя GRSP г-н Дж.У. Ли (Республика Корея) больше не будет принимать участие в работе ее сессий. Его прощальное письмо зачитал эксперт от Республики Корея (GRSP-66-42). GRSP высоко оценила приверженность г-на Ли выполнению своих функций в качестве заместителя Председателя GRSP и его неустанный вклад в работу GRSP в течение многих лет его участия в сессиях. GRSP пожелала г-ну Ли всего наилучшего на его будущем поприще и выразила ему благодарность продолжительными аплодисментами.

64. GRSP также отметила, что г-н Х. Аммерлан (Нидерланды) выйдет на пенсию и больше не будет принимать участие в работе ее сессий. GRSP отметила его преданность делу и неустанный вклад в течение многих лет его участия в сессиях. GRSP пожелала г-ну Аммерлану долгой и счастливой пенсии и выразила ему благодарность продолжительными аплодисментами.

XXXIV. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 33 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-66-44

65. Шестьдесят седьмую сессию планируется провести в Женеве с 11 мая (14 ч 30 мин) по 15 мая (12 ч 30 мин) 2020 года. GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат установлен 14 февраля 2020 года, т. е. за двенадцать недель до начала сессии. Ссылаясь на документ GRSP-66-39-Rev.5 (см. пункт 61), GRSP утвердила следующую предварительную повестку дня (GRSP-66-44):

1. Утверждение повестки дня.
2. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов):
 - a) предложение по поправке 3;
 - b) предложение по поправке 4.
3. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
4. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей).
5. Правила № 16 ООН (ремни безопасности).
6. Правила № 17 ООН (прочность сидений).
7. Правила № 22 ООН (защитные шлемы).
8. Правила № 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы)).
9. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение).
10. Правила № 95 ООН (боковое столкновение).
11. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом).
12. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов).
13. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы).
14. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
15. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам).
16. Общая резолюция № 1.
17. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах.
18. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств.
19. Прочие вопросы:
 - a) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности;
 - b) Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства);
 - c) основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2020 года;
 - d) объемный механизм определения точки Н;
 - e) интеллектуальные транспортные системы;
 - f) дети, оставленные в автомобилях.

Приложение I

[ТОЛЬКО НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ]

List of informal documents (GRSP-66-...) distributed without an official symbol during the session

