


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

Женева, 7–11 декабря 2020 года (в онлайн-формате)

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	3
III. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 2 повестки дня)	4–5	3
A. Предложение по поправке 3	4	3
B. Предложение по поправке 4	5	4
IV. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 3 повестки дня)	6	4
V. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей) (пункт 4 повестки дня)	7	4
VI. Правила № 12 ООН (система рулевого управления) (пункт 5 повестки дня)	8	4
VII. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 6 повестки дня)	9–10	5
VIII. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 7 повестки дня)	11–12	5
IX. Правила № 22 ООН (защитные шлемы) (пункт 8 повестки дня)	13	6
X. Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы) (пункт 9 повестки дня)	14–17	7
XI. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 10 повестки дня)	18–19	8
XII. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 11 повестки дня)	20	9
XIII. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 12 повестки дня)	21–24	10



XIV.	Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) (пункт 13 повестки дня)	25–26	10
XV.	Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)) (пункт 14 повестки дня)	27	11
XVI.	Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 15 повестки дня)	28–29	11
XVII.	Общая резолюция № 1 (пункт 16 повестки дня)	30–32	12
XVIII.	Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 17 повестки дня)	33	12
XIX.	Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 18 повестки дня)	34	13
XX.	Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 19 повестки дня)	35	13
XXI.	Перечень приоритетных направлений работы GRSP (пункт 20 повестки дня)	36	13
XXII.	Выборы должностных лиц (пункт 21 повестки дня)	37–38	13
XXIII.	Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)	39–50	14
A.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности	39	14
B.	Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства)	40	14
C.	Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2020 года	41	14
D.	Объемный механизм определения точки Н	42	14
E.	Интеллектуальные транспортные системы	43	15
F.	Дети, оставленные в автомобилях	44	15
G.	Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом)	45	15
H.	Глобальные технические правила № 7 ООН (подголовники)	46	15
I.	Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сиденья размера i)	47	15
J.	Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства категории L (EV-L))	48	15
K.	Предварительная повестка дня следующей сессии	49	16
L.	Решения, представленные для принятия по процедуре «отсутствия возражений»	50	17

Приложения

I.	List of informal documents (GRSP-68-...) distributed without an official symbol during the session	18
II.	Недействительное официальное утверждение E20 44R 044013 типа направляющего устройства для ремня	20
III.	Проект поправок к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы)	22
IV.	List of GRSP informal working groups	24
V.	Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия возражений» по итогам официальных совещаний Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) с дистанционным участием, 11 декабря 2020 года	25

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою шестьдесят восьмую сессию в виртуальном формате в Женеве 7–11 декабря 2020 года¹. Функции Председателя исполнял 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) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Вьетнама, Германии, Израиля, 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: Международного комитета по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ), Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации по координации представительства потребителей в области стандартизации (АСЭК), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной мотоциклетной федерации (ММФ), Глобальной программы оценки новых автомобилей (Глобальной программы НКАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Всемирной ассоциации предприятий велосипедной промышленности (ВБИА).

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/2020/11
неофициальные документы GRSP-68-01-Rev.1, GRSP-68-04
и GRSP-68-17

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/11), предложенную для шестьдесят восьмой сессии, порядок рассмотрения ее пунктов (GRSP-68-01-Rev.1), руководящие принципы проведения совещаний в виртуальном формате (GRSP-68-17) и соответствующие аннотации (GRSP-68-04). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении IV к настоящему докладу.

III. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 2 повестки дня)

A. Предложение по поправке 3

Документация: неофициальный документ GRSP-65-17

4. Что касается вопроса об изменении высоты транспортных средств из-за регулируемых систем подвески, то эксперт от Германии просил возобновить рассмотрение этого вопроса (GRSP-65-17) на сессии GRSP в мае 2021 года. GRSP согласилась с просьбой эксперта от Германии и отметила, что на сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) в марте 2021 года будет завершена работа над поправкой 3 после включения положений, касающихся

¹ Эксперты GRSP участвовали дистанционно. Обеспечивался синхронный перевод на официальные языки ЕЭК ООН.

пересмотренного испытания с использованием модели головы. В этой связи GRSP отметила, что возможная поправка, включающая положения о регулируемых системах подвески, будет подготовлена в качестве новой поправки после одобрения нового запроса о разрешении на ее разработку, представленного одним из технических спонсоров.

В. Предложение по поправке 4

Документация: неофициальный документ GRSP-68-14

5. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSP-68-14 с докладом о работе неофициальной рабочей группы по складным системам защиты пешеходов (НРГ по ССЗП). Он пояснил, что в связи с ограничениями, вызванными пандемией COVID-19, у НРГ еще остаются нерешенные вопросы и соответствующее предложение, как ожидается, будет окончательно доработано к сессии GRSP в мае 2022 года.

IV. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 3 повестки дня)

6. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, выступающий от имени коспонсоров (Япония, Республика Корея и Европейский союз), проинформировал GRSP о прогрессе в деятельности НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 13 ООН, касающихся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ), сославшись на сообщение, которое он сделал в ходе сессии АС.3 в ноябре 2020 года (ECE/TRANS/WP.29/1155, п. 168). GRSP отметила, что АС.3 одобрил продление мандата НРГ по ТСВТЭ до июня 2022 года.

V. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей) (пункт 4 повестки дня)

7. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, выступающий от имени коспонсоров (Китай, Японии, Европейского союза и членов НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 20), сообщил о прогрессе в работе, достигнутом на совещании НРГ по этапу 2 разработки ГТП, касающихся безопасности электромобилей (БЭМ). Аналогичным образом по пункту 3 повестки дня он сослался на сообщение, сделанное им в ходе сессии АС.3 в ноябре 2020 года (ECE/TRANS/WP.29/1155, п. 177). GRSP приняла к сведению, что НРГ планирует обсудить вопрос о продлении мандата.

VI. Правила № 12 ООН (система рулевого управления) (пункт 5 повестки дня)

8. GRSP отметила, что эксперт от Нидерландов представит на сессии GRSP в мае 2021 года предложение о введении требований, касающихся электробезопасности в случае лобового столкновения, как это было согласовано для Правил № 94 ООН (лобовое столкновение).

VII. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15
неофициальные документ GRSP-66-08 и GRSP-66-14

9. Сославшись на предложение (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15 с поправками, изложенными в документе GRSP-66-14), представленное экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), GRSP решила отложить обсуждение вопроса об альтернативном (по усмотрению изготовителя) выключателе подушки безопасности на передних сиденьях в сочетании с детскими удерживающими системами, устанавливаемыми против направления движения на задних сиденьях, до своей майской сессии 2020 года, с тем чтобы обеспечить возможность для диалога между заинтересованными сторонами, которые по итогам своих встреч, возможно, завершат подготовку предложения к февралю 2021 года.

