|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRSP/72 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General23 December 2022RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по пассивной безопасности**

**Семьдесят вторая сессия**

Женева, 5–9 декабря 2022 года (в смешанном формате)

 Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности
о работе ее семьдесят второй сессии

Содержание

 *Пункты Стр.*

 I. Участники 1–2 4

 II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) 3 4

 III. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов)
 (пункт 2 повестки дня) 4–6 4

 A. Предложение по поправке 3 4 4

 B. Предложение по поправке 4 5–6 5

 IV. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства,
 работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 3 повестки дня) 7–8 5

 V. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность
 электромобилей) (пункт 4 повестки дня) 9 5

 VI. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 5 повестки дня) 10–19 6

 VII. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 6 повестки дня) 20–21 7

 VIII. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 7 повестки дня) 22 7

 IX. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом)
 (пункт 8 повестки дня) 23–24 8

 X. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 9 повестки дня) 25–26 8

 XI. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие
 системы) (пункт 10 повестки дня) 27–31 9

 XII. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде
 и топливных элементах) (пункт 11 повестки дня) 32–34 10

 XIII. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб) (пункт 12 повестки дня) 35 10

 XIV. Правила № 136 ООН (электромобили категории L) (пункт 13
 повестки дня) 36 10

 XV. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания
 удерживающим системам) (пункт 14 повестки дня) 37–38 10

 XVI. Правила № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего
 страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i) (пункт 15
 повестки дня) 39 11

 XVII. Правила № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасность
 электрического привода в случае удара сзади) (пункт 16 повестки дня) 40–41 11

 XVIII. Общие поправки к правилам ООН №№ 94, 95, 135 и 137 (пункт 17
 повестки дня) 42–43 12

 XIX. Общая резолюция № 1 (пункт 18 повестки дня) 44 12

 XX. Надлежащая защита водителей и пассажиров (пункт 19 повестки дня) 45–46 12

 XXI. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных
 автобусах (пункт 20 повестки дня) 47–48 13

 XXII. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств
 (пункт 21 повестки дня) 49–51 13

 XXIII. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 22 повестки дня) 52 13

 XXIV. Выборы должностных лиц (пункт 23 повестки дня) 53 14

 XXV. Прочие вопросы (пункт 24 повестки дня) 54–66 14

 A. Обмен информацией о национальных и международных
 требованиях, касающихся пассивной безопасности 54–55 14

 B. Правила № 0 ООН (международная система официального
 утверждения типа комплектного транспортного средства) 56–57 14

 C. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях Всемирного форума
 для согласования правил в области транспортных средств,
 состоявшихся в июне и ноябре 2022 года 58 15

 D. Объемный механизм определения точки Н 59 15

 E. Интеллектуальные транспортные системы 60 15

 F. Дети, оставленные в автомобилях 61 15

 G. Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы
 по пассивной безопасности 62 15

 H. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности) 63 16

 I. Правила № 94 ООН (лобовой удар) 64 16

 J. Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия
 возражений» 65 16

 K. Предварительная повестка дня следующей сессии 66 16

Приложения

 I. Перечень неофициальных документов (GRSP-72-…), распространенных в ходе сессии
 без официального условного обозначения 18

 II. Проект поправок к ГТП № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде
 и топливных элементах) 21

 III. Проект поправок к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности) 22

 IV. Проект поправок к Правилам № 127 ООН (безопасность пешеходов) 24

 V. Проект поправок к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские
 удерживающие системы) 26

 VI. Проект поправок к Правилам № 153 ООН (целостность топливной системы
 и безопасность электрического привода в случае удара сзади) 28

 VII. Проект общих поправок к правилам ООН №№ 94, 95, 135 и 137 29

 VIII. Проект положений о круге ведения неофициальной рабочей группы по надлежащей
 защите водителей и пассажиров 30

 IX. Перечень неофициальных рабочих групп 35

 X. Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия возражений»
 по итогам официальных совещаний Рабочей группы по пассивной безопасности
 с дистанционным участием, 9 декабря 2022 года 36

 I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою семьдесят вторую сессию в Женеве 5–9 декабря 2022 года[[1]](#footnote-1). Функции Председателя исполнял
г-н М. Кубек (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 a) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (ЕСЕ/TRANS/WP.29/690/Rev.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Австрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции, Южной Африки, Японии. Кроме того, в ее работе участвовали представители Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии участвовали также эксперты от следующих неправительственных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Международной организации потребительских союзов (МОПС), проекта ЕвроМед по поддержке транспорта, Европейской ассоциации по вопросам электромобильности (АВЕРЕ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной автомобильной федерации (ФИА), Федерации европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕАМ), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Международного комитета по осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), 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/2022/11
неофициальные документы GRSP-72-04 и GRSP-72-24-Rev.1

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/
GRSP/2022/11), предложенную для семьдесят второй сессии, порядок рассмотрения ее пунктов (GRSP-72-04) и аннотации (GRSP-72-24-Rev.1). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении IX к настоящему докладу.

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

 A. Предложение по поправке 3

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2021/53
 ECE/TRANS/WP.29/2021/54
 ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31/Add.1
 неофициальные документы GRSP-70-33 и GRSP-70-36

4. Ссылаясь на решение Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3), принятое на его сессии в ноябре 2022 года (ECE/TRANS/WP.29/1168, пункт 157), GRSP решила приостановить обсуждение поправки 3 к ГТП № 9 ООН (испытание с использованием модели головы) и возобновить обсуждение этого вопроса в качестве новой поправки 4 после получения дополнительной информации от экспертов.

 B. Предложение по поправке 4

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/2
 неофициальные документы GRSP-72-08, GRSP-72-09
 и GRSP-72-11

5. Эксперт от Республики Корея представил доклад о работе неофициальной рабочей группы по складным системам защиты пешеходов (НРГ по ССЗП)
(GRSP-72-11). Он сообщил GRSP, что НРГ решила следующие вопросы: a) определение зоны обнаружения; b) цифровое моделирование момента удара головы (МУГ) с учетом информации о величине дуги охвата (WAD) (линейная регрессия); c) маркировка зоны испытания с использованием модели головы с ССЗП в нераскрытом положении; и d) этап превышения предельных значений (динамическое испытание). Он добавил, что продолжается обсуждение новой формулировки преамбулы и окончательной договоренности относительно МУГ. Он представил текст предлагаемой поправки к преамбуле (документ GRSP-72-08) и поправки к тексту Правил (документ GRSP-72-09, содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/2). И наконец, он сообщил GRSP, что окончательный доклад НРГ будет представлен к сессии GRSP в мае 2023 года.

6. GRSP решила возобновить обсуждение проекта поправки 3 к ГТП № 9 ООН по ССЗП на своей сессии в мае 2023 года на основе сводного текста поправок (объединяющего преамбулу и текст Правил) и окончательного доклада НРГ по ССЗП. GRSP просила своих экспертов высказать замечания по документам GRSP-72-08 и GRSP-72-09 эксперту от Республики Корея до крайнего срока представления официальных документов (20 февраля 2023 года) к своей майской сессии 2023 года.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/17неофициальный документ GRSP-72-21

7. Председатель НРГ от имени коспонсоров (Республики Корея, Соединенных Штатов Америки, Японии и Европейской комиссии) представил GRSP обзор результатов деятельности НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 13 ООН, касающихся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ) (НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 13 ООН), сославшись на документ GRSP-72-21. Наконец, он представил предлагаемые поправки (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/16) и окончательный доклад НРГ (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/17).

8. GRSP рекомендовала предлагаемые поправки к ГТП № 13 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/16) и окончательный доклад (ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2022/17) НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 13 ООН с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать предложение и окончательный доклад в качестве проекта поправки 1 к ГТП № 13 ООН AC.3 на рассмотрение и голосование на его сессии в июне 2023 года.

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-72-37-Rev.1

9. Председатель НРГ от имени коспонсоров (Китая, Соединенных Штатов Америки, Японии и Европейской комиссии) и членов НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 20 ООН сообщил о ходе совещания НРГ, сославшись на документ GRSP-72-37-Rev.1.

 VI. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 5 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20
 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25
 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/3
 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/12
 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/13
 неофициальные документы GRSP-72-13, GRSP-72-22,
GRSP-72-23, GRSP-72-36 и GRSP-72-39

10. GRSP возобновила обсуждение представленного экспертом от Испании документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20, в котором приводятся обновленные чертежи креплений ISO/B2 и B3 (для оценки внешних размеров усовершенствованной детской удерживающей системы (УДУС)) бустерных сидений для предоставления возможности установки опоры. Эксперт от КСАОД представил дополнительные доказательства, полученные в результате испытаний на удар и моделирования, для обоснования этого предложения (GRSP-72-36 и пункт 10 повестки дня, пункт 28).

11. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 08 к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2023 года.

12. GRSP возобновила обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25 (Правила № 16 ООН), представленного экспертом от КСАОД для улучшения совместимости между объемом для опоры и креплениями, которые используются для оценки объема УДУС. GRSP отметила обоснования этого предложения в документе GRSP-72-36.

13. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве элемента (см. пункт 11 выше) проекта дополнения 4 к поправкам серии 08 к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2023 года.

14. GRSP решила отложить до своей сессии в мае 2023 года обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/3 (ремни безопасности сидений, оснащенных нижними креплениями ISOFIX) в ожидании последующих действий по итогам совещания группы заинтересованных сторон, которое будет координироваться экспертом от Японии и состоится в январе или феврале 2023 года.

15. GRSP решила отложить до своей сессии в мае 2023 года обсуждение представленного экспертом от МОПАП документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/12, касающегося ДУС, устанавливаемых на задних сиденьях против направления движения, которые сочетаются с фронтальной подушкой безопасности.

16. GRSP возобновила обсуждение предложения (ECE/TRANS/WP.29/
GRSP/2022/13), представленного экспертом от Франции и касающегося уточнения оценки подключения системы сигнализации о непристегнутом ремне безопасности (СНРБ) в случае съемных сидений. GRSP отметила также презентацию (GRSP-72-23) предложения по новой серии поправок (GRSP-72-22). Эксперт от Франции пояснил, что данное предложение уточнит требования к системам СНРБ в отношении процедуры испытаний (сигнализация первого и второго уровня), визуального предупреждения и требований к СНРБ на заднем(их) ряду(ах) сидений.