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01	GRSP/Chair	1	E	Running order of the session	(d)
02	Spain	20	E	Proposal for Supplement 4 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129	(d)
03	Russian Federation	28	E	Buses for carrying children	(d)
04/ Rev.1	EC	26	E	Amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/38	(a)
05	The Netherlands	21	E	Proposal for supplement 4 to UN Regulation No. 134 (Hydrogen and Fuel Cell Vehicles)	(c)
06	Spain	28	E	Status Report of the IWG on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(d)
07	Finland	14	E	Seat back according to UN Regulation No. 80	(a)
08	Finland	8	E	Equipping seats with three-point belt according to UN Regulation No. 16	(a)
09/ Rev.1	Sweden	28	E	Crash test on motor caravans	(a)
10	Japan	20	E	Proposal for Corrigendum 4 to 00 Series, Corrigendum 1 to 01 Series, Corrigendum 1 to 02 Series, Corrigendum 2 to 03 Series of amendments of UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
11	CLEPA	20	E	Supplement 4 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(a)
12	CLEPA	20	E	Supplement 4 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) - Type Approval test report	(a)
13	CLEPA	20	E	Supplement 4 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) - Type Approval test report - Dimensional measurement assessments	(a)
14	EC	8	E	Proposal of amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15	(c)
15/ Rev.1	GRSP Chair	1	E	GRSP 66th session - Internal annotations to the agenda	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
16	Secretariat	7	E	Supplement 1 to the 09 series of amendments to UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(d)
17	OICA	8	E	Draft Supplement 6 to the 07 series of amendments and draft Supplement 1 to the 08 series of amendments of UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(b)
18	DETA/IWG	32(c)	E	Database for the Exchange of Type Approval documentation (DETA)	(a)
19	Poland	13	E	Evaluation of real scientific data about new CRS available on the market so called «belt guide» vs other approved CRS	(a)
20	IMMA	24	E	Three-step approach for Harmonisation of (passive) safety requirements under GRSP of bodied, heavy quadricycles (L7)	(a)
21	Reg.22/IWG	10	E	Proposal for the 06 series of amendments of UN Regulation No. 22 (Protective helmets)	(d)
22	Reg.22/IWG	10	E	Proposal for the 06 series of amendments of UN Regulation No. 22	(a)
23	DPPS/IWG	3(b)	E	Status report of the IWG	(a)
24	Japan	9	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/27 (the 10 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats))	(b)
25/ Rev.1	EC	16	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(d)
26	Japan, NL& EC	9	E	Proposal for the 10 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats) - Amending GRSP/2019/27	(a)
27	CLEPA	19	E	Proposal for the 10 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats) - Amending GRSP/2019/27	(a)
28	Japan	20	E	Proposal for Supplement 3 to 03 Series of amendments of Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(c)
29	Japan	24	E	Japan's position on series of amendments of UN Regulation No. 137	(a)
30	Spain	13	E	Positioning and securing on the vehicle	(a)
31	Japan	15, 16, 17 & 24	E	Transposition of GTR20 (EVS-GTR) to UN Regulations	(a)
32	Japan	15	E	Proposal for to the 04 series of amendments of Regulation No. 94 – protection of the occupants in the event of a frontal collision	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
33	Japan	16	E	Proposal for to the 05 series of amendments of Regulation No. 95 – protection of the occupants in the event of a lateral collision	(a)
34	Japan	17	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Specific requirements for the electric power train)	(a)
35	Japan	17	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Specific requirements for the electric power train)– Consolidated document	(a)
36	Japan	24	E	Proposal for to the 02 series of amendments of UN Regulation No. 137 – frontal collision with focus on the restraint system	(a)
37	EC, IC & ANEC	13	E	Proposal for Supplement 18 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child Restraint Systems)	(d)
38	Japan	13	E	Research of Belt Guide Device	(a)
39/ Rev.5	(EU, USA, France, Japan, Sweden, Korea, OICA)	32(h)	E	Work by GRs – Priorities and recurrent items	(c)
40	NL	21	E	Labelling proposal UN Regulation No. 134 - Hydrogen vehicles	(a)
41	Germany	2	E	Introduction to Revision of GTR 7 Formal Document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/26	(a)
42	Korea	32(i)	E	Farewell letter of Mr. Jae Wan Lee	(a)
43	Secretariat	30	E	ITC Strategy 2030 - Special focus: Draft ITC Recommendations for enhancing National Road Safety	(a)
44	GRSP Chair	33	E	Provisional agenda for the next session	(a)

Notes:

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

Приложение II

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

Принятый текст, основанный на документе GRSP-66-16
(см. пункт 16 настоящего доклада)

Приложение 6, примечание 3: изменить следующим образом:

«Приложение 6

...

- 3: две нижние точки крепления и одна верхняя точка крепления, позволяющие устанавливать ремни безопасности типа А с тремя точками крепления или ремни безопасности типов Ar, Ar4m или Ar4Nm, в тех случаях, когда это требуется в соответствии с **Правилами № 16 ООН, приложение XVI**».

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 22 ООН (защитные шлемы)

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/25 (см. пункт 23 настоящего доклада)

Пункт 2.7 изменить следующим образом:

«2.7 под "щитком для нижней части лица (**защитным ограждением подбородка**)" подразумевается съемная отсоединяющаяся или несъемная (стационарно закрепленная) часть шлема, закрывающая нижнюю часть лица;»

Пункт 2.23 изменить следующим образом:

«2.23 под "товарным знаком" подразумевается товарное наименование, используемое изготовителем **или держателем наименования изготовителя или их надлежащим образом уполномоченным представителем** и указываемое в свидетельстве об официальном утверждении для маркировки шлема или козырька».

Пункт 2.24 изменить следующим образом:

«2.24 под "показателем положения **шлема (ППШ)**" подразумеваются...»

Пункт 4.4 изменить следующим образом:

«4.4 Маркировка **должна быть четкой, износоустойчивой** и находиться в легкодоступном месте».

Пункт 5.1.4.1.2.1 изменить следующим образом:

«5.1.4.1.2.1 косая черта и обозначение:

...

"NP", если шлем оснащен **съемным или отсоединяющимся** не обеспечивающим защиту щитком для нижней части лица.

...»

Пункт 5.1.4.1.4 изменить следующим образом:

«5.1.4.1.4 Маркировка на шлеме и, если это необходимо, на щитке для нижней части лица должна быть **четкой и износоустойчивой**».

Пункт 5.1.4.1.5 изменить следующим образом:

«5.1.4.1.5 **Маркировка** может также, **но не в качестве альтернативного варианта, содержать** штрих-код или QR-код для цифровой считки».

