


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

Семьдесят третья сессия

Женева, 15–19 мая 2023 года

**Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности
о работе ее семьдесят третьей сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	3
III. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 2 повестки дня)	4–5	3
Предложение по поправке 3	4–5	3
IV. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 3 повестки дня)....	6–8	4
V. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 4 повестки дня)	9	4
VI. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности) (пункт 5 повестки дня)	10–12	4
VII. Правила № 14 ООН (ремни безопасности) (пункт 6 повестки дня)	13–20	6
VIII. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 7 повестки дня)	21–22	8
IX. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение) (пункт 8 повестки дня).....	23	8
X. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 9 повестки дня).....	24–25	8
XI. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 10 повестки дня)	26–31	9
XII. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 11 повестки дня).....	32	10
XIII. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 12 повестки дня)	33–36	10



XIV.	Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 13 повестки дня)	37	11
XV.	Правила № 135 ООН (боковой удар о столб) (пункт 14 повестки дня)	38	12
XVI.	Правила № 136 ООН (электромобили категории L) (пункт 15 повестки дня).....	39	12
XVII.	Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 16 повестки дня).....	40–41	12
XVIII.	Правила № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i) (пункт 17 повестки дня).....	42–43	13
XIX.	Правила № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади).....	44	13
XX.	Общая резолюция № 1 (пункт 19 повестки дня)	45–46	14
XXI.	Надлежащая защита водителей и пассажиров (пункт 20 повестки дня)	47	14
XXII.	Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 21 повестки дня).....	48–49	14
XXIII.	Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 21 повестки дня).....	50–51	15
XXIV.	Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 22 повестки дня)	52	15
XXV.	Прочие вопросы (пункт 24 повестки дня).....	53–61	15
A.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности.....	53	15
B.	Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства).....	54–55	16
C.	Основные вопросы, рассмотренные на сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшейся в марте 2023 года.....	56	16
D.	Объемный механизм определения точки Н.....	57	16
E.	Интеллектуальные транспортные системы	58	16
F.	Дети, оставленные в автомобилях.....	59	17
G.	Фронтальная защита автобусов.....	60	17
H.	Предварительная повестка дня следующей сессии	61	17

Приложения

I.	Неофициальные документы (GRSP-73-...).....	19
II.	Правила № 14 ООН.....	23
III.	Правила № 16 ООН.....	24
IV.	Правила № 17 ООН.....	26
V.	Правила № 94 ООН.....	27
VI.	Правила № 95 ООН.....	29
VII.	Правила № 100 ООН.....	34
VIII.	Правила № 129 ООН.....	35
IX.	Правила № 135 ООН.....	40
X.	Правила № 137 ООН.....	42
XI.	Правила № 145 ООН.....	44
XII.	Правила № 153 ООН.....	46
XIII.	Неофициальные рабочие группы.....	47

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою семьдесят третью сессию 15–19 мая 2023 года в Женеве. В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) в работе сессии, проходившей под председательством г-на М. Кубека, 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. В ней приняли участие представители Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Американского совета по автомобильной политике, Международной организации потребительских союзов, Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международного комитета по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международного общества инженеров-автомобилестроителей.
2. В приложении I перечислены неофициальные документы сессии.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/1
неофициальные документы GRSP-73-08-Rev.2 и GRSP-73-46

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня, порядок работы (GRSP-73-08-Rev.1) и аннотации (GRSP-73-46). Перечень неофициальных рабочих групп GRSG содержится в приложении XIII.

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

Предложение по поправке 3

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2023/6
неофициальные документы GRSP-73-12-Rev.1, GRSP-73-13-Rev.1 и GRSP-73-59

4. Эксперт от Республики Корея, являющийся председателем неофициальной рабочей группы по складным системам защиты пешеходов (НПГ по ССЗП), представил заключительный доклад о ходе работы группы (GRSP-73-13-Rev.1). Он передал документы ECE/TRANS/WP.29/2023/6 и GRSP-73-12-Rev.1 в качестве окончательного предложения по поправке 3 к ГТП ООН. Эксперт из Австрии от имени НПГ пояснила, что это предложение предусматривает проведение числового теста в качестве одного из предварительных условий сертификационного испытания капота транспортного средства. Она отметила, что в документе GRSP-73-59 приведено численное моделирование в контексте времени удара головы (ВУГ) на основе характерных моделей транспортных средств (ХМТС). GRSP продолжила обсуждение по вопросам ВУГ и ХМТС в рамках пункта 19 повестки дня (пункт 46).
5. GRSP решила, что окончательный проект поправки 3 требует дальнейшего обсуждения в рамках НПГ. Таким образом, GRSP решила обратиться к Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3) с просьбой о продлении мандата НПГ до мая 2024 года. GRSP решила возобновить дискуссию на своей сессии в декабре 2023 года на основе пересмотренного: а) сводного текста поправок (заменяющего собой документы ECE/TRANS/WP.29/2023/6 и GRSP-73-12-Rev.1),

б) заключительного доклада НРГ по ССЗП (заменяющего собой документ GRSP-73-13-Rev.1).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/81
неофициальные документы GRSP-73-23-Rev.1,
GRSP-73-26-Rev.1, GRSP-73-38 и GRSP-73-50-Rev.1

6. Эксперт от МОПАП, являющийся секретарем НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 13, представил документ GRSP-73-50-Rev.1 с целью информирования GRSP о редакционных изменениях, внесенных в документ ECE/TRANS/WP.29/2023/81 после принятия GRSP решения о том, чтобы рекомендовать поправку 1 к ГТП ООН на ее сессии в декабре 2022 года. GRSP подтвердила свое согласие рекомендовать WP.29 и АС.3 документ ECE/TRANS/WP.29/2023/81 в качестве поправки 1 к ГТП № 13 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2023 года.

7. GRSP также приняла к сведению предложение секретаря НРГ (GRSP-73-26-Rev.1) об исправлении к поправке 1 к ГТП № 13 ООН для обсуждения на ее сессии в декабре 2023 года. GRSP решила обратиться к АС.3 с просьбой об одобрении предложения о продлении мандата НРГ до декабря 2023 года для завершения разработки указанного выше предложения по исправлению. GRSP также отметила, что в том случае, если новое предложение, касающееся замены, не поступит в секретариат, до истечения предельного срока следует подтвердить решение о представлении документа GRSP-73-26-Rev.1 в качестве официального.

8. GRSP рассмотрела документ GRSP-73-23-Rev.1, касающийся методов сокращения сроков проведения проверочных испытаний на предмет предполагаемых характеристик на дороге, а также эксплуатационных показателей и прочности систем хранения сжатого водорода. GRSP также приняла к сведению документ GRSP-73-38, касающийся безопасности водородных транспортных средств большой грузоподъемности (ТСБГ) после ДТП. Было решено возобновить обсуждение на сессии GRSP в декабре 2023 года в рамках этапа 3 разработки ГТП ООН.

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

Неофициальный документ: GRSP-73-39

9. Председатель НРГ от имени коспонсоров (Китай, Соединенных Штатов Америки, Японии и Европейской комиссии) и членов НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 20 ООН сообщил о ходе работы GRSP-73-39).

VI. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности) (пункт 5 повестки дня)

Неофициальные документы: GRSP-70-06, GRSP-70-07, GRSP-73-05, GRSP-73-06,
GRSP-73-09-Rev.1 и GRSP-73-36

10. Эксперт от Финляндии представил документ GRSP-73-06 с целью внесения предложения о новой серии поправок к правилам №№ 14 и 16 ООН, предусматривающих отмену отступлений для ремней безопасности с креплениями в двух точках (GRSP-70-05). Он напомнил GRSP, что документ GRSP-70-07, представленный на семидесятой сессии GRSP, свидетельствует о недостаточном уровне безопасности при использовании ремней с креплениями в двух точках. Он пришел к выводу о том, что оборудование автобусов ремнями безопасности с

креплениями в трех точках служит экономически эффективным способом повышения безопасности пассажиров. Эксперт от Нидерландов в принципе поддержал это предложение, сделав оговорку, сославшись на необходимость выделения дополнительного времени для его изучения. Эксперт от Италии также просил предоставить дополнительное время для его изучения. Эксперт от Соединенного Королевства проинформировал GRSP о низкой численности жертв ДТП с участием автобусов в его стране. Эксперт от МОПАП напомнил о документах GRSP-70-06 и GRSP-70-07, которые были представлены экспертом от Финляндии на семидесятой сессии GRSP, и просил привести более четкие доказательства преимуществ использования ремней безопасности с креплениями в трех точках, в том числе для других стран. Эксперт от Германии также отметил низкую численность жертв ДТП с участием автобусов в его стране. GRSP приняла к сведению его сообщение о том, что он представит дополнительные статистические данные на сессии в декабре. Эксперт от Японии также сообщил о низкой численности жертв ДТП с участием автобусов, отметив, что никаких доказательств преимуществ использования ремней с креплениями в трех точках нет. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2023 года на основе пересмотренного предложения и просила своих экспертов предоставить дополнительные статистические данные. GRSP отметила, что в том случае, если новое предложение, касающееся замены, не поступит в секретариат, следует подтвердить решение о представлении документа GRSP-73-06 в качестве официального.

11. Эксперт от Испании представила документ GRSP-73-09-Rev.1, в котором предлагается использовать ремни безопасности с креплениями в трех точках в городских и междугородних автобусах (всех транспортных средствах категорий M₂ и M₃) на сиденьях, предназначенных для взрослых пассажиров, с встроенной детской удерживающей системой (ДУС). Она пояснила, что это предложение нацелено на исключение возможного соударения взрослого с ребенком, когда ребенок находится во встроенной ДУС, установленной на сиденье против направления движения. GRSP приняла документ GRSP-73-09-Rev.1, воспроизведенный в приложении II. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 09 к Правилам № 14 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и Административного комитета Соглашения 1958 года (AC.1) в ноябре 2023 года.

12. GRSP приняла к сведению документ GRSP-73-36, представленный экспертом от МОПАП, который пояснил, что это предложение нацелено на то, чтобы разрешить лицам, находящимся внутри транспортного средства, использовать альтернативные места для сидения только в том случае, если это не противоречит содержанию других правил ООН. Он отметил, что данное предложение следует рассмотреть в рамках первого этапа. Эксперт от Республики Корея сделал оговорку, сославшись на необходимость предоставления времени для изучения последствий в контексте других правил ООН. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что данное предложение предусматривает геометрические критерии с возможным воздействием на критерии травматизма. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2023 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-73-36 под официальным условным обозначением к указанной сессии.

VII. Правила № 14 ООН (ремни безопасности) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/12
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/9
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/17
(ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/13)
(ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15)
неофициальные документы GRSP-72-13, GRSP-73-05,
GRSP-73-07, GRSP-73-15, GRSP-73-16-Rev.2, GRSP-73-24,
GRSP-73-28-Rev.1, GRSP-73-29, GRSP-73-43 и GRSP-73-56

13. GRSP приняла к сведению документ GRSP-73-07, который дополняет предложение по креплениям ремней безопасности (пункт 10) и отменяет отступления, касающиеся автобусных ремней безопасности с креплениями в двух точках. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2023 года на основе пересмотренного предложения и просила своих экспертов предоставить дополнительные статистические данные. GRSP отметила, что в том случае, если новое предложение, касающееся замены, не поступит в секретариат до истечения предельного срока, следует подтвердить решение о представлении документа GRSP-73-07 в качестве официального.

14. Эксперт от Японии сообщил (документ GRSP-73-29) о разработке его предложения (документ GRSP-73-28-Rev.1, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/3) по ограничению провеса пряжки ремня безопасности на задних сиденьях для повышения безопасности пассажиров. Он сообщил, что группа заинтересованных экспертов дважды собиралась на совещания и решила провести последующие мероприятия в контексте а) метода испытания пряжки ремня безопасности в сборе и б) испытания воздействия преднатяжителя на перемещение вперед пассажира, занимающего заднее сиденье. GRSP решила возобновить дискуссию на своей сессии в декабре 2023 года. К экспертам GRSP была обращена просьба передать замечания по документу GRSP-73-28-Rev.1 эксперту от Японии, который представит пересмотренное официальное предложение в установленные сроки.

15. GRSP возобновила обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/12, в котором приведены факультативные процедуры испытания фронтальных подушек безопасности в сочетании с детскими удерживающими системами, устанавливаемыми против направления движения на задних сиденьях. Эксперты от Италии и Швеции выразили обеспокоенность в связи с возможными злоупотреблениями, обусловленными этим предложением. И наконец, эксперт от МОПАП снял с рассмотрения свое предложение из-за отсутствия поддержки со стороны GRSP.

