


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**
**Рабочая группа по общим предписаниям,  
касающимся безопасности**
**115-я сессия**

Женева, 9–12 октября 2018 года

**Доклад Рабочей группы по общим предписаниям,  
касающимся безопасности, о работе ее 115-й сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	2–4	3
III. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов (пункт 2 повестки дня) .....	5–11	4
A. Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий M <sub>2</sub> и M <sub>3</sub> ) .....	5–9	4
B. Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов) .....	10–11	5
IV. Правила № 26 ООН (наружные выступы пассажирских автомобилей) (пункт 3 повестки дня) .....	12–13	5
V. Правила № 35 ООН (педали управления) (пункт 4 повестки дня) .....	14	6
VI. Поправки к правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов (пункт 5 повестки дня) .....	15–21	6
A. Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стеклянные материалы) .....	17–18	6
B. Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы) .....	19–21	7
VII. Информирование о непосредственной близости уязвимых участников дорожного движения (пункт 6 повестки дня) .....	22–26	7
A. Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора) .....	23–24	8
B. Новые правила, касающиеся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ) .....	25–26	8



VIII.	Правила № 55 ООН (механические сцепные устройства) (пункт 7 повестки дня).....	27–30	9
IX.	Правила № 62 ООН (противоугонные системы для мопедов/мотоциклов) (пункт 8 повестки дня).....	31	9
X.	Поправки к правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе (пункт 9 повестки дня).....	32–42	10
A.	Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ).....	34–36	10
B.	Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ).....	37–42	10
XI.	Правила № 73 ООН (боковые защитные устройства) (пункт 10 повестки дня).....	43–44	12
XII.	Правила № 105 ООН (транспортные средства ДОПОГ) (пункт 11 повестки дня).....	45	12
XIII.	Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации) (пункт 12 повестки дня).....	46–50	12
XIV.	Правила № 121 ООН (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 13 повестки дня).....	51–53	14
XV.	Правила № 122 ООН (системы отопления) (пункт 14 повестки дня).....	54–55	14
XVI.	Правила № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб) (пункт 15 повестки дня).....	56	15
XVII.	Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства) (пункт 16 повестки дня).....	57–58	15
XVIII.	Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 17 повестки дня).....	59–60	15
XIX.	Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 18 повестки дня)....	61	16
XX.	Выборы должностных лиц (пункт 19 повестки дня).....	62	16
XXI.	Прочие вопросы (пункт 20 повестки дня).....	63–69	16
A.	Правила № 58 ООН (задняя противоподкатная защита).....	63–64	16
B.	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3).....	65	17
C.	Правила № 93 ООН (передняя противоподкатная защита).....	66–67	17
D.	День уважения г-ну Кинцлу и г-ну Гауэлеу.....	68–69	17
XXII.	Предварительная повестка дня 116-й сессии.....	70	17
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии.....		19
II.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/24, содержащему новый проект правил ООН, касающихся СИМЗ (пункт 26).....		22
III.	Проект дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ) (пункты 37–39).....		25
IV.	Проект дополнения 5 к Правилам № 122 ООН (системы отопления) (пункт 54).....		28
V.	Исправление 1 к пересмотру 3 Правил № 58 ООН (задняя противоподкатная защита) (пункт 64).....		29
VI.	Неофициальные рабочие группы GRSG.....		30

## I. Участники

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела 115-ю сессию 9–12 октября 2018 года в Женеве. Обязанности Председателя сессии исполнял г-н А. Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Вьетнама, Германии, Израиля, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Кувейта, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции и Японии. В ее работе участвовал также эксперт от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской газомоторной ассоциации (ЕГМА), Международной ассоциации по использованию природного газа на транспортных средствах («НГВ-Глобал»), Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и организации «Сжиженные газы Европы (СГ-Европа)». По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие эксперты от Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП) и Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА).

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/10 и Add.1  
неофициальные документы WP.29-175-25, GRSG-115-01  
и GRSG-115-02

2. GRSG рассмотрела и утвердила предложенную повестку дня 115-й сессии.
3. GRSG утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSG-115-01), предложенный Председателем. GRSG приняла к сведению документ GRSG-115-02 об основных решениях и рекомендациях Всемирного форума, принятых в ходе его сессии в июне 2018 года (ECE/TRANS/WP.29/1139 и Add.1). В ответ на просьбу Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) рассмотреть вопрос о создании специальной рабочей группы по автоматизации транспортных средств WP.29 решил преобразовать Рабочую группу по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) в Рабочую группу по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) и перераспределить некоторые задачи, поручив рассмотрение вопросов о шинах Рабочей группе по вопросам шума (GRB) и вопросов о сцепных устройствах – GRSG (WP.29-175-25). GRVA будет курировать остальные темы GRRF и заниматься деятельностью в области автоматизации транспортных средств. Координация между рабочими группами (РГ) по различным видам деятельности в области автоматизации транспортных средств будет по-прежнему обеспечиваться WP.29. Решение WP.29 вступило в силу незамедлительно, но оно должно быть подтверждено КВТ в феврале 2019 года.
4. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу. Перечень неофициальных рабочих групп GRSG содержится в приложении VI.