Пункт 5.1.12 изменить следующим образом:

«5.1.12 **Знаки официального утверждения**, упомянутые в пункте 5.1.9 выше, должны быть четкими и износоустойчивыми».

Пункт 5.1.14 исключить.

Пункт 5.2.5, примечание, изменить следующим образом:

«5.2.5 ...

Примечание:

В качестве приемлемой для использования на смотровых козырьках маркировки может считаться **ультрадеструктивная маркировка**».

Включить новые пункты 5.3 и 5.3.1 следующего содержания:

«**5.3 Официальное утверждение солнцезащитного экрана**

5.3.1 Если солнцезащитный экран отвечает требованиям настоящих Правил ООН, то он должен иметь маркировку. О маркировке должно быть указано в свидетельстве об официальном утверждении шлема, на котором он установлен».

Пункт 6.2.2, примечание, изменить следующим образом:

«6.2.2 ...

Примечание: Данное обозначение или указание должно **быть** видимым, причем площадь занимаемого им места должна составлять не менее 2 см²».

Пункт 6.16.3.4 изменить следующим образом:

«6.16.3.4 Коэффициент пропускания света смотровых козырьков tv должен составлять $\geq 80\%$ в случае стандартного источника света D65. Допускается также коэффициент пропускания света $80\% > \tau_v \geq 35\%$ – **или 20% только в случае фотохроматического и/или жидкокристаллического смотрового козырька**, – измеренный указанным в пункте 7.8.3.2.1.1 методом... При описании характеристик пропускания света у фотохроматических, жидкокристаллических или эквивалентных им смотровых козырьков **должны учитываться два значения**, одно из которых соответствует состоянию обесцвечивания, а другое – состоянию затемнения...

...

Примечание: Данное обозначение или указание должно **быть** видимым, причем площадь занимаемого им места должна составлять не менее 1 см²»

Пункт 7.3.1.3.1 изменить следующим образом:

«7.3.1.3.1 ...При испытании в точках удара В, Х, Р, R и **дополнительных точках** шлем отклоняется назад таким образом, чтобы...»

Пункт 7.3.1.3.5 изменить следующим образом:

«7.3.1.3.5 ...Не допускается никакого изменения технических характеристик шлема, предусмотренных изготовителем. Аксессуары должны устанавливаться в соответствии с инструкциями изготовителя шлема. **Официальное утверждение типа действительно при использовании только тех аксессуаров, которые подвергались испытаниям в ходе процедуры официального утверждения типа шлема».**

Пункт 7.3.1.4 изменить следующим образом:

«7.3.1.4 Испытание должно проводиться не позже, чем через пять минут после извлечения шлема из кондиционной камеры.

Испытания в точке S должны проводиться после испытаний в точках В, Х, Р и R. **В случае дополнительных точек последовательность определяется по усмотрению технической службы.**

...

При использовании шлема в его базовой конфигурации:

8,2 (+0,15/-0,0) м/с для высокого линейного переноса энергии, причем используются только плоские опоры стержня,

6,0 (+0,15/-0,0) м/с для низкого линейного переноса энергии, причем могут использоваться обе опоры стержня».

Пункт 7.3.3.4, таблица 1, изменить следующим образом:

«Таблица 1

...

Table 1
Correspondence between test headforms and Helmet Sizes.

		Largest Size specified (cm)												
		50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62
Smallest Size specified (cm)	50	A	A	C										
	51		A	C	C									
	52			C	C	E								
	53				C	E	E							
	54					E	E	E						
	55						E	E	J					
	56							E	J	J				
	57								J	J	J			
	58									J	J	M		
	59										J	M	M	
	60											M	M	O
	61												M	O
	62													O

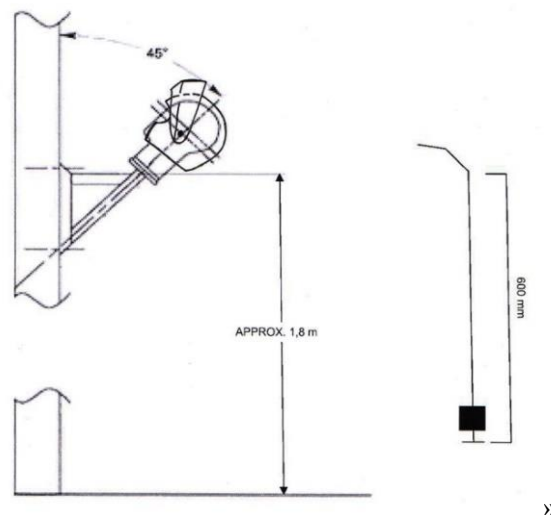
Пункт 7.3.4.2.1 изменить следующим образом:

«7.3.4.2.1 ...