16. Эксперт от Нидерландов представил отчет о ходе работы специальной группы по ДУС (GRSP-73-15) в качестве введения к документу GRSP-73-16-Rev.2 (заменяющему собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/9), допускающему использование креплений нижнего страховочного троса (КНСТ) в качестве устройств для предотвращения вращения. Он отметил, что это предложение не обязывает использовать КНСТ, но обеспечивает однозначную рекомендацию в отношении его применения и надлежащего информирования пользователей. Он также пояснил, что данное предложение будет сопровождаться параллельными предложениями по правилам №№ 129 и 145 ООН. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-73-24, нацеленный на обеспечение согласованности переходных положений с другими предложениями о внесении поправок в правила ООН. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9 с поправками, содержащимися в приложении III. GRSP поручила секретариату представить это предложение в качестве проекта поправок серии 09 к Правилам № 16 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

17. Эксперт от Испании представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/3, дополняющий ее предложение о ремнях безопасности с креплениями в трех точках в городских и междугородных автобусах (транспортных средствах категорий М₂ и М₃ всех классов) с ДУС на сиденьях, предназначенных для взрослых пассажиров (пункт 11). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/3 без поправок и поручила секретариату представить это предложение в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 08 и включить его в проект (пункт 16) поправок серии 09 к Правилам № 16 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

Заголовок изменить следующим образом:

«Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 08 **и поправкам серии 09** к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)»*

18. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/15 с предложением о недопущении замены знаков официального утверждения уникальным идентификатором (УИ) в Правилах № 16 ООН. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/15 с указанными ниже поправками и поручила секретариату представить это предложение в качестве составной части (см. пункт 17) проекта дополнения 5 к поправкам серии 08 и включить его (пункты 16 и 17) в проект поправок серии 09 к Правилам № 16 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

Заголовок изменить следующим образом:

«Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 08 **и поправкам серии 09** к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)»*

19. Эксперт от Республики Корея представил отчет о ходе работы (GRSP-73-43) специальной группы по сигнализации непристегнутых ремней безопасности (СНРБ). Он сообщил GRSP о том, что группа решила уточнить и решить три вопроса по СНРБ, поставленных на семьдесят второй сессии GRSP (GRSP-72-13). В заключение он отметил, что группа планирует созвать виртуальное совещание в конце мая, с тем чтобы заложить основу для предложения, которое будет обсуждаться на сессии GRSP в декабре 2023 года. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/17 для уточнения: а) способа оценки подключения системы СНРБ в случае съемных сидений и б) испытания системы СНРБ. Эксперт от МОПАП вновь отметил, что в документе GRSP-73-24 также содержатся поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/17. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/17 с поправками, содержащимися в приложении III. GRSP поручила секретариату представить это предложение в качестве составной части проекта поправок серии 09 (пункты 17–19) к Правилам № 16 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

20. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-73-56, с тем чтобы внести предложение о фундаментальной реструктуризации Правил № 16 ООН и приступить к осуществлению этой деятельности совместно с группой заинтересованных экспертов под руководством эксперта от Нидерландов. Эксперт от Японии, выступающий в роли полномочного представителя по МОУТКТС, предложил проинформировать НРГ по МОУТКТС о возможном разделении Правил ООН и о последствиях этого решения для Правил № 0 ООН. GRSP в принципе согласилась с этим предложением до получения решения от НРГ по МОУТКТС в этой связи на ее сессии в июне 2023 года и поручила секретариату (от имени эксперта от Нидерландов) передать по электронной почте всем экспертам GRSP запрос для выяснения их готовности принять участие в этой деятельности.

* *Примечание секретариата:* Изменение заголовка было согласовано с автором предложения о включении текста проекта дополнения 5 к поправкам серии 08 в проект поправок серии 09 к Правилам № 16 ООН.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/4
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/5
неофициальный документ GRSP-73-40

21. GRSP возобновила обсуждение двух пересмотренных предложений, представленных экспертом от Германии. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/4, направленный на обеспечение установки только безопасных подголовников на сиденьях на всех сидячих местах и всех категориях транспортных средств. Затем он представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/5, охватывающий те же положения документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/4 с дополнительными новыми требованиями, предусмотренными поправками новой серии. 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 это предложение для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года в качестве: а) проекта дополнения 1 к поправкам серии 10 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/4) и б) проекта поправок серии 11 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/5) к Правилам № 17 ООН.

22. Эксперт от Германии также представил документ GRSP-73-40, нацеленный на получение рекомендаций от экспертов GRSP относительно толкования слова «любой» в отношении высоты и положения регулировки заднего расстояния подголовника в Правилах ООН. GRSP решила возобновить дискуссию на своей сессии в декабре 2023 года и просила своих экспертов передать замечания эксперту от Германии.

IX. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/22
неофициальный документ GRSP-73-34

23. GRSP возобновила обсуждение пересмотренного предложения эксперта от МОПАП о включении в Правила № 94 ООН положений, касающихся транспортных средств, работающих на водородном топливе, в целях согласования этих Правил ООН с ГТП № 13 ООН с внесенной в них поправкой 1 (документ GRSP-73-34, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/22). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/22 с поправками, содержащимися в приложении V. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 05 к Правилам № 94 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

X. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/18
неофициальные документы GRSP-73-35-Rev.1, GRSP-73-44 и
GRSP-73-45

24. Эксперт от Франции представил документы GRSP-73-44 и GRSP-73-45 с целью внесения поправок соответственно в поправки серий 04 и 05 и уточнения рисунка в добавлении 2 к приложению 5, а также повторного изложения условных обозначений, исключенных из поправок серии 02 к этим Правилам ООН. GRSP приняла оба предложения, воспроизведенные в приложении VI, и поручила секретариату представить документ GRSP-73-44 в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 04, а документ GRSP-73-45 в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 05 к Правилам № 95 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

25. Как и в случае пункта 23, эксперт от МОПАП представил документ GRSP-73-35-Rev.1 (заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/18) для включения положений о транспортных средствах, работающих на водороде, в Правила № 95 ООН. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/18 с поправками, содержащимися в приложении VI. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 06 к Правилам № 95 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

XI. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/10
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/23
неофициальные документы GRSP-72-18, GRSP-73-02,
GRSP-73-17, GRSP-73-41, GRSP-73-47, GRSP-73-49,
GRSP-73-51-Rev.1, GRSP-73-52-Rev.1 и GRSP-73-55

26. GRSP рассмотрела документ GRSP-73-17 (заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/10), представленный экспертом от Нидерландов и направленный на внедрение маркировки ТСБГ, работающих на водороде и оснащенных электроприводом. Он отметил, что предложение о размещении дополнительных наклеек на таких транспортных средствах нацелено на оказание аварийно-спасательным службам содействия в выборе стратегий реагирования в случае их возгорания. Эксперт от Японии в принципе согласился с этим предложением. Он также представил документ GRSP-73-49, дополнив это предложение маркировкой, указывающей транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах, и соответствующей Правилам № 134 ООН. Эксперт от Соединенного Королевства выразил сомнения в связи с предлагаемым цветом наклеек, который может противоречить цвету, предусмотренному Венской конвенцией о дорожном движении 1968 года и национальному законодательству. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRSP-73-47, в котором содержится предложение (GRSP-73-02) о том, чтобы идентифицировать транспортные средства с электрической трансмиссией вплоть до категорий M и N. Он также сообщил GRSP, что из-за отсутствия доступа к Интернету во многих районах его страны для идентификации электромобилей невозможно использовать такие эффективные решения, как соответствующие приложения. Он отметил, что в случае транспортных средств, погруженных в воду (например, упавших с моста), считывание QR-кода неприменимо. Эксперт от МОПАП указал, что на автобусах уже размещаются многочисленные наклейки и что электромобили с такими наклейками будут вызывать чувство опасности и излишней тревоги у населения. Эксперт из Нидерландов пояснил, что пассажирские транспортные средства (M₁) и транспортные средства малой грузоподъемности не относятся к числу приоритетных с точки зрения их маркировки, поскольку они охвачены европейской Программой оценки новых автомобилей (ЕвроНКАП). Он добавил, что лишь немногие ТСБГ оснащены электроприводом и что их необходимо идентифицировать для служб оказания помощи в чрезвычайных ситуациях.

27. GRSP решила возобновить дискуссию на своей сессии в декабре 2023 года и предложила заинтересованным сторонам связаться с экспертом от Нидерландов для разработки всеобъемлющего предложения с учетом всех точек зрения (включая документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/10, GRSP-73-17 и GRSP-73-49). Эксперт от Российской Федерации снял с рассмотрения документ GRSP-73-02 и объявил о новом предложении к следующей сессии.

28. GRSP возобновила обсуждение двух пересмотренных предложений, представленных экспертом от Франции в целях уточнения направления удара при испытании на механическую целостность (документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/16 с поправками, содержащимися в документе GRSP-73-52-Rev.1, и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/23 с поправками, содержащимися в документе GRSP-

73-51-Rev.1). GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/16 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/23 с поправками, содержащимися в приложении VII. Секретариату было поручено представить эти предложения в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 02 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/23) и проекта дополнения 3 к поправкам серии 03 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/16) к Правилам № 100 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

29. GRSP решила отложить до своей сессии в декабре 2023 года обсуждение предложения о внесении поправки с целью введения положений, касающихся типа электрической оси в прицепе (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/14 и GRSP-72-18).

30. Эксперт от Германии представил документ GRSP-73-41, запросив у GRSP указания относительно значения слова «или» в пункте 6.15.1.13 в контексте заблаговременного уведомления в соответствии с поправками серии 03 к Правилам № 100 ООН. Для обеспечения согласованности эксперт от Соединенных Штатов Америки предложил проконсультироваться на этот счет с НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 20. GRSP решила возобновить обсуждение предложения, представленного экспертом от Германии, с согласия НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 20 ООН.

31. GRSP рассмотрела и приняла документ GRSP-73-55, воспроизведенный в приложении VII и касающийся согласования французского перевода с текстом на английском языке, касающимся теплового рассеяния. GRSP поручила секретариату представить это предложение в качестве проекта исправления 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 100 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

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

32. Новой информации не поступило.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/11
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/13
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/14
неофициальные документы GRSP-73-14-Rev.1,
GRSP-73-18-Rev.2, GRSP-73-42 и GRSP-73-53

33. Как и в случае пункта 16, эксперт от Нидерландов от имени специальной группы по ДУС представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/13 и GRSP-73-18-Rev.2, допускающие использование КНСТ. GRSP отметила, что дополнительное предложение в пункте 6.6.4.1.2.1, где разъясняется, каким образом следует проводить динамическое тестирование ISOFIX УДУС, было исключено из документа GRSP-73-18-Rev.2. Это позволит в новой серии поправок 04 к Правилам № 129 ООН, предложенной в документе GRSP-73-18-Rev.2, сосредоточиться на положениях, касающихся усовершенствованных детских удерживающих систем (УДУС) с нижними страховочными тросами. GRSP согласилась с принципом предложения, касающегося ISOFIX УДУС и уточняющего, что система ISOFIX УДУС, использующая сиденье транспортного средства в качестве единственного устройства ограничения углового перемещения, должна проходить динамические испытания на каждом кузове транспортного средства, указанном в комплектном списке ДУС. Вместе с тем GRSP отметила, что еще одна поправка к пункту 6.6.4.1.2 была предложена экспертом от КСАОД в документе GRSP-73-42, и поэтому решила возобновить дискуссию своей сессии в декабре 2023 года. GRSP также приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/13 с поправками, содержащимися в приложении VIII. Секретариату было поручено представить это предложение в

качестве проекта поправок серии 04 к Правилам № 129 ООН к сессиям WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года. Секретариату было поручено также распространить документ GRSP-73-42 под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP. GRSP просила своих экспертов передать эксперту от КСАОД замечания по документу GRSP-73-42.