17. GRSP решила возобновить на своей сессии в мае 2023 года обсуждение пересмотренного документа, объединяющего GRSP-72-22 и ECE/TRANS/WP.29/
GRSP/2022/13, в качестве новой серии поправок. GRSP просила своих экспертов высказать замечания по документам GRSP-72-22 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/13 эксперту от Франции до крайнего срока представления официальных документов к майской сессии 2023 года.

18. Эксперт от Республики Корея провел презентацию (GRSP-72-13), в которой запрашивались разъяснения по трем вопросам, касающимся СНРБ: а) исключение наличия СНРБ на складных сиденьях; b) испытания сигнализации первого уровня с ручкой переключения передач в нейтральном положении; и с) помехи для СНРБ, создаваемые устройствами дистанционного запуска двигателя транспортных средств. GRSP решила создать специальную группу под руководством эксперта от Республики Корея с участием экспертов от Франции, Германии, Японии, Нидерландов, Испании, КСАОД и МОПАП для решения трех вышеперечисленных проблем, связанных с СНРБ.

19. GRSP обсудила документ GRSP-72-39 в рамках пункта 24 b) повестки дня (см. пункт 53).

 VII. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 6 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/20
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/21

20. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/20, направленный на то, чтобы обеспечить установку только безопасных подголовников на сиденьях на всех сидячих местах и всех категориях транспортных средств, входящих в область применения этих Правил. Он представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/21, который охватывает положения документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/20 в рамках новой серии поправок, а также распространяет эксплуатационные характеристики в условиях испытаний, приведенные в пункте 5.7.4 (удержание подголовника на установленной высоте), на нерегулируемые подголовники, допускающие только одно положение использования. Эксперт от КСАОД заявил, что предлагаемое исключение ссылки на Правила № 25 ООН в обоих предложениях внесет неясность при официальном утверждении типа подголовника в качестве отдельной технической единицы. Эксперт от Германии заявил, что Правила № 25 ООН не обновлены с учетом технического прогресса. Он добавил, что вторичный рынок регулируется национальным законодательством, в то время как официальное утверждение типа транспортных средств должно регулироваться Правилами № 17 ООН.

21. Наконец, GRSP решила возобновить обсуждение документов ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/20 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/21 на своей майской сессии 2023 года. Кроме того, GRSP решила в качестве общего принципа, что «официальному утверждению подлежат не только подголовники на сиденьях, для которых установка подголовника обязательна в соответствии с пунктами 5.4.1 и 5.4.2 Правил № 17 ООН. Все подголовники, устанавливаемые на сиденьях, включенных в область применения Правил № 17 ООН, подлежат официальному утверждению». GRSP решила, что группа заинтересованных экспертов будет сотрудничать для поиска решения под руководством эксперта от Германии.

 VIII. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 7 повестки дня)

*Документация*: неофициальный документ GRSP-72-29

22. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-72-29 для включения положений о транспортных средствах, работающих на водороде, в Правила № 95 ООН, с тем чтобы согласовать эти Правила ООН с поправкой 1 к ГТП № 13 ООН. GRSP просила своих экспертов высказать замечания по документу GRSP-72-29 эксперту от МОПАП до крайнего срока представления официальных документов к своей майской сессии 2023 года.

 IX. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 8 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/14
 неофициальные документы GRSP-71-05, GRSP-72-18
и GRSP-72-27

23. GRSP возобновила обсуждение документа GRSP-71-05, представленного экспертом от Франции и касающегося толкования понятия «механической целостности» при испытании электрических аккумуляторов. GRSP решила возобновить обсуждение на своей майской сессии 2023 года на основе предложения о внесении поправки, которое будет представлено экспертом от Франции (при возможном участии заинтересованных сторон), к Правилам № 100 ООН, уточняющего, что перезаряжаемая система аккумулирования электроэнергии (ПСАЭЭ) должна испытываться в двух различных направлениях: а) в направлении движения транспортного средства и b) перпендикулярно направлению движения ПСАЭЭ.

24. GRSP возобновила обсуждение представленного экспертом от МАИАКП предложения по поправкам к Правилам № 100 ООН, предусматривающее введение положений, касающихся типа электрической оси в прицепе (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/14 и неофициальный документ GRSP-72-18 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/14). Эксперт от Франции представил документ GRSP-72-27, вносящий ряд замечаний и поправок к предложению. GRSP решила возобновить обсуждение пересмотренного предложения о введении положений, касающихся типа электрической оси, представленного экспертом от МАИАКП в сотрудничестве с экспертом от Франции, на своей майской сессии 2023 года.

 X. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 9 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18
 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19
неофициальные документы GRSP-72-41 и GRSP-72-44

25. Эксперты от Франции представили документы ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2022/18 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19 от имени специальной группы по разработке поправки, уточняющей определения, касающиеся зон контроля капотов и ветрового стекла, а также удара. Эксперт от Нидерландов рекомендовал добавить в маркировку официального утверждения типа специальное условное обозначение для транспортных средств, официально утвержденных с использованием специальных положений, касающихся контрольной линии заднего края капота. В соответствии с этим эксперты от Франции и МОПАП представили документы GRSP-72-41 и
GRSP-72-44, вносящие поправки в документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19 соответственно.

26. GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18 и ECE/TRANS/ WP.29/GRSP/2022/19 с поправками, содержащимися в приложении IV. Секретариату было поручено представить эти предложения в качестве дополнения 2 к поправкам серии 03 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18) и дополнения 1 к поправкам серии 04 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19) к Правилам № 127 ООН (безопасность пешеходов) к сессиям WP.29 и АС.1 в июне 2023 года.

 XI. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 10 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/25
неофициальные документы GRSP-72-01, GRSP-72-05-Rev.1, GRSP-72-16, GRSP-72-28, GRSP-72-35 и GRSP-72-36

27. Эксперт от Испании представил от имени Группы технического обслуживания документ GRSP-72-01, нацеленный на разъяснение подхода к этапу испытаний с целью оценки качества производства. В то же время эксперт от КСАОД представил документ GRSP-72-16 для обновления ссылок на стандарты EN по токсичности и воспламеняемости. GRSP приняла документы GRSP-72-01 и GRSP-72-16, воспроизведенные в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить оба предложения WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 9 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН по УДУС для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2023 года. Было также решено, что если потребуется дальнейшее обсуждение, то официальный документ для июньской сессии 2023 года будет повторно рассмотрен на майской сессии GRSP 2023 года.

28. Ссылаясь на решение, принятое по пункту 5 повестки дня (см. пункты 10–13 выше), GRSP рассмотрела документ GRSP-72-36 и возобновила обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26 в качестве параллельного предложения к Правилам ООН, представленного экспертом от КСАОД. Наконец, GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26 с поправками, содержащимися в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве элемента (см. пункт 27 выше) проекта дополнения 9 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН (УДУС) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2023 года.

29. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/25, в котором исправлены допущенные ранее ошибки при редактировании и согласованы предельные значения вертикального смещения для манекенов Q3 и Q6. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/25 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве элемента (см.  пункты 27 и 28 выше) проекта дополнения 9 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН (УДУС) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2023 года.

30. Эксперт от Нидерландов от имени специальной группы по детским удерживающим системам (ДУС) представил документ GRSP-72-28, нацеленный на разъяснение нынешней ситуации, связанной с несоответствием требований к креплениям нижнего страховочного троса и к использованию опоры для других сидячих мест, кроме сидячих мест размера i, в правилах №№ 129 и 145 ООН. GRSP отнесла обсуждение вопроса о приоритетах, определенных в документе
GRSP-72-28, к пункту 24 g) повестки дня (см. пункт 60 ниже).

31. GRSP рассмотрела документ GRSP-72-05-Rev.1 о недопущении использования зеленых указателей направления движения ремня, не предусмотренного официальным утверждением типа. GRSP поручила секретариату распространить документ
GRSP-72-05-Rev.1 под официальным условным обозначением на ее сессии в мае 2023 года.

 XII. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)
(пункт 11 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/15
 неофициальный документ GRSP-72-17

32. Эксперт от Франции представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/15, нацеленный на уточнение процедуры использования и характеристик измерительного устройства, применяемого для испытания системы выпуска транспортного средства на соответствие установленным требованиям. Кроме того, она пояснила, что это предложение основано на результатах текущей работы, осуществляемой в рамках этапа 2 разработки ГТП № 13 ООН. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2022/15 без поправок. Секретариату было поручено представить эти предложения WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 5 к первоначальному варианту и дополнения 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2023 года.

33. Секретарь целевой группы по транспонированию поправки 1 к ГТП № 13 ООН в Правила № 134 ООН представил документ GRSP-72-17. GRSP отметила, что совместимость материалов, удаленное устройство сброса давления, срабатывающее под воздействием тепла (УСДТ), соответствие производства и другие элементы, предложенные в GRSP-72-17, все еще обсуждаются этой группой.

34. GRSP решила возобновить рассмотрение вопроса о транспонировании этапа 2 разработки ГТП № 13 ООН в Правила № 134 ООН на основе пересмотренного предложения, подготовленного целевой группой, на своей майской сессии 2023 года. Ожидается, что предложение будет представлено в качестве официального документа к 20 февраля 2023 года.

 XIII. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб) (пункт 12 повестки дня)

*Документация*: неофициальный документ GRSP-72-30

35. По пункту 7 повестки дня (см. пункт 22) эксперт от МОПАП представил документ GRSP-72-30, нацеленный на согласование уже существующих положений Правил № 135 ООН, касающихся транспортных средств, работающих на водороде, с положениями поправки 1 к ГТП № 13 ООН. GRSP просила своих экспертов высказать замечания по документу GRSP-72-30 эксперту от МОПАП до крайнего срока представления официальных документов к своей майской сессии 2023 года.

 XIV. Правила № 136 ООН (электромобили категории L) (пункт 13 повестки дня)

36. GRSP решила получить от договаривающихся сторон информацию об официальном утверждении съемных ПСАЭЭ, которое не распространяется на сменные блоки, и распространить ее.