10. Эксперт от Финляндии вновь представил свое предложение (GRSP-66-08) по вопросу о возможности использования трехточечных ремней безопасности в транспортных средствах категорий M₂ и M₃. Эксперт от МОПАП заявил, что положения, касающиеся установки ремней безопасности в автобусах, уже включены в правила № 16 и 80 ООН (прочность сидений и их креплений (автобусы)). Эксперт от ЕК уточнил, что для автобусов только двухточечный ремень безопасности является обязательным на защищенных сиденьях. Вместе с тем эксперт от ЕК рекомендовал, чтобы требование об обязательной установке трехточечных ремней безопасности сопровождалось также требованием о том, чтобы рядом обязательно размещались памятки о необходимости пристегивать ремни безопасности. Эксперт от Испании согласилась с заявлением эксперта от ЕК и проинформировала GRSP о том, что в ходе обсуждения в рамках НРГ вопроса о том, как обеспечить безопасность детей в автобусах, группа обратила внимание на проблемы, связанные с использованием двухточечных ремней безопасности. Во избежание долгих обсуждений, не приводящих ни к каким разумным решениям, эксперт от МОПАП рекомендовал использовать подход, основанный на реальных данных о дорожно-транспортных происшествиях. Эксперт от Нидерландов также рекомендовал свериться с данными о ДТП, чтобы иметь основу для обсуждения. В заключение GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2021 года.

VIII. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12
неофициальный документ GRSP-68-31-Rev.1

11. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12 с целью уточнить процедуру проверки высоты подголовников в случае транспортных средств с низкой конструкцией крыши. Он добавил, что нынешние положения носят ограничительный в плане конструкции характер и что это предложение касается только встроенных подголовников. Вместе с тем эксперт от Японии выступил с сообщением (GRSP-68-31-Rev.1), в котором затронул нижеследующие вызывающие озабоченность вопросы в связи с этим предложением:

а) диапазон транспортных средств, которые могут подпадать под изъятия, отражает принцип предоставления изъятий, применяемых к сиденьям ковшового типа. Однако соображения, высказанные экспертом от Японии, доказывают, что данное изъятие может быть применено к любому сиденью со встроенным подголовником. Таким образом, по усмотрению изготовителя под изъятие могли бы подпадать не только спортивные транспортные средства, но и транспортные средства с высоким капотом и низкой конструкцией крыши (например, седаны с низкой крышей, транспортные средства с высоким и/или длинным капотом и внедорожники);

b) риски, связанные с безопасностью водителя и пассажиров высокого роста. В частности, если водитель или пассажир имеют рост выше среднего, уровень их безопасности в случае столкновения будет, по всей вероятности, более низким.

12. Эксперт от МОПАП далее заявил, что это предложение будет гарантировать эксплуатационную безопасность, поскольку все другие требования в части статической проверки будут сохранены, а также благодаря тому, что в случае применения данного положения об изъятии будет предусмотрено проведение динамических испытаний. Он напомнил GRSP о том, что нынешние положения содержат требование о минимальной высоте подголовника для обеспечения безопасности более высоких пассажиров. Эксперты от Нидерландов и Германии запросили дополнительное время для изучения документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12. Наконец, GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2021 года.

IX. Правила № 22 ООН (защитные шлемы) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/19
неофициальные документы GRSP-68-09 и GRSP-68-15

13. Эксперт от Израиля, разъяснив точку зрения представителей отрасли производства коммуникационных систем для мотоциклетных шлемов, представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/19 в ходе своего сообщения (GRSP-68-15), в котором предложил временное решение по поправкам серии 06 к Правилам ООН. Кроме того, он предложил также пересмотренное определение вспомогательных приспособлений, разрешенных для установки в шлеме официально утвержденного типа. Он пояснил, что за этим временным решением должно последовать новое предложение, которое подготовит НРГ, и просил НРГ принять во внимание некоторые примеры требований, которые он изложил в своем сообщении и которые касаются вспомогательных коммуникационных приспособлений и шлемов. Эксперт от Швеции внесла на рассмотрение документ GRSP-68-09, содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/19. Она выразила озабоченность в связи с тем, что этот вопрос влияет на действительность первоначально предоставленных официальных утверждений типа, и задала вопрос о том, кто возьмет на себя такую ответственность. Эксперт от Нидерландов заявил, что предложение Израиля является неприемлемым, поскольку оно допускает использование на шлеме любых вспомогательных приспособлений. Эксперт от Республики Корея поддержал предложение, представленное экспертом от Израиля. Эксперт от Германии заявил, что предложение является хорошей отправной точкой для начала обсуждения, но делать конкретные выводы пока преждевременно. Он пояснил, что нынешние требования Правил ООН направлены на ограничение использования изделий вторичного рынка, которые не входят в сферу ответственности изготовителей шлемов. Он предложил экспертам GRSP привлечь к обсуждению этого вопроса заинтересованные стороны, представляющие индустрию вспомогательных приспособлений для шлемов (например, видеокамер). Эксперт от Испании пояснила, что вспомогательные приспособления должны быть предназначены для интеграции функций шлема, связанных с обеспечением безопасности (например, отрывные пленки для внутреннего визора, электронные устройства и их держатели). Эксперт от Италии пояснил, что деятельность НРГ была приостановлена ввиду отсутствия результатов исследований, которые могли бы позволить начать этап 2 работы над Правилами ООН, и что этот вопрос не был включен в сферу деятельности НРГ. В этой связи GRSP решила учредить специальную группу заинтересованных экспертов, которая в кратчайшие сроки проведет обсуждение этого вопроса и займется поиском соответствующего решения. Эксперты от Франции, Республики Корея, Нидерландов, Израиля, Италии, Германии, Испании и Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) заявили о своей готовности участвовать в деятельности этой специальной группы. GRSP решила также возобновить обсуждение данного пункта повестки дня на основе итогов этой специальной группы.