34. Эксперт от Нидерландов от имени группы технических служб представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/11 и поправки к нему, содержащиеся в документе GRSP-73-14-Rev.1, для разъяснения принципа единого направления движения ремня в пункте 3.2.2 Правил ООН. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/11 с поправками, содержащимися в приложении VIII, и поручила секретариату представить его в качестве проекта приложения 10 к поправкам серии 03 и в качестве составной части (пункт 33) проекта поправок серии 04 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

35. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/14 о недопущении использования зеленых указателей направления движения ремня, не предусмотренного официальным утверждением типа. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/14 с указанными ниже поправками и поручила секретариату представить это предложение в качестве составной части (пункты 33 и 34 выше) проекта дополнения 10 к поправкам серии 03 и включить его (пункты 33 и 34) в проект поправок серии 04 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

Заголовок изменить следующим образом:

«Предложение по дополнению 10 к поправкам серии 03 **и поправкам серии 04** к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы)»**

36. Эксперт от Франции представила документ GRSP-73-53 с поправкой к Правилам ООН, допускающей установку подголовника на испытательном стенде в ходе динамического фронтального испытания универсальной бустерной подушки с использованием манекена Q10. Она пояснила, что это позволит испытывать универсальную бустерную подушку без повреждения шеи манекена. GRSP решила возобновить дискуссию на основе предложения, представленного экспертом от Франции.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/8
неофициальный документ GRSP-73-54

37. Секретарь целевой группы по транспонированию поправки 1 к ГТП № 13 ООН в Правила № 134 ООН представил документ GRSP-73-54, содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/8, причем оба документа были приняты GRSP. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 134 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

** *Примечание секретариата:* Изменение заголовка было согласовано с автором предложения о включении текста проекта дополнения 10 к поправкам серии 03 в проект поправок серии 04 к Правилам № 129 ООН.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/19
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/24
неофициальные документы GRSP-73-32 и GRSP-73-33

38. Как и в случае пунктов 23 и 25, GRSP возобновила обсуждение двух пересмотренных предложений (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/19 с поправками, внесенными на основании документа GRSP-73-33, и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/24 с поправками, внесенными на основании документа GRSP-73-32), представленных экспертом от МОПАП с целью согласования уже существующих положений о транспортных средствах, работающих на водородном топливе, в Правилах № 135 ООН. GRSP приняла:

а) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/24 с поправками, содержащимися в приложении IX, в качестве проекта дополнения 3 к первоначальному варианту и проекта дополнения 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 135 ООН;

б) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/19 с поправками, содержащимися в приложении IX, в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 135 ООН.

XVI. Правила № 136 ООН (электромобили категории L) (пункт 15 повестки дня)

39. Новой информации не поступило.

XVII. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 16 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/20
неофициальные документы GRSP-73-27 и GRSP-73-30

40. Как и в случае пунктов 23, 25 и 38, эксперт от МОПАП представил документ GRSP-73-30 (заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/20) для включения положений о транспортных средствах, работающих на водороде, в Правила № 137 ООН. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/20 с поправками, содержащимися в приложении X. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 03 к Правилам № 137 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

41. Эксперт от Японии напомнил о документе GRSP-73-27, касающемся изменения требования в отношении величины критерия сжатия грудной клетки (ThCC) женского манекена пятого перцентиля в случае транспортных средств категории N₁, максимальная допустимая масса которых не превышает 2800 кг. Он представил данные о ДТП, запрошенные на сессии GRSP, состоявшейся в декабре 2022 года, и свидетельствующие о том, что в Японии пожилые пассажирки нуждаются в защите при поездке на передних сиденьях транспортных средств категории N₁. Он объявил об официальном предложении к сессии GRSP в декабре 2023 года, которым будет предусматриваться защита пожилых лиц в транспортных средствах категории N₁, которая в настоящее время обеспечивается только в транспортных средствах категории M₁. Эксперт от Республики Корея высказал оговорку о необходимости предоставления дополнительного времени для проведения исследования на национальном уровне. Эксперт от Франции предложил провести сопоставление национальных данных к сессии GRSP в декабре 2023 года. Эксперт от Нидерландов предложил также учесть автодома. Эксперт от МОПАП высказал оговорку по поводу

необходимости изучения этих аспектов, отметив, что данный вопрос ограничен территорией Японией, и предложил рассмотреть ситуацию на различных рынках. Эксперт от Австрии заявила, что Япония продвинулась в рассмотрении этого вопроса. Она также сообщила GRSP, что НРГ по надлежащей защите водителей и пассажиров уже изучила вклад Японии в свою будущую деятельность. GRSG решила возобновить дискуссию на своей сессии в декабре 2023 года на основе официального предложения, представленного экспертом от Японии. Между тем GRSP обратилась к своим экспертам с просьбой предоставить национальные данные о ДТП для обоснования данного предложения г-ну Йосинори ТАНАКЕ (НЛБДО, Япония, y-tanaka@ntsel.go.jp) и г-же Кадзуми БАТАНАБЕ (секретариат МЦАС, watanabe@jasic.org).

XVIII. Правила № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i) (пункт 17 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/12
неофициальные документы GRSP-73-19-Rev.2
и GRSP-73-25-Rev.1

42. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-73-25-Rev.1, нацеленный на изменение предписаний о числе положений ISOFIX, если в конкретном положении установлена встроенная ДУС. Он отметил, что это предписание будет адаптировано к росту ребенка в соответствии с Правилами № 129 ООН, а не к отмененной весовой группе, предусмотренной Правилами № 44 ООН. GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в приложении XI. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 3 к первоначальному варианту Правил № 145 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

43. Как и в случае пунктов 16 и 33, эксперт от Нидерландов от имени специальной группы по ДУС представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/12 и GRSP-73-19-Rev.2, с тем чтобы допустить использование КНСТ. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/12 с поправками, содержащимися в приложении XI. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 145 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

XIX. Правила № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади) (пункт 18 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/21
неофициальный документ GRSP-73-31

44. Как и в случае пунктов 23, 25, 38 и 40, эксперт от МОПАП представил документ GRSP-73-31 (заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/21) для включения положений о транспортных средствах, работающих на водороде, в Правила № 153 ООН. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/21 с поправками, содержащимися в приложении XII. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 4 к первоначальному варианту Правил № 153 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

XX. Общая резолюция № 1 (пункт 19 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/7
неофициальные документы GRSP-73-03, GRSP-73-10-Rev.1,
GRSP-73-11 и GRSP-73-48

45. Как и в случае пункта 4, эксперты от Австрии и Республики Корея от имени НРГ пояснили, что валидация эталонных моделей человеческого тела (МЧТ) актуальна для оценки ВУГ (GRSP-73-03). Было отмечено, что валидация состоит из имитаций МЧТ на уровне модели, представляющей внешний интерфейс ХМТС. Было указано, что процедура валидации МЧТ ограничена ВУГ пешехода. GRSP отметила, что НРГ представила два предложения по добавлению к Общей резолюции № 1 (ОР.1) для расчета ВУГ, а именно: а) добавление 5, касающееся положений о ХМТС в связи со ССЗП (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/7 с поправками, содержащимися в документе GRSP-73-10-Rev.1); и б) добавление 6, касающееся разработки квалификационных коридоров для МЧТ (GRSP-73-11). GRSP отметила, что разработка этих двух добавлений требует дальнейшего изучения, и решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2023 года.

46. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-73-48 для обновления ссылок на стандарты ИСО в добавлении 2 к ОР.1 (манекен, предназначенный для испытания на боковой удар). GRSP приняла документ GRSP-73-48 и поручила секретариату представить его в качестве проекта поправки 1 к добавлению 2 к ОР.1 для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.3 в ноябре 2023 года.

XXI. Надлежащая защита водителей и пассажиров (пункт 20 повестки дня)

Неофициальный документ: GRSP-73-37-Rev.1

47. Эксперт от Швеции, являющаяся председателем НРГ по надлежащей защите водителей и пассажиров, представила доклад о ходе работы (GRSP-73-37-Rev.1). Она сообщила GRSP о том, что НРГ провела совещания в Иокогаме, Япония, 6 апреля 2023 года в связи с конференцией по повышению безопасности транспортных средств, а также в Женеве перед сессией GRSP в мае 2023 года. Она проинформировала GRSP о том, что группа согласовала две задачи на начало декабря 2023 года, а именно: а) дорожную карту по любым аспектам многообразия (пол, вес, рост и возраст), б) рекомендацию по использованию существующих манекенов в контексте правил ООН, касающихся обеспечения безопасности при ДТП, в частности женщин. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2023 года.

XXII. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 21 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/2
неофициальные документы GRSP-73-01 и GRSP-73-04-Rev.1

48. Эксперт от Испании, являющаяся председателем НРГ по повышению безопасности перевозки детей в городских и междугородных автобусах, проинформировала GRSP о документе GRSP-73-01, касающемся разработки новых правил ООН. Она подтвердила, что группа завершила первый этап эксплуатации УДУС, официально утвержденных на основании Правил № 129 ООН в сочетании с использованием ремней безопасности с креплениями в трех точках и/или встроенных систем ISOFIX. Она отметила, что на втором этапе НРГ будет производить оценку УДУС в сочетании с использованием ремней безопасности с креплениями в двух точках. Она добавила, что круг ведения НРГ в контексте второго этапа будет подготовлен и направлен Рабочей группе по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), для получения от нее замечаний, а затем для официального

принятия GRSP на ее сессии в декабре 2023 года. Затем она представила документ GRSP-73-04-Rev.1, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/2.

49. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/2 с поправками, содержащимися в документе GRSP-73-04-Rev.1. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта новых правил ООН, касающихся официального утверждения детских удерживающих систем с целью более безопасной перевозки детей в автобусах, для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

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

Неофициальный документ: GRSP-73-57

50. Эксперт от Германии представил документ GRSP-73-57, касающийся результатов работы целевой группы по нормативной проверке автономных транспортных средств (ЦГ по НПАТС). Он пояснил, что вопросы, связанные с некоторыми выводами, могут быть решены путем изменения формулировок правил ООН, относящихся к компетенции GRSP (например, речь идет о ссылках на «водителя», «рулевое управление», «точку R сиденья водителя»). Он отметил, что некоторые функции (например, контрольные сигналы) и некоторые ситуации, как, например, перевозка детей в автобусах без водителя, потребуют обсуждения в рамках WP.29.

51. GRSP сочла, что документ GRSP-73-57 является окончательным, и решила, что согласованные выводы по результатам ЦГ по НПАТС будут представлены в рамках каждой рабочей группы на сессии WP.29 в июне 2023 года.

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

Неофициальный документ: GRSP-73-61

52. GRSP приняла к сведению решения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) по вопросам изменения климата и подтвердила, что поддерживает разработку амбициозной стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте до 2050 года с учетом приоритетной деятельности КВТ и его вспомогательных органов и эффективного плана действий с указанием основных этапов. Она приняла к сведению проект плана (GRSP-73-61). Отметив, что крайний срок для представления материалов и замечаний по проекту — это пятница, 29 сентября 2023 года, GRSP просила делегации передать Председателю до начала сентября свои материалы по: а) стратегии смягчения последствий изменения климата КВТ до 2050 года: размышления и соображения относительно вклада GRSP и ее амбициозных целей с указанием основных этапов, и б) вкладу GRSP в подготовку обстоятельного доклада по изменению климата и внутреннему транспорту к восьмидесятой сессии КВТ на основе предварительной работы, охарактеризованной в документе ECE/TRANS/2023/21.

XXV. Прочие вопросы (пункт 24 повестки дня)

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

53. Новой информации не поступило.

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

Неофициальные документы: GRSP-72-07-Rev.1 и GRSP-73-58

54. Эксперт из Японии, являющийся специальным представителем по МОУТКТС, сообщил GRSP, что НРГ разрабатывает поправки серии 06 к Правилам № 0 ООН. Он отметил, что эта новая серия отражает содержание последних серий поправок к правилам №№ 100, 94, 95 и 137 ООН, которые вступили в силу в январе 2023 года. Он добавил, что это предложение будет представлено на утверждение на июньской сессии WP.29 после его рассмотрения техническим секретарем группы. Он напомнил GRSP о документе GRSP-72-07-Rev.1, касающемся толкования фразы «поправки предыдущей(их) серии(й)» (в единственном или множественном числе), приведенной в переходных положениях правил ООН. Он сообщил GRSP, что от экспертов не поступило никаких возражений против этого документа в соответствии с просьбой, изложенной на сессии GRSP в декабре 2022 года. В заключение он отметил, что данный документ будет рассмотрен на сессии WP.29 в июне 2023 года.

55. GRSP возобновила обсуждение маркировки УИ. Эксперт от МКТОТ представил документ GRSP-73-58 (основанный на документе WP.29-188-20), в котором перечислены все правила ООН, относящиеся к компетенции GRSP, и представлена информация, которую его организация считает актуальной. Он добавил, что, по его мнению, ни одни из правил ООН, относящихся к компетенции GRSP, не нуждается в использовании УИ. Эксперт от Германии заявил, что введение УИ не сопряжено с получением каких бы то ни было преимуществ. Эксперт из Испании предположил, что внесение поправок в Соглашение 1958 года оказалось бы более эффективным, чем внесение поправок в каждые из правил ООН для запрещения использования УИ. GRSP решила обсудить свою окончательную позицию на сессии в декабре 2023 года.