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

*Документация*: неофициальные документы GRSP-72-06 и GRSP-72-31

37. В соответствии с пунктами 7 и 12 повестки дня (см. пункты 22 и 35) эксперт от МОПАП представил документ GRSP-72-31 для включения положений о транспортных средствах, работающих на водороде, в Правила № 137 ООН с целью согласования этих Правил ООН с поправкой 1 к ГТП № 13 ООН. GRSP просила своих экспертов высказать замечания по документу GRSP-72-31 эксперту от МОПАП до крайнего срока представления официальных документов к своей майской сессии 2023 года.

38. Эксперт от Японии представил документ GRSP-72-06 с целью изменения требования в отношении величины критерия сжатия грудной клетки (ThCC) женского манекена пятого процентиля в случае транспортных средств категории N1, максимальная допустимая масса которых не превышает 2800 кг. Он пояснил, что данное предложение распространит на эту категорию транспортных средств защиту пожилых людей, которая в настоящее время применяется к транспортным средствам категории М1. Эксперт от Италии выразил обеспокоенность тем, что это предложение повлечет за собой повышение стоимости транспортных средств, которые, как правило, не используются пожилыми людьми. Эксперт от МОПАП запросил время для дальнейшего изучения этого предложения. GRSP решила обсудить документ
GRSP-72-06 в рамках специальной группы под руководством эксперта от Японии при участии экспертов от Франции, Италии и МОПАП и возобновить обсуждение на своей сессии в мае 2023 года, если специальная группа не подготовит обновленный документ к этой сессии. Эксперту от Японии было предложено представить данные о ДТП для обоснования этого предложения.

 XVI. Правила № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i) (пункт 15 повестки дня)

39. GRSP сослалась на обсуждение этого вопроса по пункту 10 повестки дня.

 XVII. Правила № 153 ООН (целостность топливной системы
и безопасность электрического привода в случае удара сзади) (пункт 16 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/29
неофициальный документ GRSP-72-32

40. GRSP возобновила рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/
GRSP/2021/29, представленного экспертом от Германии и направленного на распространение условия о необходимости влияния на результаты испытания на удар на все критерии. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/29 с поправками, содержащимися в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 3 к Правилам № 153 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2023 года.

41. По пунктам 7, 12 и 14 повестки дня (см. пункты 22, 35 и 37) эксперт от МОПАП представил документ GRSP-72-32, нацеленный на согласование уже существующих положений Правил № 153 ООН, касающихся транспортных средств, работающих на водороде, с положениями поправки 1 к ГТП № 13 ООН. GRSP просила своих экспертов высказать замечания по документу GRSP-72-32 эксперту от МОПАП до крайнего срока представления официальных документов к своей майской сессии 2023 года.

 XVIII. Общие поправки к правилам ООН №№ 94, 95, 135 и 137 (пункт 17 повестки дня)

*Документация*: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/22
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/23 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/24
неофициальный документ GRSP-72-46

42. Эксперт от Германии представил документы ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2022/22, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/23 и ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2022/24 для повторного включения в правила ООН №№ 94, 95 и 137 текста, предусматривающего допуски на массу транспортного средства и упрощенные испытания. Кроме того, GRSP приняла к сведению документ GRSP-72-46, совместно подготовленный экспертами от Германии и Нидерландов, для повторного включения тех же положений в Правила № 135 ООН.

43. GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/22, ECE/TRANS/ WP.29/GRSP/2022/23 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/24 без поправок, а также документ GRSP-72-46, который воспроизведен в приложении VII к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить эти предложения в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 04 к Правилам № 94 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/22), проекта дополнения 3 к поправкам серии 05 к Правилам № 95 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/23), проекта дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 137 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/24) и проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 135 ООН (GRSP-72-46) к июньским сессиям WP.29 и АС.1 2023 года.

 XIX. Общая резолюция № 1 (пункт 18 повестки дня)

*Документация*: неофициальный документ GRSP-72-40

44. Эксперт от Германии представил доклад о ходе работы (GRSP-72-40) целевой группы по введению манекенов ООН серии Q (ЦГ-ООНQ) в Общую резолюцию № 1 (ОР.1). GRSP отметила, что, как ожидается, в течение 2023 года ЦГ-ООНQ предоставит чертежи и спецификации для манекенов серий Q0, Q1 и Q1,5 и, возможно, также для серии Q3. Однако он уточнил, что в течение 2023 года не удастся завершить работу по всем манекенам серии Q. Кроме того, эксперт от МОПАП объявил, что на майской сессии GRSP 2023 года он представит первый проект предложения по поправкам к ОР.1 для включения чертежей и спецификаций манекена для испытания на боковой удар.

 XX. Надлежащая защита водителей и пассажиров (пункт 19 повестки дня)

*Документация*: неофициальные документы GRSP-72-10, GRSP-72-42
и GRSP-72-45-Rev.1

45. GRSP рассмотрела доклад (GRSP-72-42) о ходе работы и проект предложения о круге ведения НРГ (GRSP-72-10), касающийся результатов произведенной специальной группой экспертов (по надлежащей защите водителей и пассажиров) неофициальной оценки технических показателей в исследовании Швеции, посвященном женщинам-водителям и пассажирам. Эксперт от Швеции, Председатель специальной группы, заявила, что на основе выводов ее группы может быть создана НРГ. По просьбе некоторых договаривающихся сторон она представила круг ведения НРГ (GRSP-72-45-Rev.1, вытекающий из GRSP-72-10), возможно, без конкретной ссылки на соглашения 1958 или 1998 годов. Эксперты от Австрии, Франции, Германии, Индии, Японии, Нидерландов, Республики Корея, Испании, Швеции, Соединенных Штатов Америки и Соединенного Королевства поддержали создание НРГ.

46. GRSP решила учредить НРГ по надлежащей защите водителей и пассажиров (бывшая специальная группа) и приняла документ GRSP-72-45-Rev.1, воспроизведенный в приложении VIII к настоящему докладу. Для этой цели GRSP просила своего Председателя получить одобрение со стороны WP.29 и AC.3 на их мартовских сессиях 2023 года для создания НРГ.

 XXI. Обеспечение безопасности детей в городских
и междугородных автобусах (пункт 20 повестки дня)

*Документация*: неофициальные документы GRSP-72-02 и GRSP-72-03

47. Эксперт от Испании, являющаяся председателем НРГ по повышению безопасности перевозки детей в городских и междугородных автобусах, проинформировала GRSP о ходе работы (GRSP-72-03). Она подтвердила, что группа находится на первом этапе оценки эксплуатации УДУС, официально утвержденных согласно Правилам № 129 ООН с ремнями безопасности с креплениями в трех точках и/или встроенными системами ISOFIX. Она отметила, что на этапе 2 НРГ будет производить оценку УДУС в сочетании с использованием ремней безопасности с креплением в двух точках. Затем она представила документ GRSP-72-02 в качестве первого проекта новых правил ООН.

48. GRSP решила возобновить обсуждение пересмотренного документа (на основе GRSP-72-02), в котором будет предложено решение оставшихся вопросов в квадратных скобках и который будет представлен экспертом от Испании в качестве официального документа к сессии GRSP в мае 2023 года.

 XXII. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 21 повестки дня)

*Документация*: неофициальные документы GRSP-72-12 и GRSP-72-43

49. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSP-72-12, где указаны вопросы, касающиеся требуемых характеристик безопасности при ударе применительно к системам бамперов автономных систем вождения. GRSP решила обсудить эти вопросы (см. GRSP-72-12) в рамках деятельности целевой группы по отбору и оценке правил, касающихся автономных транспортных средств (ЦГ по ОПАТС).

50. Эксперт от Германии представил документ GRSP-72-43 о результатах работы ЦГ по ОПАТС. Он пояснил, что на первом совещании ЦГ среди руководителей целевых групп по ОПАТС, входящих в состав других рабочих групп, были разъяснены дальнейшие действия. Он добавил, что файлы в формате excel с результатами отбора Правил ООН и ГТП ООН, входящих в сферу компетенции GRSP, будут доступны для дальнейшего обсуждения на вики-странице ООН, созданной для ЦГ по ОПАТС GRSP (<https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=188285257>). При этом он указал, что для одобрения результатов работы ЦГ на майской сессии GRSP 2023 года потребуется перенос предельного срока, определенного WP.29 (мартовская сессия WP.29 2023 года).

51. GRSP решила, что ее Председатель, изложив основные вопросы, рассмотренные на сессии, обратится к WP.29 с просьбой одобрить перенос представления результатов работы ЦГ по ОПАТС на июньскую сессию WP.29 2023 года.

 XXIII. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту
(пункт 22 повестки дня)

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

 XXIV. Выборы должностных лиц (пункт 23 повестки дня)

53. 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 2023 год.

 XXV. Прочие вопросы (пункт 24 повестки дня)

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

54. Эксперт от Японии напомнил GRSP о двадцать седьмой Международной конференции по повышению безопасности транспортных средств, которую планируется провести в мае 2023 года в Йокогаме, Япония (URL: <https://www.27esv.org/>), и в ходе которой будет организована тематическая дискуссия, посвященная проблемам надлежащей безопасности дорожного движения.

55. Эксперт от КСАОД проинформировал GRSP о деятельности международной конференции «Защита детей в автомобилях», проходившей с 30 ноября по 2 декабря в Мюнхене, Германия. Он подчеркнул, что эта конференция проводится каждый год и будет полезной для экспертов GRSP как источник данных для принятия решений на основе фактических данных, а для исследователей — для обеспечения актуальности их работы с точки зрения защиты детей в автомобилях.

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

*Документация*: неофициальные документы GRSP-72-07-Rev.1, GRSP-72-14, GRSP-72-15, GRSP-72-38 и GRSP-72-39

56. Эксперт от Японии, выступающий в роли представителя по МОУТКТС, проинформировал GRSP о том, что поправки серии 05 к Правилам № 0 ООН были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2022 года. Он добавил, что эта новая серия отражает последние серии поправок к правилам ООН №№ 100, 94, 95 и 137, которые вступили в силу в июне 2021 года. Он также сообщил GRSP, что документ с вопросами и ответами по Пересмотру 3 Соглашения 1958 года и МОУТКТС был размещен на
веб-сайте WP.29 на странице, посвященной Соглашению 1958 года. GRSP также приняла к сведению ответ НРГ по МОУТКТС в документе GRSP-72-07-Rev.1 относительно того, следует ли читать слово «series» в термине «preceding series of amendments» (предыдущая(ие) серия(и) поправок), который упоминается в переходных положениях правил ООН, в единственном или множественном числе. Эксперт от МОПАП предположил, что толкование, изложенное в документе, имеет общий характер и должно применяться с гибкостью в конкретных случаях. Наконец, GRSP решила высказать свои замечания по документу GRSP-72-07-Rev.1 эксперту от Японии к концу января 2023 года.