### **III. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов (пункт 2 повестки дня)**

#### **A. Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>)**

*Документация:* неофициальные документы GRSG-114-05, GRSG-114-16, GRSG-115-04, GRSG-115-15, GRSG-115-26 и GRSG-115-41

5. Эксперт от Польши сослался на цель документа GRSG-114-05, касающегося возможной ошибки в приложении 11 к Правилам № 107 ООН. Эксперт от МОПАП предложил внести исправления в приложение 3 к нескольким дополнениям и сериям поправок к Правилам (GRSG-115-41). GRSG одобрила эти поправки, которые воспроизводятся ниже. Секретариату было поручено представить их WP.29 и AC.1 в качестве исправлений к пересмотрам 4–8 Правил № 107 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.

*Приложение 3, пункты 7.2.3.1.1–7.2.3.1.3 исключить.*

6. Ссылаясь на представленный Германией документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/33 о новом проекте правил ООН, касающихся фронтальной защиты автобусов, эксперт от Норвегии представил документ GRSG-115-04, в котором вновь подчеркивается необходимость усиления защиты и целостности кабины водителя и любого члена экипажа городских и междугородных автобусов в случае лобового столкновения. Эксперт от Соединенного Королевства сообщил, что в его стране имеются лишь редкие статистические данные о таких авариях. Он предпочитает получить сначала результаты дополнительных исследований данных о причинно-следственной связи. Эксперт от Финляндии поддержал эту позицию и поинтересовался, не относится ли этот вопрос к области пассивной безопасности, за которую отвечает Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP). Эксперт из Германии высказал мнение о том, что на сегодняшний день уже существует ряд систем активной безопасности.

7. В итоге GRSG согласилась с необходимостью сбора некоторых аварийных данных о лобовых столкновениях городских и междугородных автобусов, которые создают риски для водителя и/или члена экипажа. Председатель GRSG предложил всем правительственным экспертам изучить их национальные/региональные статистические данные и представить результаты GRSG для рассмотрения на ее сессии в апреле 2019 года. GRSG решила сохранить документ GRSG-115-04 в повестке дня в качестве справочного.

8. GRSG подробно рассмотрела документ GRSG-115-15, представленный экспертом от МОПАП и уточняющий переходные положения для официального утверждения транспортных средств, не затрагиваемых последними поправками серии 08 к Правилам № 107 ООН. Эксперт от ЕК подчеркнул настоятельную необходимость принятия этого дополнительного положения для придания уверенности Договаривающимся сторонам и заводам-изготовителям. В итоге GRSG одобрила это предложение, которое воспроизводится ниже. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 08 к Правилам № 107 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.

*Включить новый пункт 10.24 следующего содержания:*

«10.24 Независимо от положений пунктов 10.20 и 10.22 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок серии 06 или 07 в отношении транспортных средств, не затрагиваемых поправками серии 08».

9. Эксперт от Италии сослался на цель документа GRSG-114-16 и на состоявшееся на предыдущей сессии GRSG обсуждение новых положений, касающихся возможного утверждения альтернативного оборудования, улучшающего доступность для людей с ограниченной мобильностью, в частности на междугородных автобусах.

Он представил пересмотренное предложение (GRSG-115-26) и подчеркнул, что положения об установке подъемника не направлены на замену нынешних обязательных требований в отношении доступности транспортных средств для лиц с ограниченной мобильностью. Эксперт от Соединенного Королевства приветствовал это предложение, но подчеркнул, что, как правило, это альтернативное оборудование не является частью транспортного средства и может рассматриваться в качестве возможного решения после покупки автобуса по выбору оператора автобусных перевозок. Эксперт от Финляндии заявил, что такой подъемник не может заменить пандус или платформу для инвалидных колясок. Эксперты от Германии и Российской Федерации поддержали эту позицию и задали вопрос о том, может ли вообще такой подъемник быть официально утвержден по типу конструкции в качестве компонента или отдельной части на основании Правил № 107 ООН. Эксперт от Соединенного Королевства добавил, что такие устройства требуют вмешательства водителя, а в некоторых случаях и сложных маневров со стороны инвалида. Он также усомнился в универсальности этого устройства для различных углов въезда (например, в случае более крутых ступеней). Принимая во внимание множество возможных технических решений, ряд экспертов предпочли, чтобы такое альтернативное оборудование не включалось в Правила и, следовательно, не входило в сферу их применения.