Точки удара должны находиться в пределах радиуса 10 мм от определенной точки».

Пункт 7.4.3.3, рисунок, изменить следующим образом:

«



Пункт 7.8.2.2 изменить следующим образом:

«7.8.2.2 Используемое испытательное устройство должно соответствовать описанию в пункте 7.8.2.2.1; металлический пробойник устанавливается в соприкосновении со смотровым козырьком в вертикальной симметричной плоскости **модели головы**. Испытательное устройство...»

Пункт 7.9.1.1 изменить следующим образом:

«7.9.1.1 До проведения какого-либо дальнейшего выдерживания **для оптических** испытаний, указанных в пункте 7.9.1, ...»

Включить новый пункт 8.2 следующего содержания:

«8.2 Каждая техническая служба должна сохранять исходные данные испытания, указанного в пункте 7.13, с тем чтобы предоставить их в распоряжение органа по официальному утверждению, в целях усовершенствования правил на более позднем этапе».

Приложение 2В, изменить следующим образом:

«Приложение 2В

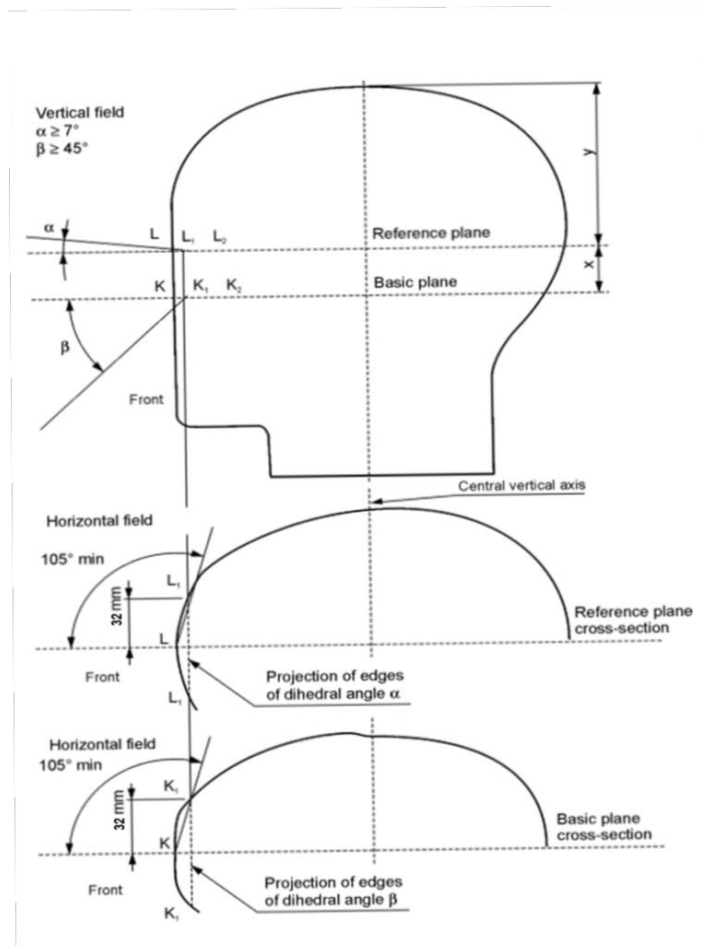
...

Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил, включавших поправки серии 05 06 в момент официального утверждения и что серийный номер продукции – 1952...»

Приложение 4, рис. 2А, изменить следующим образом:

«Рис. 2А

Периферийный обзор



Приложение 7,

Пункт 2.3, таблица 1, изменить следующим образом:

«2.3 Масса, центр тяжести (CoG) и момент инерции (MOI)

Таблица 1

Характерные особенности моделей головы

Исходная матрица инерционных характеристик для омологации соответствует таблице 1 (только основные направления по отношению к центру тяжести):

Обозначение модели головы	Окружность [мм]	Масса [Кг]	I_{xx} [Кг см] (± 5%)	I_{yy} [Кг см] (± 5%)	I_{zz} [Кг см ²] (± 5%)
A	495	3,1 (± 0,10)	142,2	166,6	95,0
C	515	36 (± 0,10)	172,6	203,3	113,2
E	535	4,1 (± 0,12)	202,9	238,6	141,3
J	575	4,7 (± 0,14)	264,0	318,3	193,1
M	605	5,6 (± 0,16)	337,4	402,7	252,7
0	625	6,1 (± 0,18)	383,6	461,1	293,5

Допуски в соответствии с UN 960:2006.