С. Основные вопросы, рассмотренные на сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшейся в марте 2023 года

Неофициальный документ: GRSP-73-21

56. Секретарь сообщил (GRSP-73-21) о проведении сто восемьдесят девятой сессии (ECE/TRANS/WP.29/1171).

Д. Объемный механизм определения точки Н

Неофициальный документ: GRSP-73-20

57. Эксперт от Нидерландов представил отчет о ходе работы специальной группы по ОМОТН. Он сообщил GRSP, что, как решила группа, первым шагом станет обновление Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) в соответствии со стандартом J826 Общества инженеров-автомобилестроителей от ноября 2008 года. Он сообщил о внесении неофициального предложения по поправкам к СР.3 и к правилам ООН на сессиях GRSG и GRSP, которые состоятся в октябре и декабре 2023 года. GRSP также отметила, что некоторые из ГТП ООН следует обновить и что включение в СР.3 технических требований для объемного механизма определения точки Н стало бы наиболее простым решением с точки зрения их обновления. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2023 года.

Е. Интеллектуальные транспортные системы

58. Новой информации не поступило.

Ф. Дети, оставленные в автомобилях

59. Эксперт от Республики Корея проинформировал GRSP по этому вопросу. Он заявил, что GRSP является наиболее подходящей группой экспертов для подготовки надлежащего решения для автомобилей и автобусов. Эксперт от Австралии повторил этот тезис, добавив, что потеря детей не поддается экономической оценке, и настоятельно призывая к нахождению верного решения. Эксперт от Германии напомнил GRSP о протоколах ЕвроНКАП по этому вопросу. В качестве первого шага GRSP решила продолжить сбор глобальной информации и статистических данных для своих последующих сессий.

Г. Фронтальная защита автобусов

Неофициальный документ: GRSP-73-22

60. Эксперт от Норвегии представил документ GRSP-73-22, содержащий статистические данные о значительном числе ДТП с участием автобусов в Норвегии, в ходе которых водители получают серьезные травмы или погибают при лобовом столкновении. Эксперт от Соединенного Королевства заявил об отсутствии статистических данных в его стране по этому вопросу. Эксперт от Нидерландов высказал мнение, что GRSP является подходящим органом для решения этой проблемы, хотя ее реальные возможности нуждаются в проверке. Он также предложил рассмотреть Правила № 66 ООН (прочность силовой структуры (автобусы)), относящиеся к компетенции GRSP, с тем чтобы разработать обоснованный подход к проблематике пассивной безопасности. Эксперт от Финляндии согласился с опасениями, изложенными в документе GRSP-73-22, добавив, что следует также изучить функцию рулевого колеса. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2023 года и просила экспертов передать статистические данные к этой сессии.

Н. Предварительная повестка дня следующей сессии

61. Проведение семьдесят четвертой сессии GRSP запланировано в Женеве на 4 (14 ч 30 мин) — 8 (12 ч 30 мин) декабря 2023 года. GRSP отметила, что официальная документация должна быть передана в секретариат за двенадцать недель до начала сессии, т. е. предельный срок для ее представления — это 11 сентября 2023 года. Ожидается, что GRSP, основываясь на перечне принятых решений (GRSP-73-60), будет придерживаться предварительной повестки дня, воспроизведенной ниже:

1. Утверждение повестки дня.
2. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов): предложение по поправке 3.
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 № 94 ООН (лобовое столкновение).
9. Правила № 95 ООН (боковое столкновение).
10. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом).
11. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов).

12. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы).
13. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
16. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам).
17. Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сиденья размера i).
19. Общая резолюция № 1.
20. Надлежащая защита водителей и пассажиров.
21. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах.
22. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств.
23. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту.
24. Дети, оставленные в автомобилях.
25. Выборы должностных лиц.
26. 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 сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшихся в июне и ноябре 2023 года;
 - d) объемный механизм определения точки Н;
 - e) интеллектуальные транспортные системы;
 - f) фронтальная защита автобусов;
 - g) обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по пассивной безопасности.

Приложение I

[только на английском языке]

Неофициальные документы (GRSP-73-...)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01	Spain	21	E	Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)
02	Russian Federation	10	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles)	(a)
03	Republic of Korea	19	E	Background for validation of reference HBMs for Annex 2 of UN GTR No. 9-Amendment 3 proposal	(a)
04/ Rev.1	Spain	21	E	Proposal for a new UN Regulation concerning the Safer Transport of Children in Buses and Coaches	(d)
05	Finland	6	E	Proposal for new series of amendments to UN Regulations 16 and 14	(a)
06	Finland	5	E	Proposal for 10 series of amendments to UN Regulation No. 14	(a)
07	Finland	6	E	Proposal for 09 series of amendments to UN Regulation No. 16	(c)
08/ Rev.2	GRSP Chair	1	E	Running order of the provisional agenda of the 73rd session of GRSP	(b)
09/ Rev.1	Spain	5	E	Proposal for Supplement 03 of the 09 series of amendments to UN Regulation No. 14 (Safety-belts anchorages)	(d)
10/ Rev.1	Rep. of Korea	19	E	Proposal for Amendment 4 of the Mutual Resolution No. 1 (M.R.1) of the 1958 and the 1998 Agreements	(a)
11	Rep. of Korea	19	E	Proposal for Amendment 5 of the Mutual Resolution No. 1 (M.R.1) of the 1958 and the 1998 Agreements	(a)
12/ Rev.1	Rep. of Korea	2	E	Proposal for Amendment 3 of the GTR9	(a)
13/ Rev.1	Rep. of Korea	2	E	Draft Final Report on the Development of Amendment 3 to UN Global Technical Regulation No. 9 (Pedestrian Safety))	(a)
14/ Rev.1	Netherlands	12	E	Article I. Proposal for Supplement 10 to the 03 Series of Amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
15	Netherlands	12	E	Article II. Status update GRSP-Ad-Hoc-group on CRS	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
16/ Rev.2	Netherlands	6	E	Proposal for the 09 Series of Amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(d)
17	Netherlands	10	E	Proposal for the 04 Series of Amendments to Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles)	(a)
18/ Rev.2	Netherlands	12	E	Proposal for the 04 Series of Amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
19/ Rev.2	Netherlands	17	E	Proposal for the 01 Series of Amendments to UN Regulation No. 145 (ISOFIX anchorage systems, ISOFIX top tether anchorages and i-Size)	(d)
20	Netherlands	24(d)	E	Status Report Ad-Hoc Group 3D H-point machine	(a)
21	Secretariat	24(c)	E	Highlights of WP.29 March 2023 session	(a)
22	Norway	24(g)	E	Frontal protection in buses	(a)
23/ Rev.1	Rep. of Korea	3	E	Proposing methods to shorten verification test time of expected on-road performance and performance durability for Compressed Hydrogen Storage System under GTR No.13	(a)
24	OICA	6	E	Proposal for the 09 Series of Amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(d)
25/ Rev.1	OICA	17	E	Proposal for draft Supplement 3 to UN Regulation No. 145 (ISOFIX anchorage systems, ISOFIX top tether anchorages and i-size)	(d)
26/ Rev.1	IWG GTR13	3	E	Proposal for the Corrigendum 1 to Amendment 1 to UN Global Technical Regulation No. 13 (Hydrogen and Fuel Cell Vehicles)	(a)
27	Japan	16	E	Frontal Collision Accident Study in Japan (Category N ₁)	(a)
28/ Rev.1	Japan	6	E	Proposal for the 09 series of amendments to UN Regulation No. 16	(a)
29	Japan	6	E	Outline of the Amendment of UN Regulation No. 16	(a)
30	OICA	16	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)	(d)
31	OICA	18	E	Proposal for the Supplement 4 to the Original Version of UN Regulation No. 153 (Fuel system integrity and electric power train safety at rear-end collision)	(d)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
32	OICA	14	E	Proposal for Supplement 3 to the Original Version and Supplement 4 to the 01 Series of Amendments to UN Regulation No. 135 (Pole Side Impact)	(d)
33	OICA	14	E	Proposal for Supplement 2 to the 02 Series of Amendments to UN Regulation No. 135 (Pole Side Impact)	(d)
34	OICA	8	E	Proposal for the 05 series of amendments to UN Regulation No. 94 (Frontal collision)	(d)
35/ Rev.1	OICA	9	E	Proposal for the 06 Series of Amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral impact)	(d)
36	OICA	5	E	Proposal for: Supplement 10 to the 07 Series of Amendments, Supplement 02 to the 08 Series of Amendments and Supplement 03 to the 09 Series of Amendments to UN Regulation No. 14	(b)
37/ Rev.1	EqOP	20	E	Equitable Occupant Protection -EqOP Status report of the subject informal working group of GRSP	(a)
38	Rep. of Korea	3	E	Post-crash Safety of Hydrogen HDV	(a)
39	IWG GTR20 PH2	4	E	Status Report by Chair of IWG for GTR 20 (Electrical Vehicle Safety) to the 73rd Meeting of GRSP, May 2023	(a)
40	Germany	7	E	Proposal of 10 series of amendments to UN Regulation No. 17	(d)
41	Germany	10	E	Proposal of 03 Series of Amendments to Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles)	(a)
42	CLEPA	12	E	Proposal for Supplement 10 to the 03 Series of Amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(b)
43	Rep. of Korea	21	E	Status report of GRSP ad hoc group on SBR Issues	(b)
44	France	9	E	Proposal for Supplement 3 to the 04 Series of Amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral impact)	(d)
45	France	19	E	Proposal for Supplement 4 to the 05 Series of Amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral impact)	(d)
46	Secretariat	1	E	Annotated provisional agenda of 73rd session of GRSP	(a)
47	Russian Federation	10	E	EV identification	(a)
48	OICA	19	E	Draft amendments to Mutual Resolution M.R.1, Addendum 2 (specifications of WorldSID 50th male side impact dummy) - ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.1	(d)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
49	Japan	10	E	Proposal for the 04 Series of Amendments to Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles) - ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/10 and GRSP-73-17	(a)
50/ Rev.1	IWG UN GTR 13 PH2	3	E	Explanation for the editorial changes to Amendment 1 to UN Global Technical Regulation No. 13 (Hydrogen and Fuel Cell Vehicles)	(a)
51/ Rev.1	France	10	E	Proposal for Supplement 5 to the 02 Series of Amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles)	(d)
52/ Rev.1	France	10	E	Proposal for Supplement 3 to the 03 Series of Amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles)	(d)
53	France	12	E	Testing Universal Booster Cushions with Q10 dummies	(a)
54	Secretariat	13	E	Proposal for the 02 series of amendments to the UN Regulation No. 134 with regard to the safety-related performance of hydrogen-fuelled vehicles (HFCV) – consolidated text	(a)
55	France	10	E	Proposal for a corrigendum 1 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles)	(d)
56	CLEPA	6	E	Proposal for fundamental restructuring UN Regulation No. 16 to enhance on the readability and applicability of the different parts of the document	(a)
57	TF-AVRS	22	E	Status Report Task Force Automated Vehicles–Regulatory Screening (TF-AVRS) of UN Regulations and GTRs under responsibility of GRSP	(a)
58	CITA	24(b)	E	1958 Agreement - Unique Identifier Proposed actions for the IWG on DETA, GRs and WP.29	(a)
59	Rep. of Korea	19	E	Generic Vehicle Models for M.R.1	(a)
60	Secretariat	24(h)	E	Annotated Provisional Agenda for the Seventy-Fourth Session	(a)
61	Secretariat	23	E	Development of the ITC Strategy on reducing greenhouse gas emissions in inland transport	(a)

Notes:

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

Приложение II

Правила № 14 ООН

Принятый текст на основе документа GRSP-73-09-Rev.1 (пункт 11)

Приложение б, примечание а изменить следующим образом:

«Приложение б

...

Примечание а: В случае транспортных средств категорий М₂ и М₃ всех классов обращенные вперед сиденья, которые обращены ко встроенным детским удерживающим системам, должны быть оборудованы по крайней мере двумя нижними креплениями и одним верхним креплением, допускающими установку ремней безопасности типа Аг с креплениями в трех точках».