## **В. Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-115-07

10. Эксперт от Франции, являющийся председателем неофициальной рабочей группы (НРГ) по вопросу о поведении общей конструкции транспортных средств М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> в случае пожара (БМФЕ), представил документ GRSG-115-07 об итогах недавних совещаний, состоявшихся 15 июня 2018 года в Берлине и 10-11 сентября 2018 года в Париже. Он сообщил, что эта НРГ определила главным образом необходимость усиления положений а) Правил № 118 ООН, в частности положений о токсичности и непрозрачности дыма, его проникновении и эвакуации, и б) Правил № 107 ООН о выделении дыма и системах обнаружения пожара, учитывая инструкции по безопасности и функциональные возможности автоматического открытия выходов, световых индикаторов и траекторий. GRSG приветствовала обновленную Францией информацию о ходе работы и отметила, что предстоящее совещание НРГ по БМФЕ запланировано провести 27–28 ноября 2018 года в Мадриде.

11. GRSG решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии.

## **IV. Правила № 26 ООН (наружные выступления пассажирских автомобилей) (пункт 3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/17  
неофициальные документы GRSG-115-08, GRSG-115-16  
и GRSG-115-32

12. Сославшись на документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/17, эксперт от Франции представил документ GRSG-115-08, в котором разъясняются требования к стеклоочистителям с помощью простого общего рисунка соответствующих участков. Эксперт от ЕК поддержал это предложение. Эксперт от КСАОД высказал мнение о том, что разъяснение, данное Францией, устанавливает более строгие требования, особенно к держателю щетки стеклоочистителя, и может потребовать обоснования меняющихся расходов (GRSG-115-32). Эксперт от МОПАП поддержал позицию КСАОД. Он предложил включить переходные положения и принять это предложение в качестве новой серии поправок к Правилам № 26 ООН. Председатель предложил экспертам от Франции и МОПАП представить в надлежащие сроки пересмотренное предложение, включая переходные положения, для рассмотрения на следующей сессии GRSG на основе официального документа.

13. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-115-16, вносящий поправки в положения, касающиеся задних краев капота, поскольку они могут рассматриваться как опасные в силу своего расположения на транспортном средстве. Эксперт от ЕК сделал оговорку, сославшись на необходимость изучения данного предложения. GRSG поручила секретариату распространить документ GRSG-115-16 под официальным условным обозначением для рассмотрения на ее следующей сессии.

## **V. Правила № 35 ООН (педаль управления) (пункт 4 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-115-17

14. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-115-17, уточняющий метод измерения боковых расстояний между педалями и ближайшей «стенкой» слева. Он добавил, что это предложение следует представить в виде новой серии поправок, поскольку новые положения могут привести к некоторым ограничениям для заводоизготовителей. GRSG не отметила никаких возражений и решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии на основе официального документа.

## **VI. Поправки к правилам, касающимся безопасных стекловых материалов (пункт 5 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-115-35

15. Эксперт от Республики Корея, являющийся председателем НРГ по стеклам для панорамных люков автомобилей (СПЛА), внес на рассмотрение документ GRSG-115-35 о результатах работы десятого совещания этой группы, состоявшегося 8 октября 2018 года. Секретарь этой НРГ добавил, что ни одно из дальнейших мероприятий по исследованию и испытанию керамических элементов стекловых материалов не началось и что внесение поправки в правила ООН является преждевременным. В заключение он отметил, что НРГ предпочла принять для начала рекомендацию, касающуюся керамических элементов.

16. GRSG одобрила это предложение и решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в апреле 2019 года на основе проекта рекомендации.

### **A. Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стекловые материалы)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2018/167  
неофициальные документы WP.29-175-30 и GRSG-115-38

17. GRSG приняла к сведению представление Индией документа ECE/TRANS/WP.29/2018/167, содержащего просьбу о том, чтобы разрешить разработку поправки к Глобальным техническим правилам № 6 ООН (ГТП ООН), касающимся безопасных стекловых материалов, для рассмотрения Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года (АС.3) на его сессии в ноябре 2018 года.

18. В рамках последующей деятельности в связи с документом WP.29-175-30 эксперт от Индии представил документ GRSG-115-38 для согласования положений ГТП № 6 ООН в отношении факультативного использования многослойных безосколочных стекол с улучшенными механическими свойствами, особенно передних внешних стекол на верхнем этаже двухэтажного транспортного средства. GRSG приветствовала это предложение и решила возобновить его рассмотрение на своей следующей сессии в апреле 2019 года. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-115-38 под официальным условным обозначением.