Примечание: ось X => от задней части к носу – ось Y => от уха к уху – ось Z => по вертикали».

Пункт 2.7 изменить следующим образом:

«2.7 **Модель головы** устанавливаются таким образом, чтобы ее нижняя плоскость располагалась горизонтально».

Пункт 3.1 изменить следующим образом:

«3.1 Принцип

...в соответствии с ППШ (показателем положения шлема), указанным изготовителем, ...»

Пункт 3.2.3 изменить следующим образом:

«3.2.3 Система с направляющими и держатель шлема

...

Система с направляющими крепится к держателю шлема, **удерживающему модель головы и шлем в исходном положении** при подъеме и падении модели головы/шлема в сборе **посредством ограничения предельного углового перемещения таким образом, чтобы оно не превышало 5 градусов.**

Держатель шлема не должен оказывать воздействие на модель головы/шлем в сборе в момент удара, **т. е. в течение периода времени продолжительностью не менее 30 мс после первого соприкосновения шлема с опорой».**

Приложение 17, пункт 2.2, изменить следующим образом:

«2.2 Пропульсивная установка

Оборудование должно обеспечивать придание известных значений скорости вплоть до **80 м/с** стальным шарикам номинальным диаметром 6 мм и массой минимум 0,86 грамм. ...»

Включить новое приложение 19 следующего содержания:

«Приложение 19

РУКОВОДЯЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

A - Образцы

Конфигурация шлема 1:

Оболочка 1: L(59-60), XL(61-62), XXL(63-64)

Оболочка 2: XS(53-54), S(55-56), M(57-58)

Образцы для проведения испытаний для официального утверждения:

-2 образца XXL(63-64) для испытания на жесткость оболочки 1

-5 образцов XXL(63-64) для испытания на амортизацию удара

-2 образца XXL(63-64) для испытания на косой удар

-1 образец XL(61-62) для проверки на соблюдение требований в отношении площади покрытия и поля видимости

-2 образца оболочки размера 1, отобранные для проведения испытаний в условиях наихудшего сценария в дополнительной точке

-2 образца оболочки размера 1, отобранные для проведения испытаний в условиях наихудшего сценария на ударную нагрузку высокой/низкой интенсивности

-2 образца L(59-60) для испытания на амортизацию удара

-1 образец L(59-60) для испытаний удерживающей системы (сбрасывание + динамическое испытание)

-1 образец M(57-58) для испытания на трение выступов и поверхностное трение (Отобранный образец является репрезентативным для обеих оболочек)

-2 образца M(57-58) для испытания на жесткость оболочки 2

-5 образцов M(57-58) для испытания на амортизацию удара

-2 образца M(57-58) для испытания на косой удар

-1 образец S(55-56) для проверки на соблюдение требований в отношении площади покрытия и поля видимости

-2 образца оболочки размера 2, отобранные для проведения испытаний в условиях наихудшего сценария в дополнительной точке

-2 образца оболочки размера 2, отобранные для проведения испытаний в условиях наихудшего сценария на ударную нагрузку высокой/низкой интенсивности

-2 образца XS (53-54) для испытания на амортизацию удара

-1 образец XS(53-54) для испытаний удерживающей системы (сбрасывание + динамическое испытание)

Общее количество образцов: 35

Образцы для проведения испытаний с целью оценки качества производства:

-20 образцов XXL(63-64) для испытания на амортизацию удара оболочки 1

-20 образцов M(57-58) для испытания на амортизацию удара оболочки 2

-10 образцов L(59-60) для динамического испытания удерживающей системы оболочки 1

-10 образцов XS(53-54) для динамического испытания удерживающей системы оболочки 2

Общее количество образцов: 60

Примечания:

-При наличии более чем одной пряжки необходимо добавить по 10 образцов каждой оболочки на каждую отдельную пряжку.

Конфигурация шлема 2:

Оболочка 1: XL(61-62), XXL(63-64)

Оболочка 2: M(57-58), L(59-60)

Оболочка 3: XS(53-54), S(55-56)

Образцы для проведения испытаний для официального утверждения:

-2 образца XXL(63-64) для испытания на жесткость оболочки 1

-5 образцов XXL(63-64) для испытания на амортизацию удара

-2 образца XXL(63-64) для испытания на косой удар

-2 образца оболочки размера 1, отобранные для проведения испытаний в условиях наихудшего сценария в дополнительной точке

-2 образца оболочки размера 1, отобранные для проведения испытаний в условиях наихудшего сценария на ударную нагрузку высокой/низкой интенсивности