Приложение III

Правила № 16 ООН

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/9 (пункт 16)

Пункт 2.34 изменить следующим образом:

«Устройство ограничения углового перемещения»

Подпункты а) и б) без поправок

- с) устройство ограничения углового перемещения для усовершенствованной детской удерживающей системы размера i состоит из ... лобового удара;
- д) устройство ограничения углового перемещения для (усовершенствованной) детской удерживающей системы для “конкретного транспортного средства” может включать верхний страховочный трос, опору, лямку(и) нижнего страховочного троса или любое иное средство, способное ограничивать угловое перемещение;
- е) в случае как универсальных, так и полууниверсальных (усовершенствованных) детских удерживающих систем ISOFIX размера i само сиденье транспортного средства не служит устройством, препятствующим их угловому перемещению».

Включить новые пункты 15.6–15.6.4 следующего содержания:

- «15.6 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 09 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 09.
- 15.6.1 Начиная с 1 сентября 2026 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок предшествующих серий, которые были впервые предоставлены не ранее 1 сентября 2026 года.
- 15.6.2 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа в отношении транспортных средств на основании поправок предыдущих серий, впервые предоставленные до 1 сентября 2026 года, при условии, что такая возможность предусмотрена переходными положениями в этих соответствующих предыдущих сериях поправок.
- 15.6.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут предоставлять официальные утверждения типа на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.
- 15.6.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять распространения существующих официальных утверждений на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам».

Приложение 17, пункт 1.1, подпункты с) и d), а также пункт 1.2 изменить следующим образом:

«Приложение 17

...

- с) пригодно ли данное место для сидения для детских удерживающих систем, оснащенных креплениями для нижних страховочных тросов; и/или
 - ed) пригодно ли данное место для сидения для детских удерживающих систем, которые не перечислены выше (например, см. пункт 1.3 ниже).
- 1.2. Детская удерживающая система универсальной категории означает детское удерживающее устройство, официально утвержденное по категории «универсальное» в контексте поправок серии 04 к Правилам № 44 ООН или по одной из универсальных категорий в контексте Правил № 129 ООН (или последующих поправок к ним). Положения, ...добавления 1 и добавления 5 к настоящему приложению».

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/17 (пункт 19)

Пункт 8.4.4.3 изменить следующим образом:

«8.4.4.3 Цвет... может аннулироваться водителем посредством преднамеренного действия».

Пункт 15.5.7 исключить.

Пункты 15.6–15.6.7 исключить.

Включить новые пункты 15.6–15.6.4 следующего содержания:

- «15.6 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 09 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказываться в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 09.
- 15.6.1 Начиная с 1 сентября 2026 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок предшествующих серий, которые были впервые предоставлены не ранее 1 сентября 2026 года.
- 15.6.2 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа в отношении транспортных средств на основании поправок предыдущих серий, впервые предоставленные до 1 сентября 2026 года, при условии, что такая возможность предусмотрена переходными положениями в этих соответствующих предыдущих сериях поправок.
- 15.6.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут предоставлять официальные утверждения типа на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.
- 15.6.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять распространения существующих официальных утверждений на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам».

Приложение IV

Правила № 17 ООН

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/5 (пункт 21)

Включить новые пункты 13.14.1–13.14.4 следующего содержания:

- «13.14.1 Начиная с 1 сентября **2026** года Договаривающиеся стороны, ...не ранее 1 сентября **2026** года.
- 13.14.2 До 1 сентября **2028** года Договаривающиеся стороны, ...до 1 сентября **2026** года.
- 13.14.3 Начиная с 1 сентября **2028** года Договаривающиеся стороны, ...предоставленные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам.
- 13.14.4 Независимо от пункта 13.14.3 Договаривающиеся стороны, ...которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 11».

Приложение V

Правила № 94 ООН

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/22 (пункт 23)

Новый пункт 2.6.8 исключить.

Пункты 2.6–2.6.7 изменить следующим образом:

- «2.6 “Тип транспортного средства” означает категорию механических транспортных средств, не имеющих между собой различий — **в той мере, в какой они оказывают неблагоприятное воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах** — в таких важных аспектах, как:
- a) длина и ширина транспортного средства;
 - b) ...сиденье водителя;
 - c) ...защитная система;
 - d) ...двигатель;
 - e) масса порожнего транспортного средства;
 - f) ...изготовитель;
 - g) местоположения ПСАЭЭ¹;
 - h) базовая конфигурация и основные характеристики системы хранения компримированного водорода».

Пункт 2.7.2 изменить следующим образом:

- «2.7.2 “Салон с точки зрения оценки электробезопасности **и/или водородной безопасности**” означает... либо **задней дверью**, а также с частями, находящимися под высоким напряжением».

Включить новые пункты 2.44–2.48 следующего содержания:

- «2.44 “Система хранения компримированного водорода (СХКВ)” означает...

...

- 2.48 “Запорный клапан (для водородных транспортных средств)” означает клапан между **резервуаром для хранения** и топливной системой транспортного средства, штатный режим работы которого, когда он не находится под напряжением, **должен соответствовать** “закрытому” положению».

Включить новые пункты 5.2.7.1–5.2.7.3 следующего содержания:

- «5.2.7.1 Скорость утечки водорода (V_{H_2})...
- 5.2.7.2 Объемная концентрация газа... Выполнение данного требования подтверждается в случае срабатывания запорного клапана каждой системы хранения **компримированного** водорода в течение 5 секунд после первого контакта транспортного средства с **барьером** и при отсутствии утечки из системы (систем) хранения **компримированного** водорода.
- 5.2.7.3 ...»

¹ См. 2.14.

Пункты 12–12.4 изменить следующим образом:

«12. Переходные положения

...

12.2 Начиная с 1 сентября **2027** года Договаривающиеся стороны, ...после 1 сентября **2027** года.

12.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ...до 1 сентября **2027** года, при условии, что такая возможность предусмотрена переходными положениями в этих соответствующих предыдущих сериях поправок

...»

Новый пункт 2.4 приложения 12 исключить.

Приложение VI

Правила № 95 ООН

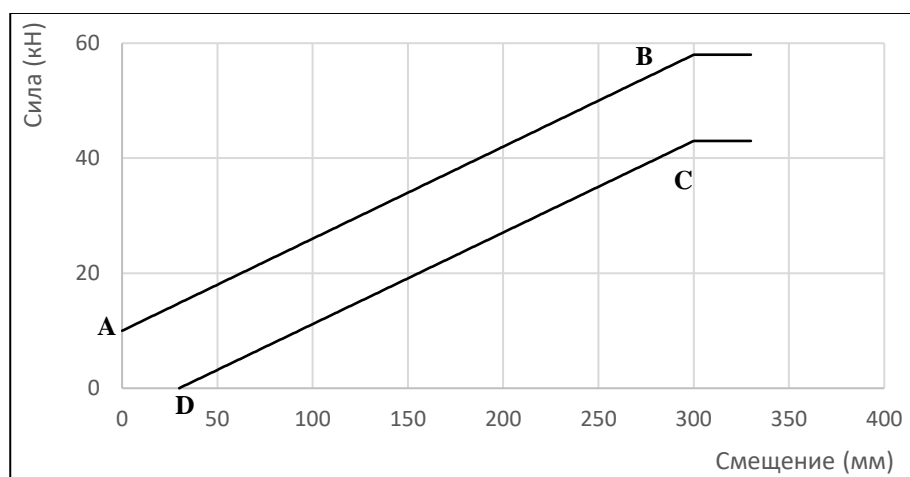
Принятый текст на основе документов GRSP-73-44 и GRSP-73-45
(пункт 24)

Приложение 5 — Добавление 2 изменить следующим образом:

«Приложение 5 — Добавление 2

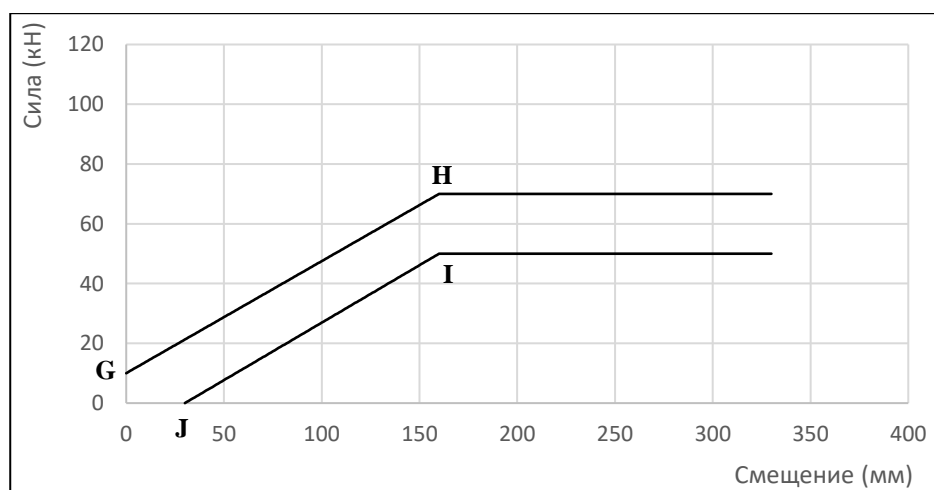
КРИВЫЕ СООТНОШЕНИЯ СИЛА–СМЕЩЕНИЕ ДЛЯ ДИНАМИЧЕСКИХ ИСПЫТАНИЙ

Рис. 2а
Блоки 1 и 3



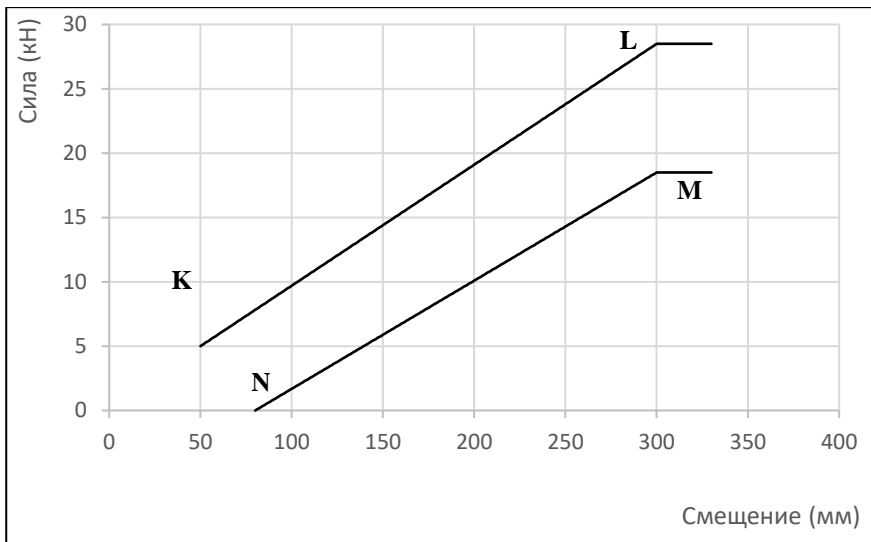
	Смещение	Сила
A	0 мм	10 (кН)
B	300 мм	58 (кН)
C	300 мм	43 (кН)
D	30 мм	0 (кН)

Рис. 2б
Блок 2



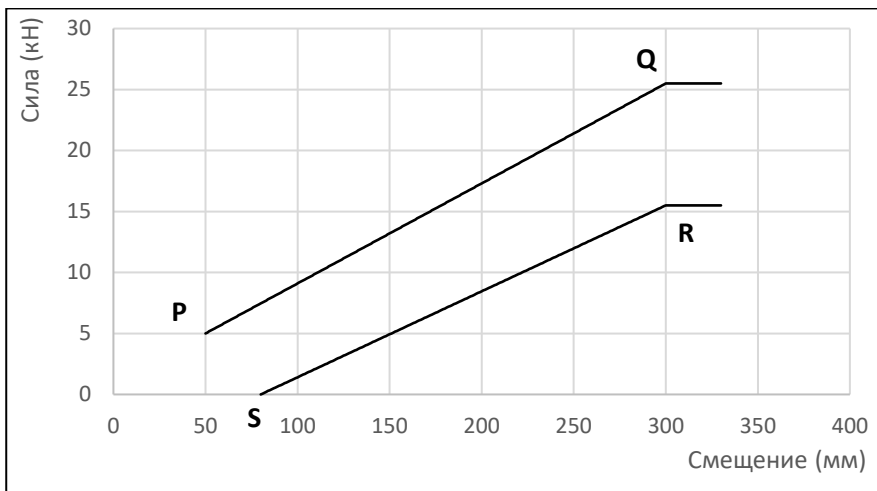
	Смещение	Сила
G	0 мм	10 (кН)
H	160 мм	70 (кН)
I	160 мм	50 (кН)
J	30 мм	0 (кН)