Х. Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы) (пункт 9 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-68-24, GRSP-68-27
и GRSP-68-33

14. Со ссылкой на просьбу Административного комитета по координации работы WP.29 (WP.29/AC.2) (см. документ ECE/TRANS/WP.29/1155, п. 30) GRSP возобновила обсуждение вопроса о типе направляющего устройства для ремня, официально утвержденном в качестве детской удерживающей системы (ДУС) на основании Правил № 44 ООН польским органом по официальному утверждению типа. Эксперт от Нидерландов выступил с сообщением (GRSP-68-24), содержащим результаты дополнительных испытаний, которым было подвергнуто данное направляющее устройство для ремня. Он добавил, что эти испытания подтвердили выводы, изложенные в документе GRSP-67-05, который был представлен на сессии GRSP в июле 2020 года, а также продемонстрировали, что данное устройство не отвечает требованиям, предъявляемым при динамическом испытании с использованием манекена P10. В этой связи он заявил, что:

а) данное направляющее устройство для ремня не охвачено областью применения Правил ООН и не может быть официально утверждено по типу конструкции; следовательно, данное официальное утверждение типа должно быть отменено;

б) данное устройство не отвечает ряду требований, как технических, так и в отношении руководства для пользователей, и поэтому официальное утверждение не должно было быть предоставлено;

в) во многих случаях степень защиты зависит от конструкции автомобиля, которая может стать причиной проскальзывания под ремнем и/или травм брюшной полости, поскольку данное устройство, продаваемое в качестве детской удерживающей системы, не обеспечивает в этом отношении надлежащей защиты или характеристик направления ремня;

г) данное устройство может обеспечить более высокий уровень защиты по сравнению с ремнем безопасности для взрослых, но не обеспечивает дополнительной степени защиты, которой характеризуется ДУС;

д) поскольку официальное утверждение в отношении данного устройства было выдано ошибочно, оно должно быть отменено, о чем следует проинформировать органы по надзору за рынком.

Эксперт от Нидерландов добавил далее, что на данный момент он не обращался с запросом о проведении арбитражного разбирательства в соответствии с приложением 6 к Соглашению 1958 года, поскольку проводится параллельное расследование на уровне Европейской комиссии. Эксперт от Польши внес на рассмотрение документ GRSP-68-27, оспорив выводы, содержащиеся в документе GRSP-68-24, и представив пояснения в отношении характеристик по итогам динамического испытания данного направляющего устройства для ремня. Он заявил, что:

а) в течение прошлого года поступало множество различных необоснованных утверждений в адрес данного направляющего устройства для ремня, в частности касающихся проскальзывания под ремнем (GRSP-50-09 и GRSP-50-25), вертикальной составляющей (GRSP-65-20) и риска получения травм брюшной полости. Он добавил, что доказательства этих утверждений тем не менее не были продемонстрированы;

б) данные испытания на официальное утверждение типа в соответствии с требованиями Правил ООН были проведены в 2017 году польской технической службой PIMOT, которой проведено свыше 160 испытаний с использованием манекенов, предусмотренных требованиями правил ООН (манекены типа P3, P6 и P10), и эти испытания дали удовлетворительные результаты.

Подытоживая свое выступление, он заявил, что после того как в декабре 2019 года сравнительные испытания с использованием других ДУС показали наличие проблем и с другими официально утвержденными типами ДУС, обсуждение в рамках GRSP следует расширить, с тем чтобы охватить и другие ДУС. Эксперт от Испании заявила, что основное внимание следует уделить толкованию, согласно которому направляющее устройство для ремня и аналогичные устройства сами по себе не могут официально утверждаться в качестве ДУС.

15. Председатель GRSP предложил в качестве основы для принятия окончательного решения рассмотреть вопрос о том, чтобы согласованная сторонами техническая служба или лаборатория провела доказательное испытание данного направляющего устройства для ремня в присутствии всех заинтересованных сторон. Первоначально некоторые эксперты выразили неофициальное согласие с данным подходом. Однако, когда Председатель обратился к экспертам GRSP с вопросом о том, являются ли результаты убедительными и примут ли эксперты эти результаты и предпримут ли соответствующие шаги, ответа от членов GRSP не последовало. Эксперт от Нидерландов не согласился с этим подходом, заявив, что он лишь еще больше затянул бы окончательное решение данного вопроса, а также что данный вопрос не связан с расхождением в толковании, поскольку ряд требований Правил № 44 ООН (с поправками серии 04) просто не были соблюдены. Затем эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ GRSP-68-33, в котором содержится перечень утверждений/шагов (см. ниже), и просил провести голосование по этому документу.

a) Данное направляющее устройство для ремня не соответствует требованиям законодательства.

b) Возможность привести это устройство в соответствие с требованиями законодательства отсутствует.

c) Законодательная база для официального утверждения E20 44R-04 4013 отсутствует.

d) Таким образом, данное официальное утверждение недействительно.

e) GRSP настоятельно призывает Польшу отменить данное официальное утверждение.

16. Эксперты от Германии, Испании, Италии, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Франции, Швейцарии и Швеции поддержали предложение Нидерландов, а эксперт от Польши выступил против него. В то же время эксперт от Японии заявил, что, хотя Япония не проводила никаких официальных испытаний данного устройства, по его мнению, оно не соответствует требованиям Правил № 44 ООН.

17. Со ссылкой на просьбу AC.2 (см. п. 14 выше) GRSP приняла простым большинством голосов документ GRSP-68-33 (воспроизведенный в приложении II к докладу) и решила проинформировать WP.29 на его мартовской сессии 2021 года об итогах обсуждения, а также решила пока исключить этот вопрос из повестки дня майской сессии 2021 года.

XI. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/13
неофициальный документ GRSP-68-20

18. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/13 для уточнения переходных положений, касающиеся возможностей, предусмотренных в более ранних сериях поправок, которые по-прежнему остаются в силе. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/13 без поправок и поручила секретариату представить это предложение в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 05

к Правилам № 95 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2021 года.

19. GRSP рассмотрела документ GRSP-68-20, представленный экспертом от Японии для внесения поправок в нынешние положения об области применения Правил ООН. Он пояснил, что это предложение представляет собой дополнительную поправку к поправке, принятой GRSP и представленной экспертом от ЕК от имени целевой группы по согласованию Правил ООН с пересмотренным Регламентом по общей безопасности Европейского союза (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/66, п. 31). Он пояснил также, что ограничение массы для пассажирских транспортных средств (категории M₁) не является оправданным и не согласуется с нынешним определением транспортных средств категории M₁ (которые в настоящее время не имеют ограничения по массе). Эксперт от ЕК согласился с экспертом от Японии, пояснив, что в первоначальные намерения не входило установление такого ограничения по массе. Эксперт от Франции запросил время для дальнейшего изучения данного предложения. Эксперт от МОПАП выразил озабоченность в связи с этим предложением, поскольку транспортные средства категории M₁ могут иметь большую массу, если они изготовлены на основе категории N₂ или M₂. Он добавил, что такие транспортные средства (например, автоприцепы) в настоящее время, как правило, подпадают под изъятие ввиду более высокой контрольной точки места для сидения (точки «R»). Он добавил далее, что предложение охватит данные типы транспортных средств, и просил разъяснить, будет ли это предложение рассматриваться в качестве новой серии поправок или дополнения. Эксперт от Германии согласился с тем, что следует всесторонне рассмотреть вопрос об автоприцепах, и запросил время для дальнейшего изучения предложения. GRSP решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в мае 2021 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-68-20 под официальным условным обозначением.