## **В. Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы)**

*Документация:* неофициальные документы GRSG-115-09 и GRSG-115-27-Rev.1

19. Эксперт от Франции представил документ GRSG-115-09 с целью разъяснения в приложении 3 ссылок на требования к предусмотренным в приложении 4 испытаниям на истирание и устойчивость к воздействию имитируемых атмосферных условий. GRSG отметила общую поддержку этого предложения и поручила секретариату распространить документ GRSG-115-09 под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

20. Эксперт от МОПАП проинформировал GRSG о принятии на сессии WP.29 в ноябре 2017 года пересмотренных руководящих принципов, касающихся регламентирующих процедур и переходных положений (ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2 – Общие руководящие принципы). Он сообщил о недавнем обсуждении в WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1139, пункты 63–66) вопроса о том, что новые руководящие принципы могут привести, в отношении некоторых Правил ООН, к возникновению трудностей, связанных с распространениями ранее предоставленных официальных утверждений типа. По просьбе WP.29 он представил документ GRSG-115-27-Rev.1, содержащий новые переходные положения, позволяющие распространять действующие официальные утверждения типа в течение ограниченного времени.

21. В итоге GRSG одобрила это предложение, которое воспроизводится ниже. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 9 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года. *(Примечание секретариата: На своей ноябрьской сессии 2018 года WP.29 подтвердил, что подготовленные GRSG предложения по поправкам, касающиеся введения переходных положений, не нуждаются в представлении для принятия WP.29, поскольку на них распространяется его решение, принятое в июне 2018 года, см. пункты 91 и 92 доклада, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.29/1142, и пункт 65 документа ECE/TRANS/WP.29/1139).*

*Включить новый пункт 12.8 следующего содержания:*

«12.8 До 31 декабря 2019 года дополнение 1, дополнение 4, дополнение 5 и дополнение 6 к поправкам серии 01 к настоящим Правилам могут не применяться к распространениям официальных утверждений, которые были первоначально предоставлены до вступления в силу дополнения 1, дополнения 4, дополнения 5 и дополнения 6».

## **VII. Информирование о непосредственной близости уязвимых участников дорожного движения (пункт 6 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-115-40

22. GRSG приняла к сведению доклад (GRSG-115-40), представленный экспертом от Японии, о ходе работы НРГ по вопросу о предупреждении о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (УУДНБ). Он подчеркнул, что цель поправки, внесенной этой НРГ, заключается в обеспечении водителю четкого обзора пространства непосредственно позади транспортного средства при движении задним ходом. Он добавил, что НРГ согласовала мультимодальный подход, основанный на использовании устройств прямого или непрямого обзора (или их сочетания), систем видеокамер/видеомониторов или систем обнаружения препятствий. В заключение он сообщил, что предстоящее совещание НРГ по УУДНБ планируется провести в Йокогаме (Япония) 5–7 февраля 2019 года.

## **A. Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-115-39

23. От имени НРГ по УУДНБ эксперт от Японии внес на рассмотрение документ GRSG-115-39, в котором предлагается внести в Правила № 46 ООН поправки, предусматривающие обеспечение водителю при движении транспортного средства задним ходом полного поля обзора пространства непосредственно позади транспортного средства без каких-либо мертвых зон. Он подчеркнул, что эта НРГ намерена представить данное предложение в качестве новой серии поправок 05 с учетом дальнейшего рассмотрения ею вопроса о сфере применения и переходных положениях. Он вызвался подготовить в надлежащее время пересмотренное предложение для представления в секретариат.

24. Председатель GRSG приветствовал значительный прогресс в работе и предложил всем экспертам направить свои замечания эксперту от Японии. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии GRSG в апреле 2019 года на основе официального документа.