57. Эксперт от Финляндии от имени неофициальной рабочей группы по базе данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) внес на рассмотрение документ GRSP-72-14 в соответствии с просьбой НРГ по ДЕТА к рабочим группам уточнить правила ООН, к которым применима маркировка уникального идентификатора (УИ). Он представил также документ GRSP-72-15, в котором приводится таблица с перечнем правил ООН, находящихся в ведении GRSP, в которую можно внести требуемую информацию. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-72-38 с первоначальной оценкой запрошенного перечня правил ООН. Он пояснил, что Правила № 16 ООН (ремни безопасности) не допускают использование УИ, поскольку потребуются дополнительные условные обозначения для типа ремня безопасности, устройства для поглощения энергии и втягивающего устройства. Поэтому он внес предложение по поправкам к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности), запрещающим использование УИ (GRSP-72-39). GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-72-39 под официальным условным обозначением на ее сессии в мае 2023 года. В то же время GRSP решила возобновить обсуждение документа GRSP-72-15 на своей сессии в мае 2023 года на основе отзывов эксперта от МОПАП.

 C. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшихся в июне и ноябре 2022 года

*Документация*: неофициальный документ GRSP-72-20

58. Секретарь сообщил об основных вопросах (GRSP-72-20), рассмотренных на сто восемьдесят седьмой и сто восемьдесят восьмой сессиях WP.29 (ECE/TRANS/ WP.29/1166 и ECE/TRANS/WP.29/1168).

 D. Объемный механизм определения точки Н

*Документация*: неофициальный документ GRSP-72-33

59. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSP-72-33 о возможном решении по согласованию объемного механизма определения точки H (механизма 3D H). Он сообщил GRSP, что Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности, уже начала работу со специальной группой при поддержке эксперта от Испании. GRSP решила возобновить рассмотрение документа GRSP-72-33 и результатов обсуждения в группе заинтересованных экспертов (Китай, Нидерланды, Испания, КСАОД и МОПАП) на своей сессии в мае 2023 года.

 E. Интеллектуальные транспортные системы

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

 F. Дети, оставленные в автомобилях

*Документация*: неофициальный документ GRSP-72-26

61. GRSP приняла к сведению сообщение эксперта от Австралии (GRSP-72-26) с представлением специфических для Австралии данных о детях, оставленных без присмотра в транспортном средстве. Эксперт от МОПС предложил включить этот вопрос в программу работы GRSP (см. пункт 62 ниже). В соответствии с просьбой WP.29, высказанной на его сто шестьдесят седьмой сессии, GRSP на своих следующих сессиях в качестве первого шага продолжит сбор информации и статистических данных о глобальных масштабах этого явления (см. ECE/TRANS/WP.29/1166, пункт 76).

 G. Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по пассивной безопасности

*Документация*: неофициальный документ GRSP-72-19-Rev.4

62. GRSP приняла пересмотренный перечень приоритетных направлений работы (GRSP-72-19-Rev.4) на 2023 год и поручила секретариату представить его WP.29 для рассмотрения на его сессии в марте 2023 года.

 H. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности)

*Документация*: неофициальный документ GRSP-72-25

63. GRSP приняла к сведению документ GRSP-72-25, представленный экспертом от МОПАП, в котором содержится общее предложение, допускающее альтернативные сидячие положения во время движения. GRSP отметила, что заинтересованные стороны соберутся в начале 2023 года, чтобы начать обсуждение этого вопроса.

 I. Правила № 94 ООН (лобовой удар)

*Документация*: неофициальный документ GRSP-72-25

64. По пунктам 7, 12, 14 и 16 повестки дня (см. пункты 22, 35, 37 и 41) эксперт от МОПАП представил документ GRSP-72-25 для включения положений о транспортных средствах, работающих на водороде, в Правила № 94 ООН и согласования этих Правил ООН с поправкой 1 к ГТП № 13 ООН. GRSP просила своих экспертов высказать замечания по документу GRSP-72-25 эксперту от МОПАП до крайнего срока представления официальных документов к своей майской сессии 2023 года.

 J. Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия возражений»

*Документация*: неофициальный документ GRSP-72-47-Rev.1

65. GRSP согласовала основной перечень решений (GRSP-72-47-Rev.1), который воспроизведен в приложении X 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).

 K. Предварительная повестка дня следующей сессии

66. GRSP отметила, что ее семьдесят третью сессию планируется провести в Женеве 15 мая (14 ч 30 мин) — 19 мая (12 ч 30 мин) 2023 года. GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат — 20 февраля 2023 года, т. е. за 12 недель до начала сессии. Ожидается, что GRSP, основываясь на перечне принятых решений (GRSP-72-47-Rev.1), будет придерживаться предварительной повестки дня, воспроизведенной ниже:

1. Утверждение повестки дня.

2. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов):

 предложение по поправке 3 (складные системы защиты пешеходов).

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

4. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей).

5. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности).

6. Правила № 16 ООН (ремни безопасности).

7. Правила № 17 ООН (прочность сидений).

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

9. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов).

10. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы).

11. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).

12. Правила № 136 ООН (электромобили категории L).

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

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

15. Общие поправки к правилам ООН №№ 94, 95, 135, 137 и 153.

16. Общая резолюция № 1.

17. Надлежащая защита водителей и пассажиров.

18. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах.

19. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств.

20. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту.

21. 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 Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшейся в марте 2023 года;

 d) объемный механизм определения точки H;

 e) интеллектуальные транспортные системы;

 f) дети, оставленные в автомобилях.

Приложение I

[Только на английском языке]

 List of informal documents (GRSP-72-…) distributed without an official symbol during the session