ХП. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9
неофициальный документ GRSP-68-18

20. Эксперт от Германии подтвердил свое предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18) и сослался на пункт 3 а) повестки дня (см. пункт 4). Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-68-18 в качестве предложения, альтернативного документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18, представленному экспертом от Германии. Он пояснил, что предложение отражает последний этап обсуждений, направленных на разъяснение вопроса о том, что высота транспортного средства влияет на результаты испытаний с использованием модели головы и модели ноги. Он предложил также включить этот вопрос в документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9. GRSP напомнила, что это последнее предложение было подготовлено экспертами редакционной целевой группы для приведения Правил ООН в соответствие с положениями пересмотренного Регламента по общей безопасности Европейского союза, в котором предусматривается расширение зоны удара головы для охвата зоны лобового стекла. Эксперт от Республики Корея предложил привести коэффициент скорости, предусмотренный в рамках испытания на удар, в соответствие с коэффициентом, установленным НРГ по ССЗП (см. п. 5 выше). Наконец, GRSP решила возобновить обсуждение предложений по поправкам к Правилам ООН на своей сессии в мае 2021 года.

ХIII. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/18
неофициальные документы GRSP-68-02-Rev.2, GRSP-68-05,
GRSP-68-10, GRSP-68-11-Rev.2, GRSP-68-13, GRSP-68-25-Rev.1
и GRSP-68-26

21. Эксперт от КСАОД представил:

а) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/15 с поправками, изложенными в документе GRSP-68-02-Rev.2, в целях включения положений, касающихся цифрового руководства пользователя;

б) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/16 и содержащий поправки к нему документ GRSP-68-25-Rev.1, которые касаются образца протокола испытания и метода оценки размеров;

в) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/18 с поправками, изложенными в документе GRSP-68-11-Rev.2, для уточнения того, что усовершенствованные детские удерживающие системы (УДУС) с ремнем для конкретных транспортных средств могут быть оснащены опорой и креплениями верхнего и нижнего страховочных тросов.

22. GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/16 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/18 с поправками к ним, изложенными в приложении III к докладу, и поручила представить их единым пакетом в качестве дополнения 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2021 года.

23. GRSP возобновила обсуждение по вопросу о предельных значениях вертикального ускорения грудной клетки манекенов серии Q в ходе динамических испытаний УДУС на основе документа GRSP-68-05, представленного экспертом от КСАОД. Эксперт от КСАОД представил это предложение, выступив с сообщением (GRSP-68-10), в ходе которого информировал GRSP, что работа по сбору и анализу данных мониторинга продвигается вперед. Кроме того, он призвал договаривающиеся стороны Соглашения 1958 года предоставить данные, необходимые для этого анализа и подтверждения предлагаемых предельных значений. Эксперт от Испании представила сообщение (GRSP-68-26), в котором были показаны результаты испытания, проведенного испанской технической службой в отношении последствий контакта подбородка с грудной клеткой манекена типа Q1.5 для измерения сжимающей силы верхней части шеи. GRSP отметила необходимость дальнейшего сбора данных и решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в мае 2021 года.

24. Эксперт от Испании представила документ GRSP-68-13 с целью показать отсутствие необходимости учитывать максимальные размеры встроенной УДУС для конкретного транспортного средства. Эксперт от КСАОД запросил время для дальнейшего изучения данного предложения. Наконец, GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2021 года на основе пересмотренного предложения экспертов от Испании, КСАОД и МОПАП.

ХIV. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/17

25. GRSP возобновила рассмотрение предложения (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/17), представленного экспертом от Нидерландов и направленного на

внедрение маркировки автобусов, работающих на водороде, которая соответствует существующим регламентационным требованиям к идентификации автобусов, работающих на сжиженном нефтяном газе, компримированном природном газе и сжиженном природном газе. GRSP приняла это предложение без поправок и поручила секретариату представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/17 в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 134 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2021 года.

26. Кроме того, эксперт от МОПАП отметил, что для устранения ряда несоответствий, касающихся большегрузных транспортных средств (грузовиков и автобусов), потребуется дальнейшее обсуждение Правил ООН. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей следующей сессии в мае 2021 года на основе предложения, представленного экспертом от МОПАП.

XV. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб) (пункт 14 повестки дня)

27. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до своей майской сессии 2021 года и продолжить его на основе аналогичного предложения, внесенного экспертом от Нидерландов по пункту 5 повестки дня (см. п. 8 выше).

XVI. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/14
неофициальный документ GRSP-68-06

28. GRSP приняла к сведению аналогичное предложение, представленное по пункту 10 повестки дня (см. п. 18 выше), и возобновила обсуждение предложения (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/14). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/14 без поправок и поручила секретариату представить это предложение в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 137 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2021 года.

29. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSP-68-06, касающийся результатов корейской программы оценки новых автомобилей в части микромобильности/квадрициклов (транспортных средств категории L₇). Он высказал предположение о том, что на данном этапе было бы затруднительно вводить новые требования в отношении испытания на удар для транспортных средств L₇ в целях обеспечения такого уровня безопасности при столкновении, который был бы эквивалентным уровню безопасности, требуемому от небольших пассажирских транспортных средств. Вместе с тем он подтвердил, что транспортные средства, относящиеся к категории микромобилей, могут соответствовать прочим требованиям, в частности в отношении защелок дверей, прочности сидений, креплений ремней безопасности и электробезопасности при столкновении. В заключение он заявил, что в качестве первого шага GRSP следует рассмотреть вопрос о разработке требований в отношении основных элементов микромобилей, и выразил желание начать сотрудничество с Японией и с МАЗМ по вопросам общей безопасности микромобилей. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2021 года.