Рис. 2с
Блок 4



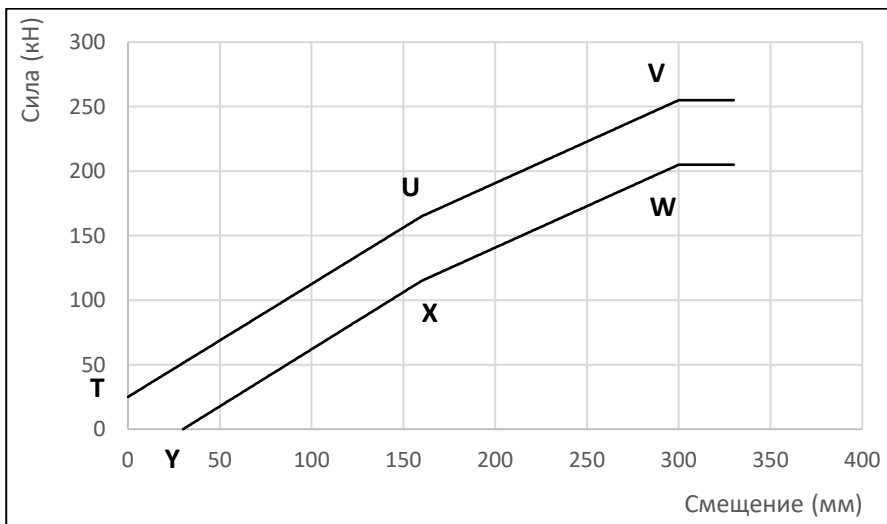
	Смещение	Сила
K	50 мм	5,0 (кН)
L	300 мм	28,5 (кН)
M	300 мм	18,5 (кН)
N	80 мм	0 (кН)

Рис. 2d
Блоки 5 и 6



	Смещение	Сила
P	50 мм	5,0 (кН)
Q	300 мм	25,5 (кН)
R	300 мм	15,5 (кН)
S	80 мм	0 (кН)

Рис. 2е
В целом для блоков



	Смещение	Сила
T	0 мм	25 (кН)
U	160 мм	165 (кН)
V	300 мм	255 (кН)
W	300 мм	205 (кН)
X	160 мм	115 (кН)
Y	30 мм	0 (кН)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/18 (пункт 25)

Новый пункт 2.2.9 исключить.

Пункты 2.2–2.2.8 изменить следующим образом:

- «2.2 “Тип транспортного средства” означает категорию механических транспортных средств, не имеющих между собой различий — **в той мере, в какой они оказывают неблагоприятное воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах** — в таких важных аспектах, как:
- a) ...транспортного средства;
 - b) ...боковые стенки салона;
 - c) ...и тип защитных систем;
 - d) ...двигателя;
 - e) масса порожнего транспортного средства;
 - f) факультативные приспособления или элементы внутреннего оборудования;
 - g) тип переднего сиденья (сидений) и положение точки “R”;
 - h) местоположения ПСАЭЭ;
 - i) **базовая конфигурация и основные характеристики системы хранения компримированного водорода».**

Пункт 2.3.2 изменить следующим образом:

- «2.3.2 “Салон с точки зрения оценки электробезопасности **и/или водородной безопасности**” означает пространство, предназначенное для водителя и пассажиров и ограниченное... либо **задней дверью**, а также... с частями, находящимися под высоким напряжением».

Включить новые пункты 2.49–2.53 следующего содержания:

- «2.49 “Система хранения компримированного водорода (СХКВ)”...

...

- 2.53 “Запорный клапан (для водородных транспортных средств)” означает клапан между **резервуаром для хранения** и топливной системой транспортного средства, штатный режим работы которого, когда он не находится под напряжением, **должен соответствовать** “закрытому” положению».

Включить новые пункты 5.3.7.1–5.3.7.3 следующего содержания:

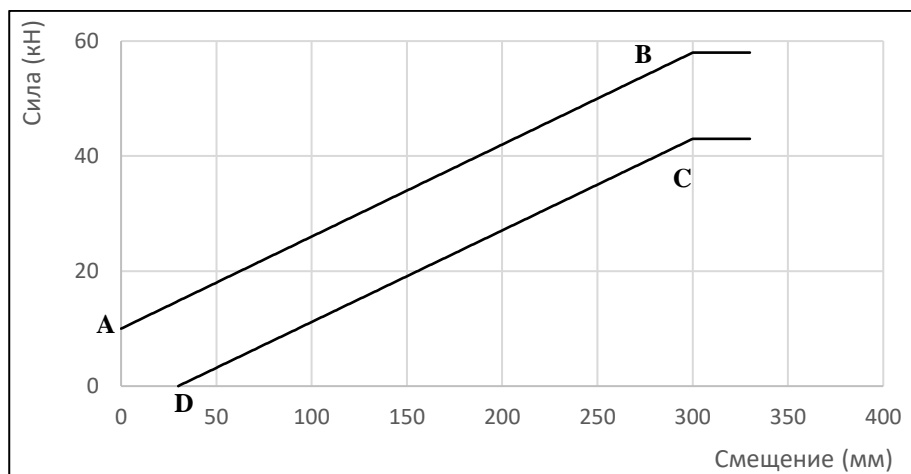
- «5.3.7.1 Скорость утечки водорода (V_{H_2}) определяемая... для временного интервала продолжительностью Δt минут.
- 5.3.7.2 Объемная концентрация газа (в соответствующих случаях водорода или гелия)... Выполнение данного требования подтверждается в случае срабатывания запорного клапана каждой системы хранения **компримированного** водорода в течение 5 секунд после первого контакта транспортного средства с **барьером** и при отсутствии утечки из системы (систем) хранения **компримированного** водорода.
- 5.3.7.3 Резервуар(ы)... точке крепления».

Приложение 5 — Добавление 2 изменить следующим образом:

«Приложение 5 — Добавление 2

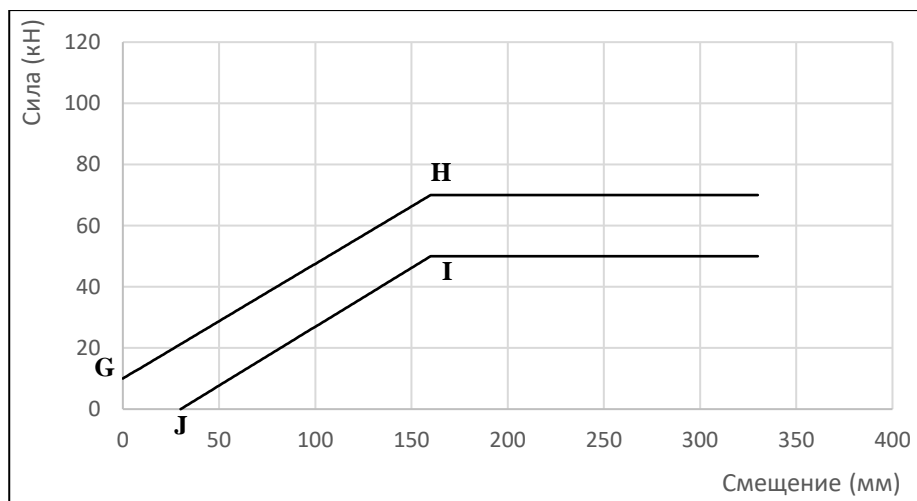
КРИВЫЕ СООТНОШЕНИЯ СИЛА–СМЕЩЕНИЕ ДЛЯ ДИНАМИЧЕСКИХ ИСПЫТАНИЙ

Рис. 2а
Блоки 1 и 3



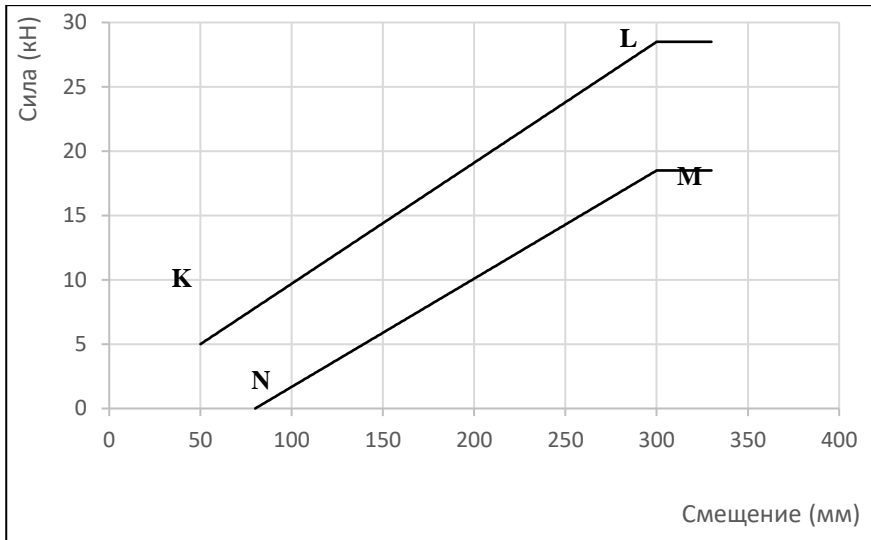
	Смещение	Сила
A	0 мм	10 (кН)
B	300 мм	58 (кН)
C	300 мм	43 (кН)
D	30 мм	0 (кН)

Рис. 2б
Блок 2



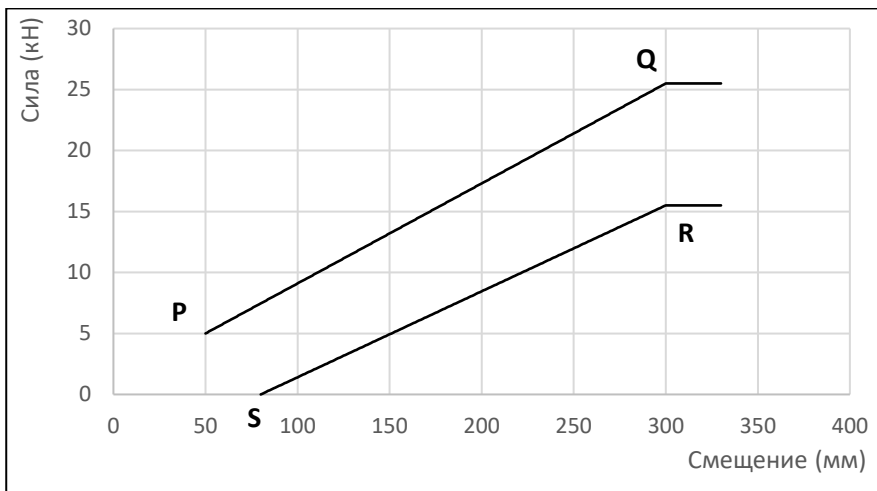
	Смещение	Сила
G	0 мм	10 (кН)
H	160 мм	70 (кН)
I	160 мм	50 (кН)
J	30 мм	0 (кН)

Рис. 2с
Блок 4



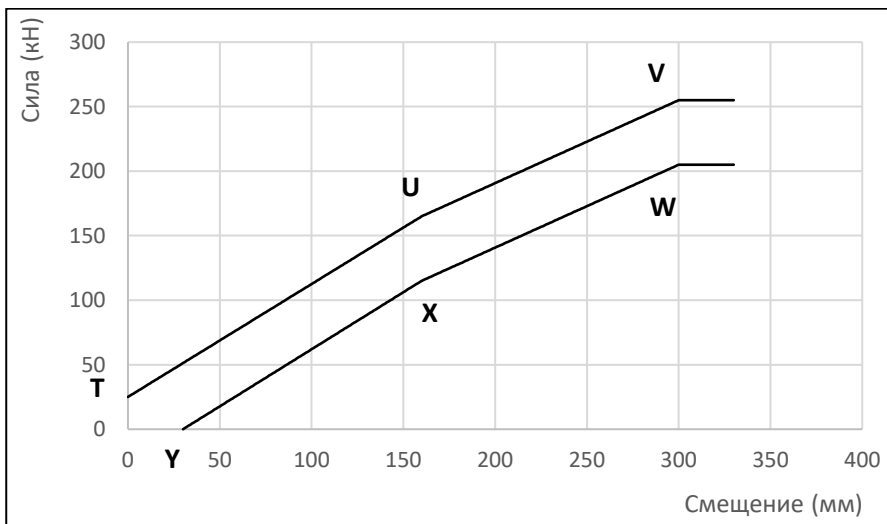
	Смещение	Сила
K	50 мм	5,0 (кН)
L	300 мм	28,5 (кН)
M	300 мм	18,5 (кН)
N	80 мм	0 (кН)

Рис. 2d
Блоки 5 и 6



	Смещение	Сила
P	50 мм	5,0 (кН)
Q	300 мм	25,5 (кН)
R	300 мм	15,5 (кН)
S	80 мм	0 (кН)

Рис. 2е
В целом для блоков



	Смещение	Сила
T	0 мм	25 (кН)
U	160 мм	165 (кН)
V	300 мм	255 (кН)
W	300 мм	205 (кН)
X	160 мм	115 (кН)
Y	30 мм	0 (кН)

Новый пункт 2.4 приложения 10 исключить.