| *No.* | *Transmitted by* | *Agenda item* | *Language* | *Title* | *Follow-up* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 01 | Spain | 10 | E | [Proposal for Supplement 9 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)](https://unece.org/transport/documents/2022/10/informal-documents/spain-proposal-supplement-9-03-series-amendments-un) | (d) |
| 02 | Spain | 20 | E | [Proposal for a new UN Regulation concerning the Safer Transport of Children in Buses and Coaches.](https://unece.org/transport/documents/2022/11/informal-documents/spain-proposal-new-un-regulation-concerning-safer) | (b) |
| 03 | IWG-STBC | 20 | E | [Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)](https://unece.org/transport/documents/2022/04/informal-documents/iwg-stcbc-status-report-informal-working-group-safer) | (a) |
| 04 | GRSP Chair | 1 | E | [Proposal for Supplement 1 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 127](https://unece.org/transport/documents/2022/04/informal-documents/japan-proposal-supplement-1-03-series-amendments-un) | (a) |
| 05/Rev.1 | ANEC/CI | 10 | E | [Proposal for Supplement 9 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)](https://unece.org/transport/documents/2022/11/informal-documents/anecci-proposal-supplement-9-03-series-amendments-un)  | (b) |
| 06 | Japan | 14 | E | [Proposal for the 03 series of amendments of UN Regulation No. 137 (Frontal collision with focus on restraint systems)](https://unece.org/transport/documents/2022/11/informal-documents/japan-proposal-03-series-amendments-un-regulation-no) | (c) |
| 07/Rev.1 | IWVTA IWG | 5 | E | IWVTA IWG Response to GRSP on issues related to Transitional Provisions | (c) |
| 08 | Rep. of Korea | 2(b) | E | [Proposal for Amendment 3 to UN GTR No. 9 (Pedestrian safety) - I. Statement of Technical Rationale and Justification](https://unece.org/transport/documents/2022/11/informal-documents/republic-korea-proposal-amendment-3-un-gtr-no-9) | (b) |
| 09 | Rep. of Korea | 2(b) | E | [Proposal for Amendment 3 to UN GTR No. 9 (Pedestrian safety) - II. Text of the Regulation](https://unece.org/transport/documents/2022/11/informal-documents/republic-korea-proposal-amendment-3-un-gtr-no-9-0) | (b) |
| 10 | GRSP DEOP ad hoc group | 19 | E | [Status report and a drafted proposal as a basis to discuss the next step](https://unece.org/transport/documents/2022/11/informal-documents/grsp-deop-ad-hoc-group-status-report-and-drafted) | (a) |
| 11 | Rep. of Korea | 2(b) | E | [Status of Informal Working Group on Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/republic-korea-status-informal-working-group) | (a) |
| 12 | Rep. of Korea | 21 | E | [Bumper Issue (UN Regulation No. 42)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/republic-koreabumper-issue-un-r42) | (a) |
| 13 | Rep. of Korea | 5 | E | SBR issues (UN Regulation No. 16) | (a) |
| 14 | IWG DETA | 24(b) | E | [Request of the IWG on DETA to GRs to provide clarity on the UN Regulations for with the UI marking may be applied](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/iwg-deta-request-iwg-deta-grs-provide-clarity-un) | (a) |
| 15 | IWG DETA | 24(b) | E | [1958 Agreement - Unique Identifier Proposed actions for the IWG on DETA, GRs and WP.29](https://unece.org/documents/2022/12/informal-documents/iwg-deta-1958-agreement-unique-identifier-proposed-actions-iwg) | (c) |
| 16 | CLEPA | 10 | E | [Proposal for Supplement 9 to the 03 series of amendments to Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/clepa-proposal-supplement-9-03-series-amendments) | (d) |
| 17 | TF UN R134 | 11 | E | [Proposal for the 02 series of amendments to the UN Regulation No.134 (HFCV) – consolidated text](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/tf-un-r134-proposal-02-series-amendments-un) | (b) |
| 18 | CLCCR | 8 | E | [Proposal for Supplement 3 to the 03 Series of Amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/clccr-proposal-supplement-3-03-series-amendments-un) | (a) |
| 19/Rev.4 | Secretariat | 24(g) | E | [GRSP 2023 programme of work](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/secretariat-grsp-2023-programme-work-2) | (d) |
| 20 | Secretariat | 24(c) | E | [Highlights of the June and November 2022 Sessions of WP.29](https://unece.org/documents/2022/12/informal-documents/secretariat-highlights-june-and-november-2022-sessions-wp29) | (a) |
| 21 | [IWG GTR13-Phase 2](https://unece.org/transport/documents/2022/05/informal-documents/iwg-gtr13-phase-2-overview-hydrogen-fuel-cell)  | 3 | E | [Overview of Hydrogen Fuelled Vehicle Phase 2 Project Global Technical Regulations No.13 GRSP 72nd Meeting](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/iwg-un-gtr-13-ph2-overview-hydrogen-fuelled-vehicle)  | (a) |
| 22 | France | 5 | E | [Proposal for the 09 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/france-proposal-09-series-amendments-un-regulation) | (a) |
| 23 | [France](https://unece.org/transport/documents/2022/05/informal-documents/ad-hoc-group-deop-report-deop-71st-meeting-grsp-9-13) | 5 | E | [Proposal for the 09 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/france-proposal-09-series-amendments-un-regulation-0) | (a) |
| 24/Rev.1 | Secretariat | 1 | E | [Annotated provisional agenda of 72nd session of GRSP](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/secretariat-annotated-provisional-agenda-72nd-1) | (a) |
| 25 | OICA | 24(h) | E | [UN Regulation No. 14: Proposal on Alternative Seating Positions](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/oica-un-regulation-no-14-proposal-alternative) | (a) |
| 26 | Australia | 24(f) | E | [Child Presence Detection](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/australia-child-presence-detection) | (a) |
| 27 | France | 8 | E | [France comments to GRSP-71-06](https://unece.org/documents/2022/12/informal-documents/france-france-comments-grsp-71-06) | (a) |
| 28 | Ad-Hoc-group on CRS | 10 | E | [Status update GRSP-Ad-Hoc-group on CRS](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/ad-hoc-group-crs-status-update-grsp-ad-hoc-group-0) | (a) |
| 29 | OICA | 7 | E | [[Proposal for the 06 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral impact)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/oica-proposal-06-series-amendments-un-regulation-no)](https://unece.org/documents/2022/05/informal-documents/secretariat-annotated-provisional-agenda-72nd-session-grsp)   | (b) |
| 30 | OICA |  12 | E | Proposal for the supplement 3 to the original version, the supplement 4 to the 01 series of amendments and the supplement 1 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 135 (Pole side impact) | (b) |
| 31 | OICA | 14 | E | [[[Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 137 (Frontal impact with focus on restraint systems)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/oica-proposal-03-series-amendments-un-regulation-no)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/oica-proposal-06-series-amendments-un-regulation-no)](https://unece.org/documents/2022/05/informal-documents/secretariat-annotated-provisional-agenda-72nd-session-grsp)   | (b) |
| 32 | OICA | 16 | E | [Proposal for the supplement 3 to the original version of UN Regulation No. 153 (Fuel system integrity and electric power train safety at rear-end collision)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/oica-proposal-supplement-3-original-version-un) | (b) |
| 33 | Netherlands | 24(d) | E | [Three dimensional H-point machine State of Play](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/netherlands-three-dimensional-h-point-machine-state) | (c) |
| 34 | OICA | 24(i) | E | [[[Proposal for the 05 series of amendments to UN Regulation No. 94 (Frontal collision)](https://unece.org/documents/2022/12/informal-documents/oica-proposal-05-series-amendments-un-regulation-no-94-frontal)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/oica-proposal-06-series-amendments-un-regulation-no)](https://unece.org/documents/2022/05/informal-documents/secretariat-annotated-provisional-agenda-72nd-session-grsp)   | (b) |
| 35 | CLEPA | 10 | E | [[[Explanatory presentation to …/GRSP/2022/25: Section B of Justification - Harmonising UN R129 vertical head excursion limit](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/clepa-explanatory-presentation-grsp202225-section-b)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/oica-proposal-06-series-amendments-un-regulation-no)](https://unece.org/documents/2022/05/informal-documents/secretariat-annotated-provisional-agenda-72nd-session-grsp)   | (a) |
| 36 | CLEPA | 5&10 | E | [Further justification of UN R16 and UN R129 proposals on ECRS support legs](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/clepa-further-justification-un-r16-and-un-r129) | (a) |
| 37/Rev.1 | Chair IWG GTR20 PH2 | 4 | E | [Status Report by Chair of IWG for GTR 20 (Electrical Vehicle Safety) to the 72nd Meeting of Group of Experts on Passive Safety, December 07, 2022](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/chair-iwg-gtr20-ph2-status-report-chair-iwg-gtr-20) | (a) |
| 38 | CLEPA | 24(b) | E | [Unique Identifier - Assessment of UN Regulations under the purview of GRSP with regards to UI](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/clepa-unique-identifier-assessment-un-regulations) | (a) |
| 39 | CLEPA | 5&24(b) | E | [Proposal for Supplement 4 to the 08 series of amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/clepa-proposal-supplement-4-08-series-amendments) | (b) |
| 40 | Germany | 18 | E | [[[Status Report Task Force for the implementation of Q UN-Dummies into M.R.1 (TF-QUN)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/germany-status-report-task-force-implementation-q-un)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/oica-proposal-06-series-amendments-un-regulation-no)](https://unece.org/documents/2022/05/informal-documents/secretariat-annotated-provisional-agenda-72nd-session-grsp)   | (a) |
| 41 | OICA, Netherlands, France & Japan  | 9 | E | Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 127 – rev.1 | (d) |
| 42 | Ad-hoc group DEOP | 19 | E | [Report from DEOP seventy-second session of GRSP 5-9 Dec](https://unece.org/documents/2022/12/informal-documents/ad-hoc-group-deop-report-deop-72nd-meeting-grsp-5-9-dec)ember 2022 | (a) |
| 43 | TF-AVRS | 21 | E |  [[[Status Report Task Force AutomatedVehicles–RegulatoryScreening (TF-AVRS) ofUN RegulationsandGTRs underresponsibilityof GRSP](https://unece.org/documents/2022/12/informal-documents/tf-avrs-status-report-task-force-automatedvehicles)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/oica-proposal-06-series-amendments-un-regulation-no)](https://unece.org/documents/2022/05/informal-documents/secretariat-annotated-provisional-agenda-72nd-session-grsp)   | (a) |
| 44 | France, Japan, Netherlands and OICA  | 9 | E | Proposal for Supplement 1 to the 04 Series of Amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety) | (d) |
| 45/Rev.1 | Ad-hoc group DEOP | 19 | E | [Informal Working Group on Equitable Occupant Protection Terms of Reference – Proposal](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/deop-ad-hoc-group-informal-working-group-equitable) | (d) |
| 46 | Germany & Netherlands | 17 | E | [Proposal for supplement 1 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 135 (Pole side impact)](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/germany-and-nl-proposal-supplement-1-02-series) | (d) |
| 47/Rev.1 | Secretariat | 24(j) | E | [List of decisions to be adopted under silence procedure](https://unece.org/transport/documents/2022/12/informal-documents/secretariat-list-decisions-be-adopted-under-silence) | (d) |
|  |  |  |  |  |  |

*Notes*:

(a) Consideration completed or superseded.

(b) Continue consideration at the next session with an official symbol.

(c) Continue consideration at the next session as an informal document.

(d) Adopted and to be submitted to WP.29.

Приложение II

 Проект поправок к ГТП № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/16 (см. пункт 8 настоящего доклада)

*Часть I: Изложение технических принципов и обоснование, раздел A, пункт 6* изменить следующим образом:

«6. Представители Японии, .... На сессиях WP.29 и AC.3 в ноябре 2020 года и в марте **и ноябре 2022 года** мандат был продлен до **июня 2023 года**».

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/17 (см. пункт 8 настоящего доклада)

*Раздел I, пункт 3* изменить следующим образом:

«3. **На сессиях WP.29 и AC.3 в ноябре 2020 года и в марте и ноябре 2022 года мандат был продлен до июня 2023 года**».

Приложение III

 Проект поправок к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20 (см. пункт 11 настоящего доклада)

*Приложение 17 — Добавление 5, рис. 2* изменить следующим образом:

«



**85**

 65

…»

*Приложение 17 — Добавление 5, рис. 3* изменить следующим образом:

«Рис. 3
**ISO/B3: Габаритные размеры бустерного сиденья шириной 520 мм — без ISOFIX или с соединительными устройствами, снятыми или убранными таким образом, чтобы они размещались внутри фиксирующих приспособлений
(за линией E, как показано на детали B)**



**85**

 **65**

(все размеры в миллиметрах)»

Приложение IV

 Проект поправок к Правилам № 127 ООН (безопасность пешеходов)

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18 (см. пункт 26 настоящего доклада)

*Пункт 4.2* изменить следующим образом:

«4.2 Каждому типу транспортного средства, официально утвержденному в соответствии с приложением 4 …, присваивают номер официального утверждения.

… дополнения 1 к ним, с использованием конкретных положений, касающихся границы WAD 2100;

E11\*127R03/01/T\*2439\*01.

**c)** **буквой “F” в случае транспортных средств, официально утвержденных на основании конкретных положений, касающихся ЗКЛК, в соответствии с пунктами 11.12 и 11.13.**

**Пример:**

**Пример первого распространения 2439-го официального утверждения типа, выданного Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии в отношении официального утверждения транспортного средства на основании поправок третьей серии к Правилам № 127 ООН и дополнения 2 к ним, с использованием конкретных положений, касающихся границы ЗКЛК;**

**E11\*127R03/02/F\*2439\*01**».

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19 (см. пункт 11 настоящего доклада)

*Пункт 2.1* изменить следующим образом:

«2.1 *“Зона испытания верхней части капота с использованием модели головы взрослого”* …

 …

b) сзади: WAD 2500[[2]](#footnote-2)1 … контрольной линией капота[[3]](#footnote-3), в зависимости от того, какая из этих линий удалена больше всего вперед при заданном боковом положении; и

…».

…

*Пункт 2.45*, включить рис. 14 и 15 и изменить следующим образом:

«2.45 “Зона контрольного испытания накладки рамы” ...