XVII. Общая резолюция № 1 (пункт 16 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-54-05, GRSP-68-07, GRSP-68-08-Rev.1, GRSP-68-12 и GRSP-68-23

30. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ GRSP-68-23, который отражает процесс разработки добавления 1 к Общей резолюции № 1 и касается биомеханического манекена для испытания на удар сзади II (BIORID-II) как входящего в испытательный инструментарий, предусмотренный в ГТП № 7 ООН и Правилах № 17 ООН (с поправками серии 10), для использования при испытании на удар сзади. Он рекомендовал рассмотреть это предложение вместе с документом GRSP-54-05 (проект добавления 1 к ОР.1), представленным на пятьдесят четвертой сессии GRSP (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/54, п. 4). Он рекомендовал GRSP представить замечания по документам GRSP-68-23 и GRSP-54-05 до 31 января 2021 года, с тем чтобы они могли быть учтены в окончательном документе, который будет представлен на сессии GRSP в мае 2021 года. Было отмечено, что указания на авторские права будут, как ожидается, исключены из чертежей, когда это предложение будет окончательно принято WP.29 и AC.3. GRSP согласилась с рекомендацией эксперта от Соединенного Королевства и решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2021 года.

31. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRSP-68-12, высказавшись за разработку добавления к ОР.1, включающего манекены серии Q, которые предусмотрены в Правилах № 129 ООН. Он предложил также создать целевую группу для дальнейшей работы над ОР.1. GRSP согласилась с предложением эксперта от Германии. GRSP отметила, что эта целевая группа начнет свою работу в начале 2021 года под руководством эксперта от Германии и эксперта от КСАОД. Кроме того, эксперт от КСАОД уточнил, что подход, основанный на дальнейшей работе, будет соответствовать предложению о подготовке добавления к ОР.1, разработанного экспертом от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.

32. Эксперты от Швеции выступили с двумя сообщениями (GRSP-68-08-Rev.1; GRSP-68-07), в которых были продемонстрированы результаты исследования по вопросу о том, обеспечивается ли лицам женского пола тот же уровень защиты, что и лицам мужского пола. Эксперты от Швеции рассказали также о проблеме в связи с отсутствием типовых женских манекенов для краш-тестов. Согласно выводам эксперта, данное исследование показало, что: а) у женщин выше риск получения травм, связанных с ДТП (особенно хлыстовой травмы); б) женщины слабо представлены существующими манекенами, используемыми для краш-тестов; в) информация о размерах тела (рост и масса) должна включаться в базы данных о дорожно-транспортном травматизме; и д) данные о травмах должны представляться отдельно по женщинам и мужчинам. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2021 года.

XVIII. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 17 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-68-03

33. Эксперт от Испании, выступая от имени НРГ по повышению безопасности перевозки детей в городских и междугородных автобусах, проинформировала GRSP о работе этой НРГ (GRSP-68-03). Она пояснила, что группа изучает различные конфигурации испытаний (например, в сидячем положении; с манекеном Q и с использованием/без использования ДУС; с различными типами ДУС) с учетом требований, предъявляемых к автобусам (правила № 80 и 107 ООН). Она пояснила далее, что группа намерена подготовить соответствующее предложение к сессии GRSP в декабре 2022 года. Эксперт от Российской Федерации предложил использовать критерий импульса, предусмотренный в Правилах № 44 и 129 ООН, при испытании на лобовой удар в случае транспортных средств категории M₂, поскольку эти

транспортные средства имеют меньшую массу по сравнению с категорией М₃. В случае транспортных средств категории М₃ Российская Федерация предложила использовать импульс, предусмотренный в Правилах № 80 ООН. Представитель ЕК пояснил, что в настоящее время в Европейском союзе проводится исследование, посвященное выявлению оптимальных контрольных импульсов в случае столкновения для всех категорий транспортных средств и направлений удара. Он сообщил, что представит результаты этого исследования на сессии GRRF в мае 2021 года. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2021 года.

XIX. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 18 повестки дня)

34. Представитель Соединенных Штатов Америки напомнил GRSP о специальной сессии Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA), которая состоялась 14–15 декабря. Он пояснил, что в рамочный документ ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2, касающийся приоритетных тем в отношении автоматизированных и подключенных транспортных средств, были внесены незначительные модификации. Он вновь заявил, что вопрос обеспечения безопасности при столкновении сохраняет свою актуальность и что этот рамочный документ будет отражен в работе по смежным темам, вытекающим из направлений деятельности GRSP. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе предложения, которое, возможно, будет разработано экспертом от Германии совместно с экспертами от МОПАП и другими заинтересованными сторонами.

XX. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 19 повестки дня)

Документация: неофициальный документ WP.29-182-16

35. GRSP приняла к сведению документ WP.29-182-16, который был распространен на сессии WP.29 в ноябре 2020 года и отражает ход осуществления WP.29 и его вспомогательными органами стратегии Комитета по внутреннему транспорту.

XXI. Перечень приоритетных направлений работы GRSP (пункт 20 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-67-06-Rev.1

36. GRSP решила пока не обновлять документ GRSP-67-06-Rev.1 и вернуться к его рассмотрению на сессии в мае 2021 года. Председатель кратко изложил приоритетные направления по основным группам: безопасность при столкновении, защита водителя и пассажиров и безопасность электромобилей, — но при этом подчеркнул также важность работы GRSP в области обеспечения безопасности пешеходов.

XXII. Выборы должностных лиц (пункт 21 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-68-30

37. 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 2021 год (GRSP-68-30).

38. GRSP приняла к сведению предложение по кандидатуре второго заместителя Председателя от Испании (г-н Виктор Кальсадила), которое было получено в первый день совещания с утра. Председатель выразил свою озабоченность, которая была связана не с самой кандидатурой, а с процедурными аспектами представленного предложения, а также с тем, какой прецедент это может создать на будущее. Эксперты от Германии, Нидерландов, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Швейцарии, Швеции и Японии решили проконсультироваться с АС.2 по вопросу о расширении числа заместителей Председателя GRSP. Председателю было поручено запросить указания АС.2 по этому вопросу на его сессии в марте 2021 года.

XXIII. Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)

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

Документация: неофициальный документ GRSP-68-19

39. Эксперт от Японии выступил с сообщением (GRSP-68-19), касающимся различных вопросов, которые его страна рассматривает для развития транспортной политики в дополнение к безопасности дорожного движения. Он подчеркнул, что со стороны пользователей наблюдается потребность в ультрамалых средствах передвижения и высказываются соответствующие предпочтения. GRSP согласилась с аналогичным выводом, сделанным по итогам обсуждения пункта 15 повестки дня (см. п. 29 выше).

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

40. Эксперт от Японии, выступающий в роли полномочного представителя GRSP по МОУТКТС, проинформировал GRSP о поправке 3 к Правилам № 0 ООН, принятой на сессии WP.29 в ноябре 2020 года (см. документ ECE/TRANS/WP.29/2020/101). Он также проинформировал GRSP о незначительных поправках, внесенных в общие руководящие принципы, касающиеся переходных положений (ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2).

C. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2020 года

Документация: неофициальный документ GRSP-68-21

41. Секретарь сообщил об основных вопросах (GRSP-68-21), рассмотренных на сто восемьдесят второй сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1155).

D. Объемный механизм определения точки Н

42. Эксперт от Испании проинформировал о работе НРГ по объемному механизму определения точки Н. Он сообщил о своем намерении представить предложение по поправкам к Сводной резолюции 3 (CP.3) на сессии GRSP в мае 2021 года. Вместе с тем GRSP отметила, что НРГ поставила перед собой цель согласовать спецификации и включить их в Общую резолюцию № 1, ссылки на которую будут содержать как правила ООН, так и ГТП ООН. Эксперты от МОПАП и КСАОД выразили желание участвовать в деятельности НРГ и получать информацию о предстоящих совещаниях.

Е. Интеллектуальные транспортные системы

Документация: неофициальный документ GRSP-68-32

43. GRSP была проинформирована о предложении, касающемся «дорожной карты» по интеллектуальным транспортным системам, которое будет представлено на сессии КВТ в феврале 2021 года (GRSP-68-32). Секретарь GRVA просил экспертов GRSP направить ему замечания до понедельника, 14 декабря 2020 года.

Ф. Дети, оставленные в автомобилях

44. Эксперт от ЕК просил эксперта от Италии представить обновленную информацию о мерах, принятых в его стране для решения этой проблемы. Эксперт от Италии проинформировал GRSP о том, что пока отсутствуют какие-либо данные. Он также пояснил, что в настоящее время принимаются меры по налоговому стимулированию соответствующих технических решений, которые не охвачены законодательством. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе информации, которая будет представлена экспертом от Италии.

Г. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом)

45. Эксперт от МОПАП информировал GRSP о своем выступлении на сессии WP.29 в ноябре 2021 года, касавшемся области применения поправок серии 03 к Правилам № 100 ООН, которая подлежит приведению в полное соответствие с ГТП № 20 ООН (см. ECE/TRANS/WP.29/1155, п. 103). Эксперт от МОПАП сообщил GRSP о своем исследовании этого вопроса и объявил о том, что соответствующее предложение, возможно, будет представлено на следующей сессии НРГ по БЭМ либо на сессии GRSP в мае 2021 года.

Н. Глобальные технические правила № 7 ООН (подголовники)

46. В связи с обсуждением этого вопроса GRSP сослалась на пункт 16 повестки дня (см. п. 30 выше).

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

Документация: неофициальный документ GRSP-68-16

47. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSP-68-16 с целью прояснить вопрос о креплениях ISOFIX на сиденьях, постоянно обращенных назад. Эксперт от МОПАП просил провести дополнительное обсуждение по этому вопросу в целях разработки соответствующего предложения. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в мае 2021 года на основе результатов работы группы заинтересованных сторон с участием экспертов от Германии, Швеции, КСАОД и МОПАП.

Ж. Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства категории L (EV-L))

Документация: неофициальный документ GRSP-68-22

48. Эксперт от МАЗМ представил сообщение (GRSP-68-22), касающееся необходимости разработки специальных требований к сменным перезаряжаемым системам хранения электроэнергии (ПСХЭЭ). Он пояснил, что сменные ПСХЭЭ могут устанавливаться на различных моделях транспортных средств, причем в различных монтажных позициях. Он добавил, что он предлагает ввести в Правила ООН

специальные, более строгие требования к условиям испытаний, с тем чтобы обеспечить безопасную работу сменных ПСХЭЭ в различных положениях и избежать многократных испытаний для каждой конструкции транспортного средства. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе возможного предложения от МАЗМ.

К. Предварительная повестка дня следующей сессии

Документация: неофициальный документ GRSP-68-28

49. GRSP приняла к сведению предложение по повестке дня своей шестьдесят девятой сессии (GRSP-68-28), которую планируется провести в Женеве с 17 мая (14 ч 30 мин) по 21 мая (12 ч 30 мин) 2021 года. GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат — 19 февраля 2021 года, т. е. за 12 недель до начала сессии. GRSP утвердила следующую предварительную повестку дня:

1. Утверждение повестки дня.
2. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов):
 - а) 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 № 12 ООН (система рулевого управления).
6. Правила № 16 ООН (ремни безопасности).
7. Правила № 17 ООН (прочность сидений).
8. Правила № 22 ООН (защитные шлемы).
9. Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы).
10. Правила № 95 ООН (боковое столкновение).
11. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов).
12. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы).
13. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
14. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)).
15. Правила № 136 ООН (электрические транспортные средства категории L).
16. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам).
17. Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сиденья размера i).
18. Общая резолюция № 1.
19. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах.
20. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств.
21. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту.
22. Перечень приоритетных направлений работы GRSP.

23. 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 2021 года;
 - d) объемный механизм определения точки Н;
 - e) интеллектуальные транспортные системы;
 - f) дети, оставленные в автомобилях.

L. Решения, представленные для принятия по процедуре «отсутствия возражений»

Документация: ECE/EX/2020/L.12
неофициальный документ GRSP-68-29-Rev.2

50. GRSP согласовала перечень основных решений (GRSP-68-29-Rev.2), который воспроизводится в приложении V к настоящему докладу и который был принят в ходе сессии для утверждения участвовавшими в ней делегациями в соответствии с процедурой «отсутствия возражений» в течение не менее 72 часов, предусмотренной в рамках специальных процедур, установленных на период пандемии COVID-19 (ECE/EX/2020/L.12).

Приложение I

[Только на английском языке]