-1 образец XL(61-62) для испытаний удерживающей системы (сбрасывание + динамическое испытание)

-1 образец M(57-58) для испытания на трение выступов и поверхностное трение (Отобранный образец является репрезентативным для обеих оболочек)

-2 образца L(59-60) для испытания на жесткость оболочки 2

-5 образцов L(59-60) для испытания на амортизацию удара

-2 образца L(59-60) для испытания на косой удар

-2 образца оболочки размера 2, отобранные для проведения испытаний в условиях наихудшего сценария в дополнительной точке

-2 образца оболочки размера 2, отобранные для проведения испытаний в условиях наихудшего сценария на ударную нагрузку высокой/низкой интенсивности

-2 образца M(57-58) для испытания на амортизацию удара

-1 образец M(57-58) для испытаний удерживающей системы (сбрасывание + динамическое испытание)

-2 образца S(55-56) для испытания на жесткость оболочки 3

-5 образцов S(55-56) для испытания на амортизацию удара

-2 образца S(55-56) для испытания на косой удар

-2 образца оболочек размера 3, отобранные для проведения испытаний в условиях наихудшего сценария в дополнительной точке

-2 образца оболочек размера 3, отобранные для проведения испытаний в условиях наихудшего сценария на ударную нагрузку высокой/низкой интенсивности

-1 образец XS(53-54) для испытаний удерживающей системы (сбрасывание + динамическое испытание)

Общее количество образцов: 45

Образцы для проведения испытаний с целью оценки качества производства:

- 20 образцов XXL(63-64) для испытания на амортизацию удара оболочки 1
- 20 образцов M(57-58) для испытания на амортизацию удара оболочки 2
- 20 образцов S(55-56) для испытания на амортизацию удара оболочки 3
- 10 образцов XL(61-62) для динамического испытания удерживающей системы оболочки 1
- 10 образцов M(57-58) для динамического испытания удерживающей системы оболочки 2
- 10 образцов XS(53-54) для динамического испытания удерживающей системы оболочки 3

Общее количество образцов: 90

Конфигурация шлема 3:

Оболочка 1: XS(53-54), S(55-56), M(57-58), L(59-60), XL(61-62), XXL(63-64)

Образцы для проведения испытаний для официального утверждения:

- 2 образца XXL(63-64) для испытания на жесткость
- 5 образцов XXL(63-64) для испытания на амортизацию удара
- 2 образца XXL(63-64) для испытания на косой удар
- 1 образец XL(61-62) для проверки на соблюдение требований в отношении площади покрытия и поля видимости
- 2 образца, отобранные для проведения испытаний в условиях наихудшего сценария в дополнительной точке
- 2 образца, отобранные для проведения испытаний в условиях наихудшего сценария на ударную нагрузку высокой/низкой интенсивности
- 2 образца L(59-60) для испытания на амортизацию удара
- 1 образец M(57-58) для испытания на трение выступов и поверхностное трение
- 2 образца M(57-58) для испытания на амортизацию удара
- 1 образец S(55-56) для проверки на соблюдение требований в отношении площади покрытия и поля видимости
- 2 образца XS (53-54) для испытания на амортизацию удара
- 1 образец XS(53-54) для испытаний удерживающей системы (сбрасывание + динамическое испытание)

Общее количество образцов: 23

Образцы для проведения испытаний с целью оценки качества производства:

- 20 образцов XXL(63-64) для испытания на амортизацию удара
- 10 образцов XS(53-54) для динамического испытания удерживающей системы

Общее количество образцов: 30

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 42 ООН (передние и задние защитные устройства)

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/31 (см. пункт 25 настоящего доклада)

Пункт 6.1.5 изменить следующим образом:

«6.1.5 Двигатель, ...

Это требование не распространяется на датчики, камеры, радиолокационное оборудование и прочие устройства, являющиеся элементами **систем помощи водителю**. **Допускаются** повреждение, дезориентация или поломка этих элементов в результате испытания на удар, проводимого в соответствии с приложением 3, при условии, что основные функции торможения и рулевого управления остаются неизменными».

Приложение V

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

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/23
(см. пункт 26 настоящего доклада)

Вставить новые пункты 17.22–17.25 следующего содержания:

- «17.22 Начиная с 1 сентября 2021 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании настоящих Правил ООН, предоставленные впервые после 1 сентября 2021 года.
- 17.23 До 1 сентября 2023 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок серии 04 к настоящим Правилам ООН, предоставленные впервые до 1 сентября 2021 года.
- 17.24 Начиная с 1 сентября 2023 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании настоящих Правил ООН.
- 17.25 Независимо от пункта 17.24 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа данных встроенных детских удерживающих систем или встроенных детских удерживающих систем для конкретных транспортных средств, предоставленные на основании поправок серии 04 к настоящим Правилам ООН».