…

b) сзади: WAD 2500[[4]](#footnote-4) либо ...

…».

…

*Пункт 4.2* изменить следующим образом:

«4.2 Каждому типу, официально утвержденному … присваивается номер официального утверждения … :

a) буквой “T” в случае транспортных средств, официально утвержденных на основании конкретных положений, касающихся границы WAD 2100 в соответствии с пунктом 11.**19**; или

b) буквой …

…

E11\*127R03/01/T\*2439\*01.

**c)** **буквой “F” в случае транспортных средств, официально утвержденных на основании конкретных положений, касающихся ЗКЛК, в соответствии с пунктами 11.22 и 11.23.**

**Пример:**

**Пример первого распространения 2439-го официального утверждения типа, выданного Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии в отношении официального утверждения транспортного средства на основании поправок четвертой серии к Правилам № 127 ООН и дополнения 1 к ним, с использованием конкретных положений, касающихся границы ЗКЛК;**

**E11\*127R04/01/F\*2439\*01**».

…

*Включить новые пункты 11.****2****2 и 11.****2****3* следующего содержания:

«11.**2**2 Независимо от положений пункта 11.**1**9 до ...

11.**2**3 Независимо от положений пунктов 11.**2**0 и 11.**2**1 до ...».

*Пункты 11.2****0****–11.21* *(прежние)*, изменить нумерацию на 11.**2**4–11.**25**.

…

Приложение V

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

 Принятый текст, основанный на документе GRSP-72-01
(см. пункт 27 настоящего доклада)

*Пункт 9.2* изменить следующим образом:

«9.2 Оценка качества производства усовершенствованных детских удерживающих систем

Проводят испытания на оценку качества производства каждого нового официально утвержденного типа усовершенствованной детской удерживающей системы. **Если официальное утверждение типа состоит из различных модулей, испытания на оценку качества производства проводятся с каждым модулем УДУС.**

В соответствии с пунктом 11.4 может быть предписано проведение дополнительной оценки качества производства.

...».

 Принятый текст, основанный на документе GRSP-72-16
(см. пункт 27 настоящего доклада)

*Пункт 6.3.1.1* изменить следующим образом:

«6.3.1.1 Изготовитель усовершенствованной детской удерживающей системы … стандарта EN 71-3:2019**+A1:2021**, ...».

*Пункт 6.3.1.2* изменить следующим образом:

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

 … стандарта EN 71-2:20**21**, в соответствии с которым скорость распространения пламени не должна превышать …».

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26 (см. пункт 28 настоящего доклада)

*Пункт 6.3.5.1* изменить следующим образом:

«6.3.5.1 Геометрические требования к опоре и ступне опоры

…

c) по высоте: … выше точки отсчета **для УДУС, устанавливаемых в направлении движения, или на расстоянии 185 мм выше точки отсчета для УДУС, устанавливаемых против направления движения,** и **в каждом случае** перпендикулярной плоскости X'–Y'.

...».

*Приложение 19, рис. 1* изменить следующим образом:

«Рис. 1

**Вид сбоку оценочного объема пространства для опоры**

|  |  |
| --- | --- |
| УДУС, устанавливаемая в направлении движения | **УДУС, устанавливаемая против направления движения** |

...».

*Приложение 19, рис. 2* изменить следующим образом:

«Рис. 2

**Вид оценочного объема пространства для опоры в трех измерениях**

|  |  |
| --- | --- |
| УДУС, устанавливаемая в направлении движения | **УДУС, устанавливаемая против направления движения** |

…».

Приложение VI

 Проект поправок к Правилам № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади)

 Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/29 (см. пункт 40)

*Пункты 2–2.1.9 изменить следующим образом:*

«2. Определения

 Для целей настоящих Правил:

2.1 *“тип транспортного средства”* …

2.1.1 длина и ширина транспортного средства в той мере, в какой они оказывают неблагоприятное воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах;

2.1.2 конструкция, … **неблагоприятное** воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах;

2.1.3 форма … оказывают **неблагоприятное** воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах;

2.1.4 место расположения … оказывают **неблагоприятное** воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах;

2.1.5 порожняя масса … **неблагоприятное** воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах;

2.1.6 местонахождение … **неблагоприятное** воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах;

2.1.7 конструкция, … **неблагоприятное** воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах;

2.1.8 расположение … **неблагоприятное** воздействие на соблюдение предписаний пункта 5.2.1;

2.1.9 характеристики … **неблагоприятное** воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах ООН».

Приложение VII

 Проект общих поправок к правилам ООН №№ 94, 95, 135 и 137

 Принятый текст, основанный на документе GRSP-72-46
(см. пункт 43 настоящего доклада)

*Пункты 6.1.2* изменить следующим образом:

«6.1.2 Распространение

 Изменение обозначают как “распространение”, если помимо изменения данных, зарегистрированных в информационной папке:

a) требуются дополнительные проверки или испытания, ~~либо~~

b) изменились какие-либо данные в карточке сообщения (за исключением приложений к ней), ~~либо~~

c) запрашивается официальное утверждение на основании более поздней серии поправок после ее вступления в силу~~.~~ **либо**

**d)** **его распространяют на все другие варианты типа транспортного средства, для которых сумма массы транспортного средства без нагрузки и номинальной массы груза и багажа превышает аналогичный показатель для транспортного средства, использованного в ходе испытания для целей официального утверждения, не более чем на 8 %, при условии что это не противоречит положениям пункта 6.1 выше**».

Приложение VIII

 Проект положений о круге ведения неофициальной рабочей группы по надлежащей защите водителей и пассажиров

 Принятый текст, основанный на документе GRSP-72-45-Rev.1
(см. пункт 46 настоящего доклада)

 A. Введение

1. Специальная группа по надлежащей защите водителей и пассажиров (основанная Канадой, Францией, Германией, Японией, Нидерландами, Испанией и Швецией после семидесятой сессии GRSP) в начале 2022 года приступила к анализу соответствующих данных, касающихся равного положения мужчин и женщин в плане защиты водителей и пассажиров.

2. Сегодня для проведения краш-тестов используются манекены, представляющие мужчину ростом 176 см и весом 70 кг, а для краш-тестов с лобовым столкновением дополнительно используется манекен женщины пятого процентиля, который по сути является уменьшенным манекеном мужчины ростом 151 см и весом 48 кг. Оба манекена помещаются внутри автомобилей в сидячем положении с прямой спиной на идеально отрегулированных сиденьях.

3. Представленные данные свидетельствуют о том, что риск травматизма для женщин выше, чем для мужчин, в отношении нескольких видов травм и всех видов дорожно-транспортных происшествий. Конкретная разница в риске смертельного исхода между женщинами и мужчинами, находящимися в транспортном средстве, уменьшилась с появлением новых типов транспортных средств, но по-прежнему заметна. Несмертельные травмы, которые могут иметь долгосрочные последствия, например травмы шеи и конечностей, по-прежнему вызывают беспокойство. Группа уделила особое внимание травмам шеи, включая получение постоянной инвалидности, поскольку имеются данные, свидетельствующие о значительных различиях в риске травматизма для водителей и пассажиров-мужчин и водителей и пассажиров-женщин. Кроме того, представленные данные дают основания предполагать, что аналогичные различия в уровне риска имеют место и для других значимых параметров, определяющих разнообразие, таких как возраст, вес и рост. В заключение следует отметить, что существует и более широкий вопрос равенства и справедливости. Для объяснения различий в травмах, которые показывает статистика ДТП (например, более высокая вероятность травм голени, брюшной полости, рук и шеи), необходим дальнейший анализ, а также изучение других соответствующих данных, в частности данных физических и виртуальных краш-тестов, с тем чтобы лучше понимать аспект равенства и справедливости. Тем не менее видимые на данный момент неравные результаты подчеркивают необходимость начать пересмотр действующих нормативных требований.

4. Также был рассмотрен потенциал виртуальных краш-тестов как одного из способов повышения равенства и справедливости при обеспечении защиты водителей и пассажиров. Виртуальные краш-тесты позволят проводить испытания транспортных средств с охватом более широкого круга лиц, которые могут находиться внутри транспортного средства, при различных сценариях ДТП, включая как события до столкновения (в том числе экстренное торможение и рулевое управление с целью уклонения), так и события в момент столкновения (включая водителей и пассажиров разного телосложения и пола, различные сидячие места, степень тяжести удара и угол удара и т. д.). Виртуальные испытания, скорее всего, станут для общества наиболее экономически рациональной процедурой оценки безопасности при ДТП; рассматривается также возможность внедрения уже существующих усовершенствованных манекенов для краш-тестов, но для этого потребуются соответствующая нормативная база, стандарты и руководящие положения.

5. В ходе разработки и рассмотрения для целей регулирования численных моделей (транспортных средств, систем безопасности и человека) крайне важно обеспечить их соответствие определенным стандартам для получения сопоставимых и надежных результатов, например для того, чтобы проводимые виртуальные испытания обеспечивали аналогичные характеристики безопасности независимо от того, какая численная модель человеческого тела использовалась для оценки транспортного средства.

6. В связи с этим специальная группа по надлежащей защите водителей и пассажиров определила следующие действия для своей дальнейшей работы:

 a) продолжать сбор и анализ соответствующих данных о ДТП на местах для лучшего понимания причин различий в рисках травматизма для различных категорий лиц, находящихся в транспортном средстве. По этой же причине требуется сбор и анализ других соответствующих доступных данных, в частности данных виртуальных испытаний, проводимых сегодня в рамках исследований. Идея заключается в том, чтобы иметь возможность отделить вопросы, которые могут быть решены непосредственно в рамках существующих соответствующих правил, находящихся в ведении GRSP (в случае их обновления), от пробелов, где требуются дополнительные исследования;

 b) изучить и повысить современный технологический уровень виртуальных краш-тестов для определения и расширения их потенциала в качестве инструмента и процесса оценки надлежащей защиты, включая конкретную оценку самых современных виртуальных моделей человеческого тела, т. е. виртуальных моделей человека, в частности возможностей более детальной оценки характеристик безопасности;

 c) провести обзор соответствующих правил ООН, касающихся стойкости конструкции к ударным нагрузкам и защиты водителей и пассажиров (пассивная безопасность), а также связанных с ними правил, с целью выявления возможностей для улучшения соответствующих правил ООН с точки зрения обеспечения равенства в самом широком значении этого слова;

 d) оценить, допускают ли существующие правила достаточную степень гибкости для учета новых технических разработок в области безопасности водителей и пассажиров в результате новых возможностей оценки, в частности виртуальных краш-тестов.