List of informal documents (GRSP-68-...) 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/ Rev.1	GRSP/Chair	1	E	Running order of the 68th session of GRSP	(a)
02/ Rev.2	Japan/CLEPA	12	E	Proposal for Supplement 5 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
03	Spain	17	E	Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG IWG-STCBC)	(a)
04	GRSP/Chair	1	E	Annotated agenda	(a)
05	CLEPA	12	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(c)
06	Rep. of Korea	16	E	KNCAP results of Micro-Mobility (L7 Category vehicles)	(a)
07	Sweden	16	E	What can we do in GRSP to get the same protection level for female occupants as for male?	(a)
08/ Rev.1	Sweden	16	E	Does female occupants have the same protection level as male occupants?	(a)
09	Sweden	8	E	Proposal for Supplement 1 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 22 (Protective helmets)	(a)
10	CLEPA	12	E	Explanatory presentation to CLEPA neck load limits proposal	(a)
11/ Rev.2	CLEPA	11	E	Proposal for Supplement 5 to the 03 series of amendments	(d)
12	Germany	16	E	Dummies into UN Mutual Resolution No. 1	(a)
13	Spain	12	E	Proposal for Supplement 5 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(c)
14	Rep. of Korea	2(b)	E	Status of Informal Working Group on Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)	(a)
15	Israel	8	E	UN Regulation No. 22, 06 series of amendments	(a)
16	The Netherlands	22(i)	E	Proposal for supplement 1 to UN Regulation No. 145 (ISOFIX anchorage systems, ISOFIX top tether anchorages and i-size))	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
17	Secretariat	1	E	Virtual meeting guidelines	(a)
18	OICA	14	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety) – document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18	(c)
19	Japan	22(a)	E	Initiatives and Approaches to Small-sized Mobility	(a)
20	Japan	8	E	Proposal for Supplement 1 to the 04 series of amendment and Supplement 1 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(b)
21	Secretariat	22(c)	E	Highlights of WP.29 November 2020 session	(a)
22	IMMA	22(j)	E	Updates to UN Regulation No. 136 (Electric vehicles of category L (EV-L))	(a)
23	United Kingdom	16	E	Draft Mutual Resolution No. 1 Addendum 1	(a)
24	The Netherlands	9	E	Belt guide device	(a)
25/ Rev.1	CLEPA	12	E	Proposal for Supplement 5 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
26	Spain	12	E	Effects of Q1.5 chin-thorax contact in measuring upper neck force	(a)
27	Poland	9	E	Smart Kid Belt - Clarification to SKB dynamic test performance	(a)
28	GRSP/Chair	22(k)	E	Provisional agenda for the May 2021 session of GRSP	(b)
29/ Rev.2	GRSP/Chair	22(l)	E	Decisions submitted to silence procedure following formal meetings with remote participation - Of the Working Party on Passive Safety (GRSP), 10 December 2020	(a)
30	GRSP/Chair	21	E	Election of officers for the year 2021	(d)
31/ Rev.1	Japan	7	E	Japan comments regarding the test procedure for the height of head restraints in the case of vehicles having a low roof construction	(a)
32	Secretariat	22(e)	E	Draft revisions of the ECE Road Map on Intelligent Transport Systems	(a)
33	The Netherlands	9	E	Invalid Approval E20 44R 044013 belt-guide	(d)

Notes:

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

Приложение II

Недействительное официальное утверждение E20 44R 044013 типа направляющего устройства для ремня

Принятый текст, основанный на документе GRSP-68-33
(см. пункт 17 настоящего доклада)

A. История вопроса

Протокол пятидесятой сессии GRSP (декабрь 2011 года) (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/50, п. 30).

Обсуждение по вопросу об официальном утверждении типа направляющего устройства для ремня, сопоставимого с тем устройством, которое было официально утверждено по типу Польшей.

Официальное утверждение было отменено.

Справочные документы:

GRSP-50-09 (КСАОД)

GRSP-50-25 (КСАОД)

GRSP-50-34 (ФРАНЦИЯ/ГЕРМАНИЯ)

GRSP-51-31 (НИДЕРЛАНДЫ)

GRSP-66-30 (ИСПАНИЯ)

GRSP-66-38 (ЯПОНИЯ)

GRSP-67-05 (НИДЕРЛАНДЫ)

GRSP-67-36 (Международная организация потребительских союзов/МОПС)

GRSP-68-24 (НИДЕРЛАНДЫ)

А также:

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/kindersicherheit/smart-kid-belt/>

<https://www.which.co.uk/news/2020/11/dont-buy-this-potentially-dangerous-child-car-seat-accessory/>

Автомобильный клуб Германии (АКГ) и Международная организация потребительских союзов провели испытания в кузове автомобиля с использованием манекенов Q, по итогам которых подтвердили выводы, изложенные в документе GRSP-68-24, и характеристики чувствительности направляющего устройства для ремня, официально утвержденного по типу Польшей, которые могут привести к травмам брюшной полости.

B. Заявления

а) Данное направляющее устройство для ремня — это устройство для обеспечения удобства; функционирование системы очень напоминает ситуацию с использованием только ремня безопасности для взрослых.

b) Правила № 44 ООН (с поправками серии 04) и Правила № 129 ООН предусматривают упрощенную процедуру испытания, которая включает статические и динамические испытательные требования.

c) Существуют ограничения в связи с используемыми испытательными макетами и манекенами (манекены серий P и Q).

d) Если говорить только о динамических требованиях применительно к процедурам и манекенам, то даже манекен, находящийся на испытательном стенде и просто пристегнутый ремнем безопасности для взрослых, «пройдет» испытание на соответствие этим требованиям.

e) ДУС должна обеспечивать защиту при любых типах аварий, а не только демонстрировать отклонение 0 градусов на шкале смещения вперед на испытательном стенде.

f) Речь не идет о различиях в толковании. Ряд требований, содержащихся в Правилах № 44 ООН (с поправками серии 04), просто не соблюдаются.

g) Почему нужно вести обсуждения на протяжении нескольких лет, прежде чем сделать выводы?

h) Выказано предложение провести дополнительные испытания в соответствии с Правилами № 44 (с поправками серии 04) ЕЭК ООН. Какой в этом смысл? Результат известен. Это лишь создаст дополнительную задержку.

i) Нидерланды обратились к договаривающимся сторонам с просьбой поддержать включение в протокол шестьдесят восьмой сессии GRSP четкого заявления, которое включало бы следующие тезисы:

- i) данное устройство не соответствует требованиям законодательства;
- ii) возможность привести это устройство в соответствие с требованиями законодательства отсутствует;
- iii) законодательная база для официального утверждения E20 44R-04 4013 отсутствует;
- iv) таким образом, данное официальное утверждение недействительно;
- v) GRSP настоятельно призывает Польшу отменить данное официальное утверждение.

Приложение III

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

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/15
(см. пункт 22 настоящего доклада)

...

Включить новый пункт 14.2.11 следующего содержания:

«14.2.11 В случае усовершенствованных детских удерживающих систем, в комплекте с которыми не предусмотрено бумажных инструкций по эксплуатации, на внешней стороне упаковки должна быть четко видна следующая информация на языке страны:

ВНИМАНИЕ!

К ДАННОМУ УСТРОЙСТВУ БУМАЖНОЕ РУКОВОДСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ НЕ ПРИЛАГАЕТСЯ.

РУКОВОДСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ СМ. ПО СЛЕДУЮЩЕМУ QR-КОДУ*.

РУКОВОДСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ СМ. ПО СЛЕДУЮЩЕЙ ССЫЛКЕ XXXXXX.

».

...