Приложение VII

[только на английском/французском языке]

Правила № 100 ООН

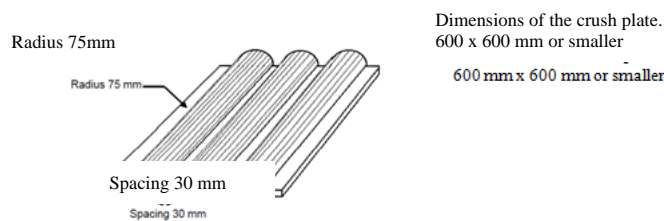
Amendments adopted to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/16 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/23 (paragraph 28)

New paragraph 12.7., shall be deleted

Annex 8 D, paragraphs 3.2.1., amend to read:

"3.2.1. Crush force

The tested-Device shall be...exceeding 10s.



A higher crush ... For each of the test directions specified, a separate **test-device** may be used.

..."

Adopted text based on GRSP-73-55 (paragraph 31)

Paragraphe 6.15.1., corrigé comme suit :

"6.15.1. Le SRSEE ou le système du véhicule doit émettre un **signal pour activer** un signal d'alerte **préalable dans le véhicule afin de permettre l'évacuation** **ou** 5 minutes avant que puisse survenir une situation dangereuse à l'intérieur de l'habitacle (incendie, explosion ou fumée) en raison d'une propagation thermique causée par un court-circuit interne ayant entraîné l'emballement thermique d'une **pile**. Cette prescription est réputée satisfaite si la propagation thermique n'a pas pour conséquence une situation dangereuse pour les occupants du véhicule. Le fabricant du SRSEE ou le constructeur du véhicule, à la demande du service technique, doit mettre à disposition selon qu'il convient certains éléments renseignant sur les fonctions de sécurité prévues à l'échelle du SRSEE du véhicule ou de ses sous-systèmes, à savoir :"

Приложение VIII

Правила № 129 ООН

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/13 (пункт 33)

Пункт 2.12 изменить следующим образом:

«2.12 “Устройство ограничения углового перемещения” означает устройство, предназначенное для ограничения углового перемещения усовершенствованной детской удерживающей системы при столкновении транспортного средства и в случае УДУС размера **i**, включающее:

...»

Включить новые пункты 2.63–2.63.6 следующего содержания:

«2.63 “Крепление нижнего страховочного троса (КНСТ)”

2.63.1 “Нижний страховочный трос”: тип устройства ограничения **углового перемещения**, предназначенного для ограничения углового перемещения в заднем направлении УДУС, устанавливаемых против направления движения.

2.63.2 “Лямка нижнего страховочного троса” означает лямку (или ее эквивалент), соединяющую заднюю часть **УДУС для конкретного транспортного средства с...**

...

2.63.4 “Крюк нижнего страховочного троса” означает соединитель, обычно используемый для крепления лямки нижнего страховочного троса к скобе нижнего страховочного троса и имеющий те же размеры, что и крюк верхнего страховочного троса ISOFIX, изображенный на рис. 3 приложения 4 к **Правилам № 145 ООН**.

...»

Пункт 6.3.4.1 изменить следующим образом:

"6.3.4.1 Соединитель верхнего страховочного троса

В качестве соединителя верхнего страховочного троса используют крюк верхнего страховочного троса ISOFIX, изображенный на рис. 3 с), либо аналогичные устройства, соответствующие изображению, приведенному на рис. 3 с). Этот же соединитель также **должен использоваться** в качестве крюка нижнего страховочного троса (если это применимо; см. пункт 6.3.6)».

Пункт 6.3.4.2.2 изменить следующим образом:

«**6.3.4.2.2 Индикатор натянутого состояния**

Лямку верхнего страховочного троса ISOFIX или усовершенствованную детскую удерживающую систему ISOFIX оборудуют приспособлением, указывающим, что лямка находится в полностью натянутом состоянии. Это приспособление может быть элементом устройства регулировки и ослабления натяжения и должно соответствовать предписаниям пункта 6.7.2».

Прежний пункт 6.3.4.2.3, изменить нумерацию на 6.3.4.2.4, а текст следующим образом:

«6.3.4.2.4 Габариты

...»

Пункт 6.3.5 изменить следующим образом:

«6.3.5 Предписания в отношении опоры и ступни опоры для УДУС размера i, а также УДУС для конкретного транспортного средства, которые испытываются на испытательном стенде в соответствии с пунктом 6.6.4.1.2.1.

Эти опоры должны во всех положениях, предусмотренных для использования (например, в случае крепления, регулируемого по длине, основания и т. д. в наименее и наиболее выдвинутом положении), отвечать геометрическим предписаниям, указанным в настоящем пункте и его подпунктах.

...»

Включить новые пункты 6.3.6–6.3.8 следующего содержания:

«6.3.6 ...

...

6.3.6.3 Индикатор натянутого состояния нижнего страховочного троса

Лямку нижнего страховочного троса усовершенствованной детской удерживающей системы оборудуют приспособлением, указывающим, что лямка находится в полностью натянутом состоянии. Это приспособление может быть элементом устройства регулировки и ослабления натяжения **и должно соответствовать предписаниям пункта 6.7.2.**

6.3.6.4 Втягивающее устройство нижнего страховочного троса

Вместо устройства для... В этом случае втягивающее устройство должно отвечать требованиям, указанным в пункте 6.7.3.1.

...

6.3.7.2 **Габариты скобы:**

...

6.3.7.3 Крепежный материал скобы

Крепежный материал **должен состоять из:**

...

Рис. 3 г)

Фланцевый винт с полукруглой головкой и внутренним шестигранником с резьбой М6х8 (ISO 7380–2)

Спецификации	М6х8
L	8 мм
d _c	13,6 мм
k	3,3 мм
d	М6
S	4 мм

6.3.8.1 Применяемая нагрузка

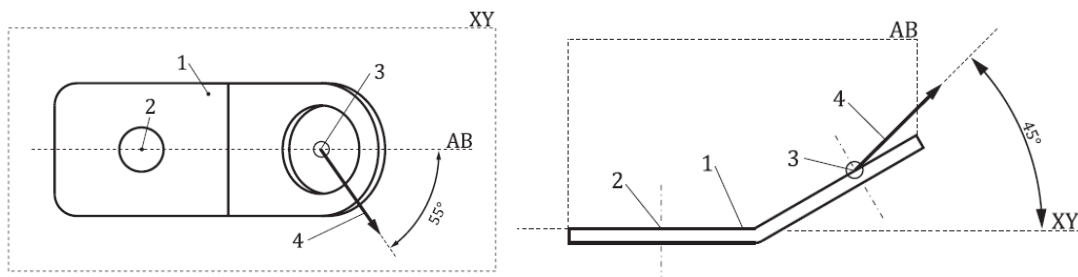
Каждую типовую скобу нижнего страховочного троса подвергают воздействию нагрузки в $2500 \text{ Н} \pm 50 \text{ Н}$... В случае креплений, предназначенных для использования в двух соседних положениях УДУС, или в случае единственного КНСТ величина нагрузки должна составлять $5000 \text{ Н} \pm 100 \text{ Н}$. **По просьбе изготовителя крепления могут быть испытаны при более высоких нагрузках, если они соответствуют требованиям.**

6.3.8.2 Направление испытательной нагрузки

Проводят два испытания (см. рис.3 j) и рис. 3 k):

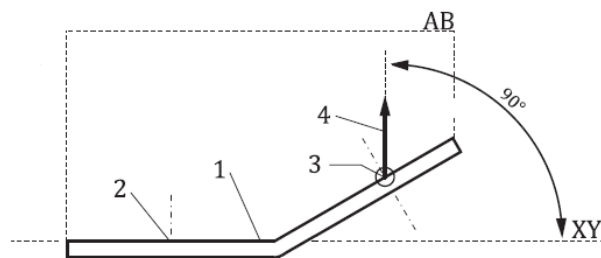
- усилие прилагают... в плоскости АВ; должно быть предотвращено вращение вокруг точки крепления к транспортному средству (2). См. рис. 3 j);
-

Рис.3 j)

Испытание 1

Обозначения: 1.
5. плоскость XY расположена сверху скобы (и таким образом обеспечивает нагрузку стержня скобы)

Рис. 3 k)

Испытание 2

Обозначения: 1.
5. плоскость XY расположена сверху скобы (и таким образом обеспечивает нагрузку стержня скобы)».

Пункт 6.6.4.1.2.1, без поправок.

Пункт 6.6.4.4.1.2.1 изменить следующим образом:

«6.6.4.4.1.2.1 Амплитуда движения головы...

при этом... **применяться** к амплитуде движения головы... плоскости DE».

Рис.5 изменить следующим образом:

«Рис. 5

Схема испытания устройств, устанавливаемых против направления движения, которые не упираются в приборную доску

...»

Пункт 7.1.3.5.2.3 изменить следующим образом:

«7.1.3.5.2.3 Установка цельной усовершенствованной детской удерживающей системы «универсальное сиденье с ремнем» или «сиденье с ремнем для конкретного транспортного средства» на испытательный стенд

...

Из бобины втягивающего устройства вытягивают всю лямку и вновь сматывают излишек, сохраняя натяжение 4 ± 3 Н на участке ремня между втягивающим устройством и верхней направляющей. Бобина должна быть заблокирована до динамического испытания.

Верхний или нижний страховочный трос, при его наличии, регулируют для обеспечения натяжения в 50 ± 5 Н. В качестве альтернативы и при условии наличия опоры регулируют в соответствии с указаниями изготовителя усовершенствованной детской удерживающей системы.

При наличии нижняя(ие) скоба(ы) страховочного троса должна(ны) быть установлена(ы) в положениях, соответствующих рис. 5 в добавлении 2 к приложению 6. Установка скобы(скоб) должна производиться в соответствии с руководством пользователя.

Манекен помещают в усовершенствованную детскую удерживающую систему, причем он отделен от спинки кресла гибкой распорной прокладкой.

...»

Включить новые пункты 16.13–16.15 следующего содержания:

«16.13 Начиная с 1 сентября 2026 года Договаривающиеся стороны, ...после 1 сентября 2026 года.

...»

Приложение 27 изменить следующим образом:

«Приложение 27

...

<i>Технические требования к типовой скобе нижнего страховочного троса</i>	
6.3.7	
...	...
6.3.7.2.	Габариты скобы:
	...
...	...

...»

**Принятые поправки к документу
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/11 (пункт 34)**

Заголовок изменить следующим образом:

**«Предложение по дополнению 10 к поправкам серии 03
и поправкам серии 04 к Правилам № 129 ООН
(усовершенствованные детские удерживающие системы)»***

Включить новый пункт 3.5 следующего содержания:

«3.5 на УДУС не должно наноситься более одного номера официального утверждения. Данное положение не применяется для целей утверждения модуля как составной части различных УДУС».

Пункт 5.4.1.1, ссылка на сноску², изменить нумерацию на ³.

Пункт 6.1.3.6, ссылка на сноску³, изменить нумерацию на ⁴.

Пункт 6.3.5, ссылка на сноску⁴, изменить нумерацию на ⁵.

Пункт 7.2.4.3.4, ссылка на сноску⁵, изменить нумерацию на ⁶.

* *Примечание секретариата:* Изменение заголовка было согласовано с автором предложения о включении текста проекта дополнения 10 к поправкам серии 03 в проект поправок серии 04 к Правилам № 129 ООН.

Приложение IX

Правила № 135 ООН

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/24 (пункт 38)

Пункт 2.14 изменить следующим образом:

- «2.14 **Пассажирский салон**
- 2.14.1** “*Пассажирский салон с точки зрения защиты находящихся в нем лиц*” означает пространство, предназначенное для водителя и пассажиров и ограниченное крышей, полом, боковыми стенками, дверями, внешним остеклением, **передней** перегородкой и плоскостью перегородки заднего отделения или плоскостью **опоры** спинки заднего сиденья.
- 2.14.2** “*Пассажирский салон с точки зрения оценки водородной безопасности*” означает пространство, предназначенное для водителя и пассажиров и ограниченное крышей, полом, боковыми стенками, дверями, внешним остеклением, **передней** перегородкой и **задней** перегородкой или **задней** дверью».