 B. Цель неофициальной рабочей группы

Задачи неофициальной рабочей группы:

1. определение и представление карты вопросов, которые должны быть решены непосредственно путем обновления нормативной базы, и пробелов, где необходимы дополнительные исследования в отношении надлежащей защиты водителей и пассажиров. Анализ предыдущей работы, выполненной в рамках WP.29 в отношении женского манекена 50-го процентиля для краш-тестов;
2. определение того, каким образом в соответствующих правилах, касающихся безопасности при ДТП, должно предусматриваться большее разнообразие с точки зрения представленности сценариев ДТП и категорий водителей и пассажиров и, если это необходимо, предложение четко сформулированных изменений в этих правилах и дальнейших направлений деятельности в рамках GRSP;
3. оценка виртуальных краш-тестов как метода в контексте соответствующих правил для дальнейшего улучшения равенства в плане защиты водителей и пассажиров посредством:

i) выявления пробелов с точки зрения равенства в контексте соответствующих правил, которые потенциально могут быть заполнены виртуальными краш-тестами;

ii) оценки современного технологического уровня инструментов и процессов виртуальных краш-тестов, например изучения готовности виртуальных моделей человеческого тела в отношении степени правильности отражения ими кинематики тела водителей и пассажиров и потенциала этих моделей по прогнозированию травматизма;

iii) обзора существующих антропоморфных испытательных устройств (АИУ) и других инструментов (включая кривые риска травмирования и условия испытаний) и возможностей, которые они предоставляют для проведения более разнообразных краш-тестов;

iv) разработки предварительных глобальных руководящих принципов для виртуальных моделей с целью обеспечения их инклюзивности;

v) достижения общего понимания основных требований, которым должны удовлетворять виртуальные модели для краш-тестов, особенно в отношении водителей и пассажиров разного пола и телосложения;

vi) рассмотрения вопроса о том, допускают ли существующие правила достаточную степень гибкости для учета новых технических разработок на основе новых возможностей оценки, созданных виртуальными
краш-тестами, например для усовершенствованных адаптивных защитных систем;

vii) оценки возможностей и недостатков виртуальных краш-тестов в отношении:

a. различных видов травм, таких как:

i. травмы шеи, включая мягкие ткани головы, шеи и позвоночника;

ii. травмы грудной клетки;

iii. травмы конечностей;

b. ценности новых типов краш-тестов, например, салазочных испытаний для моделирования наезда сзади на низкой скорости;

c. повышения защиты уязвимых участников дорожного движения (если этот аспект определен как вопрос равенства);

d. предотвращения неправильного применения протоколов краш-тестов;

e. усовершенствованных моделей человеческого тела, позволяющих более детально оценить все типы ДТП (удары при многонаправленных столкновениях; различные конфигурации и положения сидений; все категории водителей и пассажиров — от ребенка до пожилого человека, от низкого до высокого роста, женщины и мужчины и т. д.);

* 1. определения требований к имитационным моделям и процедурам, позволяющим проводить виртуальные испытания:

a. требований для обеспечения сопоставимости результатов моделирования (путем стандартизации требований к моделям человека, которые могут быть использованы для виртуальных оценок);

b. определения каталогов антропометрических показателей для будущих оценок безопасности;

c. определения процедур валидации виртуальных моделей соответствующих частей транспортного средства;

d. определения процедур обеспечения целостности виртуальных оценок;

d) выявление любых недостатков существующих правил и соответствующих стандартов, например выяснение того, могут ли действующие протоколы испытаний быть неправильно применены для оптимизации характеристик при моделировании ДТП для узкого набора конкретных условий испытаний и манекенов в ущерб интересам защиты разнообразных групп населения.

 C. Принципы работы

a) неофициальная рабочая группа по надлежащей защите водителей и пассажиров открыта для всех договаривающихся сторон и неправительственных организаций;

b) работа неофициальной группы будет осуществляться под руководством Председателя, заместителя Председателя и секретаря;

c) официальным языком неофициальной рабочей группы является английский;

d) секретарь группы будет размещать повестку дня и соответствующие документы на веб-сайте WP.29 заблаговременно до начала всех запланированных совещаний;

1. все документы и/или предложения передаются секретарю группы в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала совещаний. Группа может отложить обсуждение любого вопроса или предложения, которые не были распространены за пять рабочих дней до начала запланированного совещания;
2. секретарь группы распространяет протокол совещания среди членов неофициальной группы в течение 15 рабочих дней с момента проведения совещания группы;
3. решения и предложения группы принимаются на основе консенсуса среди участвующих договаривающихся сторон. Если консенсуса достичь невозможно, то Председатель группы представляет GRSP различные точки зрения. При необходимости Председатель может обращаться к GRSP за указаниями;
4. после создания группы на учредительном совещании сессии созываются по договоренности с большинством участников. Совещания могут проводиться как в очной форме, так и в виртуальном формате с использованием
веб-технологий;
5. в соответствии с пожеланиями участников группы секретариатом составляется предварительная повестка дня. Первым пунктом предварительной повестки дня каждой сессии является утверждение повестки дня;
6. вторым пунктом предварительной повестки дня является обсуждение вопросов, вытекающих из итогов предыдущего совещания, и утверждение протокола этого совещания;
7. Председатель группы или его/ее представитель регулярно отчитывается перед GRSP о ходе работы.

 D. План и график работы до декабря 2027 года

a) задача 1 — определение и представление карты вопросов, которые должны быть решены непосредственно путем обновления нормативной базы, и пробелов, где необходимы дополнительные исследования в отношении надлежащей защиты. Представить доклад GRSP в декабре 2023 года;

b) задача 2 — определение того, каким образом в соответствующих правилах, касающихся безопасности при ДТП, должно предусматриваться большее разнообразие с точки зрения представленности сценариев ДТП и категорий водителей и пассажиров и, если это необходимо, предложение четко сформулированных изменений в этих правилах и дальнейших направлений деятельности в рамках GRSP. Представить доклад GRSP в мае 2025 года. Подготовить доклад в два этапа:

 i) НРГ следует прежде всего предоставить рекомендации по использованию существующих АИУ (вместе с вариантами соответствующей оценки травм и условий испытаний) к декабрю 2023 года, с тем чтобы имеющиеся инструменты как можно скорее начать применять в интересах женского населения;

 ii) полный вариант доклада о достижении равенства в правилах, касающихся безопасности при ДТП, должен быть представлен GRSP в мае 2025 года;

c) задача 3 — оценка виртуальных краш-тестов как метода в контексте соответствующих правил для дальнейшего улучшения равенства в защите водителей и пассажиров и определение соответствующих требований к моделям и процедурам, включая вопрос о том, как результаты виртуальных испытаний могут быть валидированы с помощью существующих АИУ. Подготовить доклад GRSP в декабре 2027 года;

d) задача 4 — выявление любых недостатков существующих правил и соответствующих стандартов, например выяснение того, могут ли действующие протоколы испытаний быть неправильно применены для оптимизации характеристик при моделировании ДТП для узкого набора конкретных условий испытаний и манекенов в ущерб интересам защиты разнообразных групп населения. Представить доклад GRSP в декабре 2027 года;

e) НРГ будет отчитываться перед GRSP на постоянной основе до декабря 2027 года о ходе работы по следующим направлениям:

i) продолжать сбор и анализ соответствующих данных о ДТП на местах для лучшего понимания причин различий в рисках травматизма для различных категорий лиц, находящихся в транспортном средстве. По этой же причине требуются сбор и анализ других соответствующих доступных данных, в частности данных виртуальных испытаний. Идея заключается в том, чтобы иметь возможность отделить вопросы, которые могут быть решены непосредственно в рамках существующих соответствующих правил, находящихся в ведении GRSP (в случае их обновления), от пробелов, где требуются дополнительные исследования;

ii) изучить и повысить современный технологический уровень виртуальных краш-тестов для определения и расширения их потенциала в качестве инструмента и процесса оценки надлежащей защиты, включая конкретную оценку самых современных виртуальных моделей человеческого тела, т. е. виртуальных моделей человека, в частности возможностей более детальной оценки характеристик безопасности с учетом аспекта разнообразия;

iii) провести обзор соответствующих правил ООН, касающихся стойкости конструкции к ударным нагрузкам и защиты водителей и пассажиров (пассивная безопасность), а также связанных с ними правил, с целью выявления возможностей для улучшения соответствующих правил ООН с точки зрения обеспечения равенства в самом широком значении этого слова;

iv) оценить, допускают ли существующие правила достаточную степень гибкости для учета новых технических разработок в области безопасности водителей и пассажиров в результате новых возможностей оценки, в частности виртуальных краш-тестов.