Пункт 14.4.2 изменить следующим образом:

«14.4.2 веб-ссылка и QR-код изделия, где размещена цифровая версия инструкции, содержащей сведения, указанные в пункте 14.3. Веб-сайт, переход на который осуществляется по указанной веб-ссылке и QR-коду, должен быть на языке страны, в которой продается данная УДУС, либо на главной странице этого веб-сайта должен быть доступен выбор языка. Цифровая версия инструкции должна быть издана в подходящем для печати формате и доступна в течение всего срока службы изделия, по крайней мере 10 лет с момента окончательного прекращения производства. К комплекту документации об официальном утверждении типа изготовитель должен приложить заявление с подтверждением, что данная информация будет доступна в течение по крайней мере 10 лет после прекращения производства. Потребитель не обязан вводить какие-либо персональные данные на веб-сайте для получения доступа к цифровому руководству пользователя;».

...

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/16
(см. пункт 22 настоящего доклада)

...

Пункт 7.3.2 изменить следующим образом:

«7.3.2 Процедуры проверки и измерения должны соответствовать процедурам, указанным в последнем издании стандарта ISO 6487-2015; измерительное оборудование должно соответствовать

спецификации канала данных при классе частотных характеристик (КЧХ) 60».

...

Пункт 7.5 изменить следующим образом:

«7.5 Процедуры измерения должны соответствовать процедурам, описанным в последнем издании стандарта ISO 6487 с учетом правила знаков SAE J211. Классы частотных характеристик канала должны быть следующими:

Таблица 10

Тип измерения	КЧХ (F_H)	Частота отсечки (F_N)
Ускорение тележки	60	См. ISO 6487, приложение А-2015
Нагрузка ремня	60	См. ISO 6487, приложение А-2015
Ускорение грудной клетки	180	См. ISO 6487, приложение А-2015
Ускорение головы	1 000	1 650 Гц
Сжимающая сила верхней части шеи	1 000	1 650 Гц
Изгибающий момент верхней части шеи	600	1 000 Гц
Смещение грудной клетки	600	1 000 Гц
Давление в районе брюшной полости	180	См. ISO 6487, приложение А-2015

».

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/18 (см. пункт 22 настоящего доклада)

Пункт 2.7.3 изменить следующим образом:

«2.7.3 “С ремнем для конкретного транспортного средства” — это одна из категорий цельной усовершенствованной детской удерживающей системы, подсоединяемой к конкретным типам транспортного средства при помощи ремня безопасности, **возможно, в сочетании с другими методами крепления**».

...

Пункт 6.1.2.4 изменить следующим образом:

«6.1.2.4 В случае категории “с ремнем для конкретного транспортного средства” это обеспечивается в первую очередь при помощи ремня безопасности для взрослых, **возможно, в сочетании с другими методами крепления, которые предполагают использование точек крепления и/или контактных поверхностей пола транспортного средства (например, верхних страховочных тросов, опор и пр.)**. Любые точки крепления, требующиеся для фиксации усовершенствованной детской удерживающей системы, устанавливаемой против направления движения, должны быть проверены в соответствии с приложением 24».

...

Приложение IV

[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 2021	OICA
UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA) and vice-chaired by EC, Japan, and China) 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	June 2022	[...]
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	

Приложение V

Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия возражений» по итогам официальных совещаний Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) с дистанционным участием, 11 декабря 2020 года

Принятый текст, основанный на документе GRSP-68-29-Rev.2 (см. пункт 50 настоящего доклада)

Пункт повестки дня	Документ № (ссылка)	Решение
1	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-11r.pdf http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-01r1e.pdf http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-17e.pdf http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-04.pdf	<p>В соответствии с правилом 7 главы III Правил процедуры (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/11), предложенную для шестьдесят восьмой сессии, порядок рассмотрения ее пунктов (GRSP-68-01-Rev.1), руководящие принципы проведения совещаний в виртуальном режиме (GRSP-68-17) и соответствующие аннотации (GRSP-68-04).</p>
9	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-33e.pdf	<p>Что касается обсуждения по вопросу направляющего устройства для ремня, официально утвержденного по типу Польшей, то эксперт от Нидерландов просил возобновить обсуждение этого вопроса, поставив под сомнение действительность данного официального утверждения типа, и просил провести голосование по перечню шагов, воспроизведенных в документе GRSP-68-33. Предложение было принято большинством экспертов от договаривающихся сторон, за исключением эксперта от Польши.</p>
10	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-13r.pdf	<p>GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/13 без поправок, нацеленный на уточнение переходных положений поправок серии 05 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение). Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 05 к Правилам № 95 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 в июне 2021 года, а также AC.1.</p>
12	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-15r.pdf http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-02r2e.pdf http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-16r.pdf	<p>GRSP приняла:</p> <p>а) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/15 с поправками, содержащимися в документе GRSP-68-02-Rev.2, в целях предоставления потребителям инструкций в цифровой форме;</p> <p>б) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/16 с поправками, содержащимися в документе GRSP-68-25-Rev.1, который касается образца протокола испытания и метода оценки размеров;</p>

Пункт повестки дня	Документ № (ссылка)	Решение
	<p>http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-25r1e.pdf</p> <p>http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-18r.pdf</p> <p>http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-11r2.pdf</p>	<p>с) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/18 с поправками, содержащимися в документе GRSP-68-11-Rev.2, для уточнения того, что УДУС с ремнем для конкретных транспортных средств могут быть оснащены опорой и креплениями верхнего и нижнего страховочных тросов.</p> <p>Секретариату было поручено представить эти предложения в качестве дополнения 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) в качестве полного пакета для рассмотрения и голосования на сессии WP.29 в июне 2021 года, а также AC.1.</p>
13	<p>http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-17r.pdf</p>	<p>GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/17 без поправок в целях идентификации автобусов и грузовых автомобилей, работающих на водороде, которые соответствуют существующим регламентационным требованиям к идентификации автобусов, работающих на сжиженном нефтяном газе, компримированном природном газе и сжиженном природном газе.</p> <p>Секретариату было поручено представить эти предложения в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) для рассмотрения и голосования на сессии WP.29 в июне 2021 года, а также AC.1.</p>
15	<p>http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-14r.pdf</p>	<p>GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/14 без поправок для уточнения переходных положений поправок серии 02 к Правилам № 137 ООН (лобовое столкновение с уделением особого внимания удерживающим системам). Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 137 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 в июне 2021 года, а также AC.1.</p>
21	<p>http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-30e.pdf</p>	<p>В соответствии с правилом 37 правил процедуры (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) GRSP избрала Председателя и заместителей Председателя для сессий, запланированных на 2021 год.</p>