Пункт 2.20 изменить следующим образом:

- «2.20 “*Запорный клапан (для водородных транспортных средств)*” означает клапан между **резервуаром для хранения** и топливной системой транспортного средства, штатный режим работы которого, когда он не находится под напряжением, **должен соответствовать** “закрытому” положению».

Пункт 2.15 сохранить.

Пункт 2.26 изменить следующим образом:

- «2.26 “*Тип транспортного средства*” означает категорию механических транспортных средств, не имеющих между собой существенных конструктивных различий — **в той мере, в какой они оказывают неблагоприятное воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах** — в таких важных аспектах, как:
- ...
- i) расположение двигателя (**переднее, заднее или центральное**).»

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/19 (пункт 38)

Пункт 2.14 изменить следующим образом:

- «2.14 **Пассажирский салон**
- 2.14.1** “*Пассажирский салон с точки зрения защиты находящихся в нем лиц*” означает пространство, предназначенное для водителя и пассажиров и ограниченное крышей, полом, боковыми стенками, дверями, внешним остеклением, **передней** перегородкой и плоскостью перегородки заднего отделения или плоскостью **опоры** спинки заднего сиденья.
- 2.14.2** “*Пассажирский салон с точки зрения оценки электробезопасности и/или водородной безопасности*” означает пространство, предназначенное для водителя и пассажиров и ограниченное... и **задней** перегородкой либо **задней** дверью, а также электрозащитными

ограждениями и кожухами, служащими для защиты водителя и пассажиров от прямого контакта с частями, находящимися под высоким напряжением».

Пункт 2.15 сохранить.

Пункты 2.16–2.20 (прежние), изменить нумерацию на 2.15–2.19.

Пункт 2.21 (прежний), изменить нумерацию на 2.20, а текст следующим образом:

«**2.20** “Запорный клапан (для водородных транспортных средств)” означает клапан между **резервуаром для хранения** и топливной системой транспортного средства, штатный режим работы которого, когда он не находится под напряжением, **должен соответствовать** “закрытому” положению».

Пункты 2.22–2.26 (прежние), изменить нумерацию на 2.21–2.25.

Пункт 2.27 (прежний), изменить нумерацию на 2.26, а текст следующим образом:

«**2.26** “Тип транспортного средства” означает категорию механических транспортных средств, не имеющих между собой существенных конструктивных различий — **в той мере, в какой они оказывают неблагоприятное воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах** — в таких важных аспектах, как:

...

j) местоположения ПСАЭЭ».

Пункты 2.28–2.56 (прежние), изменить нумерацию на 2.27–2.55.

Приложение X

Правила № 137 ООН

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/20 (пункт 40)

Новый пункт 2.4.8 исключить.

Пункты 2.4–2.4.7 изменить следующим образом:

- «2.4 “Тип транспортного средства” означает категорию механических транспортных средств, не имеющих между собой различий — **в той мере, в какой они оказывают неблагоприятное воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах** — в таких важных аспектах, как:
- a) ...транспортного средства;
 - b) точка “R” конструкции водительского сиденья;
 - c) форма и внутренние размеры салона и тип защитной системы;
 - d) место расположения (переднее, заднее или центральное) и ориентация (продольная или поперечная) двигателя;
 - e) масса порожнего транспортного средства;
 - f) факультативные элементы или оборудование, устанавливаемые изготовителем;
 - g) местоположения ПСАЭЭ;
 - h) базовая конфигурация и основные характеристики системы хранения компримированного водорода».

Пункт 2.5.2 изменить следующим образом:

- «2.5.2 “Пассажирский салон с точки зрения оценки электробезопасности и/или водородной безопасности” означает пространство, предназначенное для водителя и пассажиров и ограниченное крышей, полом, боковыми стенками, дверями, внешним остеклением, передней перегородкой и задней перегородкой либо **задней дверью**, а также электроразрывными ограждениями и кожухами, служащими для защиты водителя и пассажиров от прямого контакта с частями, находящимися под высоким напряжением».

Добавить новые пункты 2.41–2.45 следующего содержания:

- «2.41 ...
- 2.45** “Запорный клапан (для водородных транспортных средств)” означает клапан между резервуаром для хранения и топливной системой транспортного средства, штатный режим работы которого, когда он не находится под напряжением, должен соответствовать “закрытому” положению».

Пункт 5.2.7 (прежний,) изменить нумерацию на 5.2.6.1.

Включить новые пункты 5.2.7–5.2.7.3 следующего содержания:

- «5.2.7 ...
- 5.2.7.2 ...Выполнение данного требования подтверждается в случае срабатывания запорного клапана каждой системы хранения **компримированного** водорода в течение 5 секунд после первого

контакта транспортного средства с **барьером** и при отсутствии утечки из системы (систем) хранения компримированного водорода.

5.2.7.3 ...»

Пункты 12.1–12.5 изменить следующим образом:

- «12.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии **03** ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии **03**.
- 12.2 Начиная с 1 сентября **2027** года Договаривающиеся стороны, ...после 1 сентября **2027** года.
- 12.3 Договаривающиеся стороны... которые были первоначально выданы до 1 сентября **2027** года, при условии, что такая возможность предусмотрена переходными положениями в этих соответствующих предыдущих сериях поправок.
- 12.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, **могут** предоставлять официальные утверждения типа на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.
- 12.5 **Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять распространения существующих официальных утверждений на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам».**

Включить новый пункт 12.6 следующего содержания:

- «12.6 **Независимо от изложенных выше переходных положений Договаривающиеся стороны, которые начинают применять настоящие Правила после даты вступления в силу поправок самых последних серий, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании любой из предыдущих серий поправок к настоящим Правилам».**

Новые пункты 12.6–12.8 исключить.

Приложение 10, пункт 2.4 исключить.

Приложение XI

Правила № 145 ООН

Принятый текст на основе документа GRSP-73-25-Rev.1 (пункт 42)

Пункт 5.3.6 изменить следующим образом:

«5.3.6 Независимо от ... групп массы 0, или 0+, или 1 либо от **встроенных усовершенствованных детских удерживающих систем для конкретного транспортного средства для использования детьми ростом до 105 см**».

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/12 (пункт 45)

Включить новые пункты 2.25–2.32 следующего содержания:

- «2.25 ...
- 2.26 “*Нижний страховочный трос*”: тип устройства **ограничения углового перемещения**, предназначенного для ограничения углового перемещения в заднем направлении (У)ДУС, устанавливаемых против направления движения.
- 2.27 “*Лямка нижнего страховочного троса*” означает... соединяющую заднюю часть (У)ДУС для **конкретного транспортного средства** с креплением нижнего страховочного троса транспортного средства и...
- ...
- 2.29 “*Крюк нижнего страховочного троса*” означает... Правил № 145 ООН.
- ...
- 2.32 “*Точка отсчета направления приложения усилия (ТОНПУ)*”, расположенная в передней части контура кресла ISO/R2 на высоте **300 мм от самой нижней точки. Положение ТОНПУ в поперечном направлении совмещается с осевой линией контура кресла ISO/R2**».

Пункт 5.3.6 изменить следующим образом:

"5.3.6 Независимо от... групп массы 0, или 0+, или 1 либо от **встроенных усовершенствованных детских удерживающих систем для конкретного транспортного средства для использования детьми ростом до 105 см**».

Новый пункт 5.4.2.1.3 исключить.

Новый пункт 5.4.3.3 изменить следующим образом:

«5.4.3.3 КНСТ ... к минимуму. **КНСТ, соответствующие Правилам № 21 ООН и/или Правилам № 17 ООН, считаются удовлетворяющими настоящему пункту**».

Пункты 6.2.4.3–6.2.4.5 изменить следующим образом:

- «6.2.4.3 ...
- 6.2.4.3.1 Испытание с приложением усилия в направлении вперед:
горизонтальное... **риска для прилегающих элементов безопасности транспортного средства** по согласованию с технической службой и органом по официальному утверждению типа.

- 6.2.4.3.2 Испытание с приложением усилия под наклоном:
смещение под наклоном... **дополнительного риска для прилегающих элементов безопасности транспортного средства** по согласованию с технической службой и органом по официальному утверждению типа.
- 6.2.4.4 Испытание систем креплений ISOFIX и креплений верхнего страховочного троса ISOFIX:
Между УПСУ и... **риска для прилегающих элементов безопасности транспортного средства** по согласованию с технической службой и органом по официальному утверждению типа.
- 6.2.4.5 Испытание сидячих мест размера i:
В добавление к...
Горизонтальное... и деформация не влечет за собой **дополнительного риска для прилегающих элементов безопасности транспортного средства** по согласованию с технической службой и органом по официальному утверждению типа».

Включить новые пункты 6.3–6.3.5 следующего содержания:

«6.3 Нижний страховочный трос

...

- 6.3.3 Каждую скобу крепления нижнего троса подвергают воздействию нагрузки в $2500 \text{ Н} \pm 50 \text{ Н}$... со скобой крепления нижнего страховочного троса **либо с иным другим средством, согласованным с изготовителем и технической службой и задокументированным в протоколе испытания**. В случае креплений, предназначенных для использования в двух соседних положениях (У)ДУС, или в случае единственного КНСТ величина нагрузки должна составлять $5000 \text{ Н} \pm 100 \text{ Н}$. **По просьбе изготовителя крепления могут быть испытаны при более высоких нагрузках, если они соответствуют требованиям.**

...

- 6.3.5 При проведении испытаний в соответствии с пунктами 6.3.3 и 6.3.4 **остаточная деформация, включая частичное повреждение или поломку любого нижнего крепления страховочного троса либо прилегающей к нему зоны, не считается отрицательным результатом, если требуемое усилие прилагается в течение указанного времени и деформация не влечет за собой дополнительного риска для прилегающих элементов безопасности транспортного средства по согласованию с технической службой и органом по официальному утверждению типа».**

Включить новые пункты 12–12.4 следующего содержания:

«12. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

12.1 Начиная с...

12.2 Начиная с 1 сентября **2026** года... 1 сентября **2026** года.

...»

Новое приложение 6, обозначение 5 изменить следующим образом:

«Обозначения: ...

5. Если КНСТ... впереди сиденье, с учетом наличия контура кресла ISO/R2.

...»

Приложение XII

Правила № 153 ООН

Принятый текст на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/21 (пункт 44)

Пункты 2.1–2.1.9 изменить следующим образом:

- «2.1 “Тип транспортного средства” означает категорию механических транспортных средств, не имеющих между собой различий — **в той мере, в какой они оказывают неблагоприятное воздействие на результаты испытания на удар, предписанного в настоящих Правилах** — в таких важных аспектах, как:
- a) **...транспортного средства;**
 - b) конструкция, ...крайнего заднего сиденья.
 - c) **...пассажирский салон;**
 - d) **...(поперечная или продольная) двигателя;**
 - e) **масса** порожнего транспортного средства;
 - f) **...ПСАЭЭ;**
 - g) **...бака(ов);**
 - h) **...пункт 5.2.1;**
 - i) характеристики ... (насос, фильтры и т. д.);
 - j) **базовая конфигурация и основные характеристики системы хранения сжатого водорода».**

Пункт 2.2 изменить следующим образом:

- «2.2 “Салон с точки зрения оценки электробезопасности и/или водородной безопасности” означает ... перегородкой либо **задней дверью**, а также с частями, находящимися под высоким напряжением».

Пункт 2.36 изменить следующим образом:

- «2.36 “Запорный клапан (для водородных транспортных средств)” означает клапан между **резервуаром для хранения и топливной системой транспортного средства, штатный режим работы которого, когда он не находится под напряжением, должен соответствовать “закрытому” положению**».

Приложение XIII

[только на английском языке]

Неофициальные рабочие группы

<i>Informal Working Group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
UN GTR No. 9 on Pedestrian Safety Deployable – Pedestrian Protection Systems (DPPS)	Mr. Jin Seop PARK (Republic of Korea)	[May 2024]	OICA
UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA) and vice-chaired by EC, China and Japan	December 2023	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. Luis MARTINEZ (Spain)	[...]	
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)	[December 2023]	[...]
Protective helmets	Mr. Luca ROCCO	Suspended	
Securing children in buses and coaches	Ms. Marta ANGLES	March 2024	