Приложение IX

[Только на английском языке]

 List of informal working groups

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| *Informal working group* | *Chair* | *Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]* | *Secretary* |
| UN GTR No. 9 on Pedestrian Safety Deployable – Pedestrian Protection Systems (DPPS) | Mr. Jin Seop PARK (Republic of Korea)Email: jspark@kotsa.or.kr | November 2023 | OICA |
| UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2 | Mr. Martin KOUBEK(USA) and vice-chaired by EC, China and JapanPhone: +1 202 366 4026Email: martin.koubek@dot.gov | December 2023 | Japan |
| Three-dimensional H-point machine | Mr. Luis MARTINEZ (Spain)Phone: +34 91 336 53 00Fax: +34 91 336 53 02Email: 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 the Republic of Korea)Phone: +1 202 366 4026Email: martin.koubek@dot.gov  | June 2023 | […] |
| Protective helmets | Mr. Luca ROCCOPhone: +39 06 4158 3268Fax: +39 06 4158 3253Email: luca.rocco@mit.gov.it | Suspended |  |
| Securing children in buses and coaches | Ms. Marta ANGLESPhone: +34 977 166 020Fax: ++34 977 166 009Email: mangles@idiada.com  | March 2024 |  |

Приложение X

[Только на английском языке]

 Decisions submitted to the silence procedure following formal meetings with remote participation of the Working Party on Passive Safety, 9 December 2022

**Adopted text based on GRSP-72-47-Rev.1 (see paragraph 65 of this report)**

| *Decision**No.* |  | *Decision* |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| 1 | 1 | In accordance with Chapter III, Rule 7 of the Rules of Procedure (TRANS/WP.29/690/Rev.1) of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29), GRSP considered and adopted the agenda (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/11) proposed for the seventy-second session, the running order (GRSP-72-04) and the annotations (GRSP-72-24-Rev.1). |
| 2 | 13 | GRSP agreed to receive and share more information from contracting parties to reflect if removable Rechargeable Electric Energy Storage System (REESS) approval do not cover replacement units. |
| 3 | 10 | GRSP adopted GRSP-72-01 and GRSP-72-16 and requested the secretariat to submit both proposals, as a full package, as draft Supplement 9 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint systems) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and to the AC.1. It was further agreed if further discussion would be needed, the official document to the June 2023 session would be re-discussed at the May 2023 session of GRSP.  |
| 4 | 20 | GRSP agreed to resume discussion on a revised document (based on GRSP-72-02), solving the remaining lingering issues in square brackets, submitted by the expert from Spain as an official document to the May 2023 session of GRSP. |
| 5 | 16 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/29, amended (insertion of adverse effect all along the text of the proposal). The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 3 to UN Regulation No. 153 (Fuel system integrity and electric power train safety at rear-end collision) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1. |
| 6 | 8 | GRSP agreed to resume discussion on a revised proposal introducing provisions for a type of electric axle tabled by the expert from CLCCR in cooperation with the expert from France at its May 2023 session. |
| 7 | 3 | GRSP recommended the proposal of amendment to UN GTR No. 13 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/16) and the final report (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/17) of the IWG GTR13 Phase 2 both amended (insertion of the last extension of the mandate of the IWG). The secretariat was requested to submit the proposal and the final report as draft Amendment 1 to UN GTR No. 13 for consideration and vote to the Executive Committee of the 1998 Agreement (AC.3) June 2023 session. |
| 8 | 11 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/15, not amended. The secretariat was requested to submit the proposals as draft Supplement 5 to the original version and Supplement 2 to the 01 series of UN Regulation No. 134 (Hydrogen and Fuel Cells Vehicles) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1.  |
| 9 | 11 | GRSP agreed to resume consideration on the transposition of UN GTR Phase 2 into UN Regulation No. 134 based on a reviewed proposal drafted by the Task Force on this subject at its May 2023 session. |
| 10 | 10 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/25, not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as part of (see decision 3 above) draft Supplement 9 to the 03 series of UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1. |
| 11 | 8 | Referring to GRSP-71-05, GRSP agreed to resume discussion at its May 2023 session based on a proposal of amendment tabled by the expert from France (with possible contribution of interested parties) to UN Regulation No. 100 clarifying that the REESS should be tested in two different directions: a) direction of travel of the vehicle and 2) perpendicular to the direction of travel of the REESS |
| 12 | 2(a) | As a follow up of discussion of AC.3 at its November 2022 session, GRSP agreed to suspend discussion on Amendment 3 to UN GTR No. 9 (Head form test) and to reengage in the discussion on the test as the new Amendment 4 when new information would be made available by experts.  |
| 13 | 2(b) | GRSP agreed to resume discussion on the draft Amendment 3 to UN GTR No. 9 on deployable pedestrian protection systems (DPPS) at its May 2023 session, based on a consolidated text of the amendments (preamble and text of the regulation combined together) and on a final report of the IWG on DPPS. GRSP requested its expert to provide feedback on GRSP-72-08 and GRSP-72-09 to the expert from the Rep. of Korea before the deadline for submission of official documents (February 20, 2023) of its May 2023 session. |
| 14 | 7, 12, 14, 16 & 24(i) | GRSP considered amendments to UN Regulations Nos. 94, 95 and 137 (GRSP-72-34, GRSP-72-29, GRSP-72-31) to incorporate provisions on hydrogen fuelled vehicles and to UN Regulations Nos. 135 and 153 (GRSP-72-30 and GRSP-72-32) to update already existing provisions to harmonize these UN Regulations to the provisions of UN GTR No. 13 Amendment 1. GRSP requested its experts to provide feedback on the above- mentioned documents to the expert from OICA before the deadline for submission of official documents of its May 2023 session. |
| 15 | 5 | GRSP agreed to defer discussion to its May 2023 session on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/3 waiting the follow-up of a group of interested parties meeting (that would be held in January or February 2023) coordinated by the expert from Japan. |
| 16 | 10 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26, amended (6.3.5.1(c)..for forward-facing ECRS or 185 mm above the origin for rear-facing ECRS and in each case..). The secretariat was requested to submit the proposal as part of (see decision 3 and 10 above) draft Supplement 9 to the 03 series of UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1. |
| 17 | 10 | GRSP requested the secretariat to distribute GRSP-72-05-Rev.1 with an official symbol at its May 2023 session. |
| 18 | 5 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25, not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 4 to the 08 series of UN Regulation No. 16 (Safety-belts) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1. |
| 19 | 5 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20, amended (dashed lines mark the area where an anti-rotation device, or similar is allowed to protrude: from 200 to 85 mm). The secretariat was requested to submit the proposal as part of (see decision 18 above) draft Supplement 4 to the 08 series of UN Regulation No. 16 (Safety-belts) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1. |
| 20 | 5 | GRSP agreed to defer discussion to its May 2023 session on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/12. |
| 21 | 5 | GRSP agreed to resume discussion at its May 2023 session on a revised document combining GRSP-72-22 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/13, as a new series of amendments. GRSP requested its experts to provide feedback on GRSP-72-22 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/13 to the expert from France before the deadline for submission of official documents of the May 2023 session. |
| 22 | 5 | GRSP agreed to establish an Ad-hoc group led by the expert from Rep. of Korea, with the participation of the experts from France, Germany, Japan, the Netherlands, Spain, OICA and CLEPA to solve the three issues on seat-belt reminders indicated in GRSP-72-13. |
| 23 | 6 | GRSP agreed to resume discussion on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/20 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/21 at its May 2023 session. Moreover, GRSP agreed as a general principle that: "Not only head restraints on seats, mandatory to be fitted with head restraints according to paragraphs 5.4.1. and 5.4.2. of UN Regulation No. 17, have to be approved. All head restraints fitted on seats under the scope of UN Regulation No. 17 shall be approved." GRSP agreed that a group of interested experts would cooperate to devise a solution steered by Germany |
| 24 | 21 | On the issues indicated in GRSP-72-12 (level of impact safety performance of bumper systems with autonomous driving systems), GRSP agreed to discuss them in the framework of activities of the Task Force Autonomous Vehicle Regulatory Screening (TF AVRS). |
| 25 | 14 | GRSP agreed to discuss GRSP-72-06 within an ad-hoc group lead by the expert from Japan with the participation of the experts from France, Italy and OICA and resume discussion at its May 2023 session, unless the ad-hoc group would provide an updated document for that session. In the mean time the expert from Japan was requested to provide crash data to justify the proposal. |
| 26 | 17 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/22, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/23 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/24 not amended. The secretariat was requested to submit the proposals as draft Supplement 2 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 94 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/22), draft Supplement 3 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 95 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/23) and as Supplement 3 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 137 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/24) to the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1.  |
| 27 | 21 | GRSP agreed that its Chair, through its highlights of the session, would ask WP.29 to postpone the outcome of results of the TF-AVRS at the June 2023 session of WP.29. |
| 28 | 19 | GRSP agreed to establish the IWG on Equitable Protection of Occupants (former ad-hoc group) and adopted GRSP-72-45-Rev.1 (Terms of Reference of the IWG) that would be reproduced as an annex to the report. Therefore, GRSP requested its Chair to seek endorsement of WP.29 and AC.3 at their March 2023 sessions to the establishment of the IWG.  |
| 29 | 9 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18, as amended by GRSP-72-41, and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19 as amended by GRSP-72-44. The secretariat was requested to submit the proposals as Supplement 2 to the 03 Series of Amendments (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18) and as Supplement 1 to the 04 Series of Amendments (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19) to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety) to the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1. |
| 30 | 24(d) | GRSP agreed to resume consideration on GRSP-72-33 and on the outcome of discussion of a group of interested experts (China, NL, Spain CLEPA and OICA) at its May 2023 session. |
| 31 | 24(g) | GRSP adopted GRSP-72-19-Rev.4 and requested the secretariat to submit it to WP.29 for consideration at its March 2023 session. |
| 32 | 24(b) | GRSP agreed to provide feedback to the expert from Japan (Ambassador of IWVTA) on GRSP-72-07-Rev.1 by the end of January 2023. |
| 33 | 24(b) | GRSP agreed to resume discussion on GRSP-72-15 at its May 2023 session on the basis of the feedback provided by the expert from OICA. |
| 34 | 24(b) | GRSP requested the secretariat to distribute GRSP-72-39 with an official symbol at its May 2023 session. |
| 35 | 23 | The representatives of the contracting parties, present and voting, unanimously elected Mr. M. Koubek (United States of America) as Chair and Mr. H. G. Kim (Republic of Korea) as Vice-Chair for the sessions of GRSP scheduled in the year 2023. |
| 36 | 17 | GRSP adopted GRSP-72-46. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 1 to the 02 series of amendment to UN Regulation No. 135 (Pole side impact) to the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1. |

1. Сессия проводилась в гибридном формате с синхронным переводом на все официальные языки ЕЭК 5–9 декабря 2022 года. [↑](#footnote-ref-1)
2. 1 Или WAD 2100 в соответствии с пунктами 11.**1**9–11.**2**1. [↑](#footnote-ref-2)
3. В случае если ЗКЛК не находится на капоте, а линия, проходящая на расстоянии 82,5 мм перед ЗКЛК, находится сзади WAD 2100, то в качестве ЗКЛК используют задний физический край капота в соответствии с пунктами 11.**2**2 и 11.**2**3. [↑](#footnote-ref-3)
4. От границы WAD 2100, если это применимо, в соответствии с пунктами 11.**1**9–11.**2**1. [↑](#footnote-ref-4)