Приложение VI

Проект поправок к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение)

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/29 (см. пункт 31 настоящего доклада)

Пункт 5.3.1 изменить следующим образом:

«5.3.1 Считается, что транспортные средства категории M₁ ...

...

- b) или соотношение между расстоянием от точки R сиденья водителя до центральной точки задней оси (L101–L114) и расстоянием между центральной точкой передней оси и точкой R сиденья водителя (L114) составляет более **1,30** (см. рис. 4 ниже)».

Пункт 5.3.2 изменить следующим образом:

«5.3.2 Считается, что транспортные средства категории N₁ ...

...

- b) или соотношение между расстоянием от точки R сиденья водителя до центральной точки задней оси (L101–L114) и расстоянием между центральной точкой передней оси и точкой R сиденья водителя (L114) составляет более **1,30** (см. рис. 4 ниже)».

Приложение VII

Проект поправок к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение)

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/30 (см. пункт 34 настоящего доклада)

Пункт 5.2.1.5 исключить.

Пункт 5.3.3.1 изменить следующим образом:

«5.3.3.1 открыть по крайней мере одну дверь... других средств.

В случае транспортных средств категории N1 такая эвакуация может производиться через запасное окно, если это окно легко открывается, однако, если необходимы инструменты (например, чтобы разбить стекло), то эти инструменты должны предоставляться изготовителем и должны быть видимыми и располагаться в непосредственной близости от этого запасного окна.

Оценка на этот счет... когда это применимо».

Пункты 10.13–10.17 изменить следующим образом:

- «10.13 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 04 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или в принятии официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 04.
- 10.14 Начиная с **5 июля 2022 года** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, впервые выданные после **5 июля 2022 года**.
- 10.15 До **5 июля 2024 года** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, впервые выданные до **5 июля 2022 года**.
- 10.16 Начиная с **5 июля 2024 года** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании предыдущих серий поправок к настоящим Правилам.
- 10.17 Независимо от пункта 10.16 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам и касающиеся транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 04».

Приложение VIII

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

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/32 (см. пункт 40 настоящего доклада)

Пункт 6.6.4.3.1 изменить следующим образом:

«6.6.4.3.1 Критерии оценки степени травмирования при лобовом ударе и...

...
...
Результирующее ускорение головы 3 мс	...	...	...	...	...	...	...	...
...
Результирующее ускорение грудной клетки 3 мс	...	...	...	...	...	...	...	...
...
...

...»

Пункт 6.6.4.4.2 изменить следующим образом:

«6.6.4.4.2 При испытании усовершенствованных детских удерживающих систем... критерий травмирования головы (НПС) и **результирующее** ускорение головы 3 мс».

Пункт 6.6.4.5.2 изменить следующим образом:

«6.6.4.5.2 Дополнительные критерии оценки степени травмирования при боковом ударе

...
...
Результирующее ускорение головы 3 мс	...	...	...	...	...	...	...	...
...
...

...»

Пункт 8.1 изменить следующим образом:

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

а) ...

...

і) следующие критерии манекена: НПС, **результирующее** ускорение головы (кумулятивное значение 3 мс), сила напряжения шеи, скорость движения шеи, **результирующее** ускорение грудной клетки (кумулятивное значение 3 мс), отклонение грудной клетки, давление в районе брюшной полости (в случае лобового столкновения и столкновения сзади) и...»

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/33, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/34
(см. пункт 40 настоящего доклада)

Пункт 6.6.4.3.1 изменить следующим образом:

«6.6.4.3.1 Критерии оценки степени травмирования при лобовом ударе и...

...
...
Результирующее ускорение головы 3 мс	...	...	...	...	...	...	...	...
...
...
Результирующее ускорение грудной клетки 3 мс	...	...	...	...	...	...	...	...
...
...

...»

Пункт 6.6.4.4.2 изменить следующим образом:

«6.6.4.4.2 При испытании усовершенствованных детских удерживающих систем... критерий травмирования головы (НПС) и **результирующее** ускорение головы 3 мс».

Пункт 6.6.4.5.2 изменить следующим образом:

«6.6.4.5.2 Дополнительные критерии оценки степени травмирования при боковом ударе

...
...
Результирующее ускорение головы 3 мс	...	...	...	...	...	...	...	...
...
...