## **B. Новые правила, касающиеся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/24  
неофициальные документы GRSG-115-10-Rev.1, GRSG-115-13,  
GRSG-115-24, GRSG-115-30, GRSG-115-31, GRSG-115-33,  
GRSG-115-36 и GRSG-115-37

25. Эксперт от ЕК сообщил об итогах работы НРГ по УУДНБ над документом ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/24 о новых правилах ООН, касающихся СИМЗ. Он добавил, что эксперты НРГ согласовали ряд дополнительных поправок к этому предложению, отраженных в документе GRSG-115-10. Эксперты от Германии представили документ GRSG-115-33, в котором кратко излагаются поправки, предложенные НРГ, и документ GRSG-115-37, в котором разъясняется психологический подход к концепции информирования водителя о поворотах. GRSG приняла к сведению документ GRSG-115-13 о проекте стандарта ИСО 19206:4, на который содержится ссылка в новом проекте правил ООН по СИМЗ. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-115-24 о необходимости ограничить на первом этапе сферу применения новых правил ООН только транспортными средствами категорий N<sub>2</sub> (разрешенная техническая масса которых превышает 8 тонн) и N<sub>3</sub>. GRSG одобрила эту позицию и поручила НРГ по УУДНБ продолжить работу над возможным распространением сферы применения на транспортные средства других категорий. Эксперт от Израиля предложил внести поправку в пункт 5.5.3, касающийся условий приведения в действие предупреждающего сигнала (GRSG-115-36). Что касается процедуры испытаний СИМЗ, то эксперт от КСАОД представил документ GRSG-115-30 об окружающих условиях освещенности и документ GRSG-115-31, касающийся расстояния между транспортным средством и велосипедом.

26. В результате обсуждения документа GRSG-115-10-Rev.1 GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/24 с поправками, указанными в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 в качестве нового проекта правил ООН, касающихся СИМЗ, для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.



## **VIII. Правила № 55 ООН (механические сцепные устройства) (пункт 7 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/10  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/11  
неофициальные документы GRSG-115-11-Rev.1  
и GRSG-115-34

27. По решению WP.29 (см. пункт 3, выше) GRSG приняла к сведению переданное GRVA предложение о внесении исправления в Правила № 55 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/10). GRSG приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве исправления 1 к дополнению 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 55 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.

28. Эксперт от Польши представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/11, разъясняющий применение положений, содержащихся в приложении 1 к Правилам ООН. GRSG приняла к сведению ряд замечаний. Эксперт от ЕК сделал оговорку, сославшись на необходимость изучения данного предложения. Председатель предложил эксперту от Польши пересмотреть свое предложение и включить в его обоснование некоторые конкретные примеры. GRSG решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии.

29. Сославшись на цель переходных положений, принятых для Правил № 43 ООН (пункт 21, выше), эксперт от МОПАП представил документ GRSG-115-11-Rev.1 об аналогичных положениях для Правил № 55 ООН. GRSG одобрила это предложение, которое воспроизводится ниже. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 01 к Правилам № 55 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года. *(См. примечание секретариата в пункте 21, выше.)*

*Включить новый пункт 13.4 следующего содержания:*

«13.4 До 31 декабря 2019 года дополнение 1, дополнение 4, дополнение 5 и дополнение 6 к поправкам серии 01 к настоящим Правилам могут не применяться к распространениям официальных утверждений, которые были первоначально предоставлены до вступления в силу дополнения 1, дополнения 4, дополнения 5 и дополнения 6».

30. Эксперт от ЕК предложил обновить положения о съемных механических сцепных устройствах, установленных на автотранспортных средствах, в частности положения, касающиеся необходимости предоставления водителю четкой информации (GRSG-115-34). GRSG отметила поддержку этого предложения некоторыми участниками. Эксперт от МОПАП сделал оговорку, сославшись на необходимость изучения данного предложения. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и поручила секретариату распространить документ GRSG-115-34 под официальным условным обозначением.

## **IX. Правила № 62 ООН (противоугонные системы для мопедов/мотоциклов) (пункт 8 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/15

31. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/15 о включении в Правила № 62 ООН новых положений, касающихся электромеханических и электронных устройств (например, транспондера), в соответствии с Правилами № 116 ООН (пункт 49, ниже). GRSG приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 3 к Правилам № 62 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.

## **Х. Поправки к правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе (пункт 9 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-115-05

32. GRSG отметила, что Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (EACHG) была переименована в организацию «СГ-Европа».

33. Эксперт от Германии сделал сообщение о работе, проделанной целевой группой по правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе, в ходе ее совещания, проведенного в Кельне (Германия) 27–28 февраля 2018 года (GRSG-115-05). GRSG приветствовала эту информацию.

### **А. Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/22  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/2  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/8  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/20

34. Ввиду отсутствия делегата от Турции Председатель предложил отложить обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/22 до следующей сессии GRSG.

35. Эксперт от МОПАП проинформировал GRSG о том, что предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/2, все еще обсуждается в целевой группе по правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии GRSG и сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/2 в повестке дня.

36. Эксперт от Польши представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/8, касающийся адаптации Правил с учетом технического прогресса, в частности в отношении определения типа контейнера и приложения 2В. Эксперт от организации «СГ-Европа» представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/20 в качестве встречного предложения. Ряд экспертов приветствовали поправки к приложению 2В, но не поддержали поправки к определению «тип контейнера». После обсуждения GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/20, за исключением поправок к пункту 2.4. Секретариату было поручено представить это предложение с внесенными в него поправками WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 16 к поправкам серии 01 и проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 67 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.

### **В. Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/29  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/11  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/12  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/13  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/16  
неофициальные документы GRSG-115-06, GRSG-115-18-Rev.2  
и GRSG-115-19

37. Сославшись на обсуждение, состоявшееся на предыдущей сессии GRSG, эксперт от Италии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/16 в порядке внесения в приложение 3А к Правилам поправок, касающихся требований к испытаниям баллонов для компримированного природного газа (КПП) на соответствие установленным требованиям во избежание повреждения конструкции баллонов в течение срока их службы. Эксперт от организации «НКВ-Глобал» предложил

некоторые дополнительные разъяснения (GRSG-115-06) и новое определение – «сертифицированный баллон». Эти предложения в целом были поддержаны.

38. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/13 с целью адаптации текста Правил с учетом текущего развития технологий, связанных с работой регулятора подачи газа в карбюратор или инжектор. GRSG приняла к сведению ряд замечаний и предложений по поправкам.

39. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-115-18-Rev.2, вносящий поправки в Правила, в частности в требования к осмотру для целей периодической проверки баллонов КПП на соответствие установленным требованиям во избежание повреждения конструкции баллонов в течение срока их службы. В итоге GRSG приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/16, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/13 и GRSG-115-18-Rev.2, которые воспроизводятся в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить эти предложения WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 110 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.

40. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/11 о новых требованиях, касающихся таких компонентов, как «компрессор КПП» и «аккумулятор КПП», используемых в системах СПГ/КПП. Эксперт от МОПАП заявил, что предложение Нидерландов ведет к изменению уровня технических требований к транспортным средствам, оснащенным компрессорами и/или аккумуляторами КПП. Он внес на рассмотрение документ GRSG-115-19, в котором предлагается представить новые требования в качестве поправок новой серии 04 к Правилам № 110 ООН вместе с соответствующими переходными положениями.

41. В итоге GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/11 с изложенными ниже поправками. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта поправок серии 04 к Правилам № 110 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.

*Включить новые пункты 24.22–24.25 (Переходные положения) следующего содержания:*

«24.22 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 04 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или в принятии официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 04.

24.23 Начиная с 1 сентября 2022 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий, впервые выданные после 1 сентября 2022 года.

24.24 До 1 сентября 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий, впервые выданные до 1 сентября 2022 года.

24.25 Начиная с 1 сентября 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам».

42. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/12 с целью включения новых предписаний в отношении газовых систем транспортных средств для обеспечения подачи газового топлива в генератор, снабжающий электроэнергией оборудование или другие системы транспортного средства. GRSG отметила общую поддержку этого предложения. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/12 с приведенными ниже поправками. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве

части (см. пункт 41) проекта поправок серии 04 к Правилам № 110 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.

*По всему тексту предложения* заменить термин «второй двигатель» на термин «вспомогательный двигатель».

## **XI. Правила № 73 ООН (боковые защитные устройства) (пункт 10 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/5  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/18  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/19  
неофициальный документ GRSG-113-11-Rev.1

43. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/19 с целью привести положения, касающиеся установки боковых защитных устройств (БЗУ), официально утвержденных по типу конструкции на основании части II Правил, в соответствие с положениями, применяемыми к транспортным средствам в отношении их БЗУ. GRSG приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 01 и проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 73 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.

44. Сославшись на обсуждения, состоявшиеся на предыдущих совещаниях GRSG, эксперт от Франции заявил, что для достижения договоренности в отношении предложения о повышении эффективности БЗУ для улучшения защиты уязвимых участников дорожного движения требуется дополнительное время (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/18). GRSG решила отложить обсуждение этого вопроса до своей следующей сессии.

## **XII. Правила № 105 ООН (транспортные средства ДОПОГ) (пункт 11 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2018/126

45. GRSG отметила, что принятое предложение о согласовании Правил № 105 ООН (транспортные средства ДОПОГ) с новым изданием 2019 года Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) включено в повестку дня предстоящей сессии WP.29, которая состоится в ноябре 2018 года (ECE/TRANS/WP.29/2018/126). GRSG решила исключить этот пункт из повестки дня следующей сессии.