...»

Пункт 8.1 изменить следующим образом:

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

а) ...

...

і) следующие критерии манекена: НПС, **результирующее** ускорение головы (кумулятивное значение 3 мс), сила напряжения шеи, скорость движения шеи, **результирующее** ускорение грудной клетки (кумулятивное значение 3 мс), отклонение грудной клетки, давление в районе брюшной полости (в случае лобового столкновения и столкновения сзади) и...»

Пункт 9.2.2 изменить следующим образом:

«9.2.2 Динамические испытания на боковой удар

В ходе мониторинга **результирующего** ускорения головы...»

**Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/35
(см. пункт 40 настоящего доклада)**

Пункт 5.3 изменить следующим образом:

«5.3 Стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, уведомляются об официальном утверждении, о распространении официального утверждения или об отказе в официальном утверждении усовершенствованной детской удерживающей системы на основании настоящих Правил посредством карточки, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к **настоящему Правилам**».

Пункт 6.6.4.3.1 изменить следующим образом:

«6.6.4.3.1 Критерии оценки степени травмирования при лобовом ударе и ...

...
...
Результирующее ускорение головы 3 мс	...	...	...	...	...	...	...	...
...
...
Результирующее ускорение грудной клетки 3 мс	...	...	...	...	...	...	...	...
...
...

...»

Пункт 6.6.4.4.2 изменить следующим образом:

«6.6.4.4.2 При испытании усовершенствованных детских удерживающих систем... критерий травмирования головы (НПС) и **результирующее** ускорение головы 3 мс».

Пункт 6.6.4.5.2 изменить следующим образом:

«6.6.4.5.2 Дополнительные критерии оценки степени травмирования при боковом ударе

...
...
Результирующее ускорение головы 3 мс	...	...	...	...	...	...	...	...
...
...

...»

Пункт 7.1.3 изменить следующим образом:

«7.1.3 Динамические испытания на лобовой удар, удар сзади и боковой удар:

- испытания на лобовой удар проводят на **всех усовершенствованных детских удерживающих системах, подпадающих под сферу применения настоящих Правил.**
- испытания на удар сзади проводят на **всех обращенных назад и вбок усовершенствованных детских удерживающих системах, подпадающих под сферу применения настоящих Правил;**

- c) испытания на боковой удар проводят на **всех усовершенствованных детских удерживающих системах, подпадающих под сферу применения настоящих Правил, за исключением встроенных систем и бустерных подушек;**
- d) УДУС...»

Пункт 8.1 изменить следующим образом:

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

- a) ...
- ...
- i) следующие критерии манекена: НРС, **результатирующее** ускорение головы (кумулятивное значение 3 мс), сила напряжения шеи, скорость движения шеи, **результатирующее** ускорение грудной клетки (кумулятивное значение 3 мс), отклонение грудной клетки, давление в районе брюшной полости (в случае лобового столкновения и столкновения сзади) и...»

Пункт 9.2.2 изменить следующим образом:

«9.2.2 Динамические испытания на боковой удар

В ходе мониторинга **результатирующего** ускорения головы...»

Приложение IX

[ТОЛЬКО НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ]

List of GRSP informal working groups

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Harmonized side impact dummies	Mr. David SUTULA (USA) Phone: +1 202 366 32 73 Fax: +1 202 493 29 90 Email: david.sutula@dot.gov	Suspended	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard FROST (UK) Phone: +44(0)207 9442107 Fax: +44(0)207 9449623 Email: bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	Dissolved	OICA
UN GTR No. 9 on Pedestrian Safety Deployable – Pedestrian Protection Systems (DPPS)	Mr. Jin Seop PARK (Republic of Korea) Email: jspark@kotsa.or.kr	June 2020	OICA
UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA) (co-chaired by Japan and vice-chaired by China and Republic of Korea) Phone: +1 202 366 4026 Email: martin.koubek@dot.gov	December 2021	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. Luis MARTINEZ (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 Email: luis.martinez@upm.es	[...]	
UN GTR No. 13 (HFCV) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA) (co-chaired by Japan and vice-chaired by China and Republic of Korea) Phone: +1 202 366 4026 Email: martin.koubek@dot.gov	December 2020	[...]
Protective helmets	Mr. Luca ROCCO Phone: +39 06 4158 3268 Fax: +39 06 4158 3253 Email: luca.rocco@mit.gov.it	Suspended	
Securing children in buses and coaches	Ms. Marta ANGLES Phone: +34 977 166 020 Fax: ++34 977 166 009 Email: mangles@idiada.com	March 2023	