## **XIII. Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации) (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/23  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/24/Rev.1  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/25 и Corr.1  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/14  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/25  
неофициальные документы GRSG-115-20 и GRSG-115-28-Rev.1

46. Эксперт от МОПАП проинформировал GRSG о своем решении сложить с себя функции представителя GRSG в НРГ по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) в связи с увеличением рабочей нагрузки. Он поинтересовался, существует ли по-прежнему необходимость в этих функциях, поскольку недавно вступили в силу Правила № 0

ООН, касающиеся МОУТКТС. Он сообщил о состоянии документации по разделению положений Правил № 116 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/23, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/24/Rev.1 и ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/25) и предложил всем экспертам направить ему свои замечания. Он вызвался подготовить свод заключительных документов после обсуждений на одном из последующих совещаний, которое будет проведено в связи со следующей сессией GRSG, с целью принятия этих документов на 117-й сессии GRSG. GRSG одобрила предложенную «дорожную карту» и решила сохранить эти документы в повестке дня в качестве справочных документов. Председатель поблагодарил г-на О. Фонтена за его целенаправленную работу в качестве представителя GRSG в НРГ по МОУТКТС и за его вклад в выполнение этой задачи.

47. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/14 об изъятии ссылок на европейские стандарты по частотам из Правил № 116 ООН. GRSG приняла этот документ с приведенными ниже поправками и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 6 к Правилам № 116 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.

*В новом пункте 1.9* заменить слова «передачи радиосигналов» словами «частот передачи радиосигналов».

48. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/25 для уточнения положений об экологической экспертизе для кнопок в отношении компонентов, не являющихся частью транспортного средства. GRSG приняла к сведению ряд замечаний и оговорку эксперта от Германии, сославшегося на необходимость изучения этого предложения. GRSG решила возобновить рассмотрение этого документа на своей следующей сессии.

49. Сославшись на состоявшуюся на предыдущих сессиях GRSG дискуссию по вопросу о необходимости разработки соответствующей поправки к Правилам № 116 ООН, касающейся новых инновационных систем охранной сигнализации транспортных средств, эксперт от МОПАП предложил внести поправку в определения ключей зажигания (GRSG-115-20). GRSG приняла к сведению ряд замечаний и оговорок относительно необходимости изучения этого предложения – главным образом в отношении безопасности таких систем. Эксперт от МОПАП сообщил, что вопрос о кибербезопасности обсуждается в настоящее время в рамках специальной целевой группы неофициальной рабочей группы WP.29 по интеллектуальным транспортным системам/автоматизированному вождению (ИТС/АВ). Он добавил, что, как ожидается, эта группа разработает новые горизонтальные правила ООН, касающиеся кибербезопасности. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и поручила секретариату распространить документ GRSG-115-20 под официальным условным обозначением.

50. Эксперт от МОПАП, сославшись на обсуждение переходных положений (пункты 21 и 29, выше), представил документ GRSG-115-28-Rev.1 об аналогичных положениях Правил № 116 ООН. GRSG приняла это предложение, которое воспроизводится ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве части (см. пункт 47) проекта дополнения 6 к Правилам № 116 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года. (См. примечание секретариата в пункте 21, выше.)

*Пункт 13.2* изменить следующим образом:

- «13.2 Официальное утверждение типа транспортного средства
- 13.2.1** По истечении **36** месяцев после даты вступления в силу дополнения 1 к первоначальному варианту Правил... первоначальному варианту Правил.
- 13.2.2** **До 31 декабря 2019 года дополнение 5 к первоначальному варианту настоящих Правил может не применяться к распространениям официальных утверждений, которые были первоначально предоставлены до вступления в силу дополнения 5».**

#### **XIV. Правила № 121 ООН (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 13 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/6  
неофициальные документы GRSG-115-14-Rev.1  
и GRSG-115-29-Rev.1

51. Эксперт от МОПАП сослался на состоявшееся на предыдущей сессии GRSG (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/6) обсуждение вопроса о подходах к изменению цвета органов управления, контрольных сигналов и индикаторов, заключающихся в том, чтобы исключить сноску 18 к таблице 1 и включить только ссылки на стандарт ИСО 2575. Подчеркнув важность цвета контрольных сигналов, эксперт от Франции предпочел сохранить сноску 18. Эксперт от МОПАП вызвался пересмотреть это предложение и включить новую сноску к контрольным сигналам, требующим использования определенного цвета. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного документа, подготовленного совместно экспертами от Франции и МОПАП.

52. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSG-115-14-Rev.1 с целью включения в Правила № 121 ООН нового обозначения для органов управления «вкл./выкл.» на транспортных средствах, оборудованных электроприводом, таких как электромобили. GRSG приняла к сведению некоторые замечания. Эксперт от Республики Корея вызвался пересмотреть свое предложение с учетом полученных замечаний. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в апреле 2019 года на основе официального документа.

53. В продолжение обсуждения переходных положений (пункты 21, 29 и 50, выше) эксперт от МОПАП представил документ GRSG-115-29-Rev.1 о дополнительных положениях для Правил № 121 ООН. GRSG приняла это предложение, которое воспроизводится ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 121 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года. *(См. примечание секретариата в пункте 21, выше.)*

*Включить новый пункт 12.4 следующего содержания:*

**«12.4 До 31 декабря 2019 года дополнение 2 к поправкам серии 01 к настоящим Правилам может не применяться к распространениям официальных утверждений, которые были первоначально предоставлены до вступления в силу дополнения 2».**

#### **XV. Правила № 122 ООН (системы отопления) (пункт 14 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/21  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/22  
неофициальный документ GRSG-115-21

54. Эксперт от Франции предложил внести поправки в Правила № 122 ООН с целью включения новых положений, касающихся систем отопления пассажирского салона с тепловым насосом (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/21). Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSG-115-21, в котором предлагается представить новые требования в качестве поправок новой серии 01 к Правилам № 122 ООН вместе с соответствующими переходными положениями. Эксперт от Франции добавил, что новые положения следует рассматривать как требования, обусловленные наличием соответствующего оборудования, и что поэтому не следует повышать уровень жесткости Правил ООН. Он также внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/22 с целью ограничения возможных изъятий в отношении

электрических обогревательных устройств, обеспечивающих отопление пассажирского салона.

55. GRSG приняла оба предложения, которые воспроизводятся в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 5 к Правилам № 122 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.

## **XVI. Правила № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб) (пункт 15 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/23  
неофициальные документы GRSG-115-22 и GRSG-115-23

56. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/23 с целью корректировки сферы применения новых Правил № 144 ООН, касающихся автоматических систем вызова экстренных оперативных служб, в соответствии с дискуссией, состоявшейся на 114-й сессии GRSG. Он также представил документы GRSG-115-22 и GRSG-115-23 для исправления редакционных ошибок и ошибок нумерации, а также для разъяснения ссылок на некоторые правила, касающиеся пассивной безопасности. По этим предложениям был высказан ряд замечаний. В итоге GRSG решила создать под руководством МОПАП целевую группу для дальнейшего обсуждения и урегулирования оставшихся нерешенными вопросов. GRSG решила провести окончательное рассмотрение этих документов на своей следующей сессии в апреле 2019 года на основе пересмотренного предложения целевой группы. GRSG решила сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/23 в повестке дня своей следующей сессии.

## **XVII. Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства) (пункт 16 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2018/82 и ECE/TRANS/WP.29/2018/165

57. GRSG отметила, что а) в повестку дня предстоящей ноябрьской сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/2018/82) включен новый проект поправок серии 01 к Правилам № 0 ООН, касающимся МОУТКТС, а также б) проект поправки к приложению 4 к Соглашению 1958 года о нумерации официальных утверждений типа (ECE/TRANS/WP.29/2018/165).

58. Председатель сослался на поступившую от эксперта от МОПАП информацию (см. пункт 46, выше) о его уходе с должности представителя GRSG в НРГ по МОУТКТС. Он объявил о своем намерении обратиться к WP.29 за консультацией относительно необходимости сохранения этой должности. GRSG приветствовала это предложение и решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии GRSG.

## **XVIII. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 17 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы WP.29-175-29 и GRSG-115-02

59. Председатель сослался на поступившую от секретариата информацию (GRSG-115-02) о решении WP.29 преобразовать GRRF в GRVA и перераспределить некоторые задачи GRRF между другими РГ. Он добавил, что AC.3 также рекомендовал GRSG возобновить рассмотрение вопроса о регистраторе данных об аварии (РДА), которое имеет целью охват обычных транспортных средств и особенно автоматизированных/автономных транспортных средств (см. WP.29-175-29). В этой

связи GRSG отметила, что GRVA уже рассматривает вопрос о разработке новых положений, касающихся системы хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ). Эксперт от МОПАП приветствовал предложение о разработке новых ГТП ООН по РДА. Он добавил, что в ближайшем будущем в повестки дня различных РГ будет включен длинный перечень параллельных мероприятий, касающихся аналогичных устройств, имеющих отличающиеся функции (программное обеспечение) и/или уровень жесткости (например, для кибербезопасности). В заключение он отметил, что процесс официального утверждения типа автоматизированных транспортных систем приведет к созданию системы, отличающейся от системы, предусмотренной для обычных транспортных средств. Он поставил под сомнение необходимость назначения нового представителя GRSG по автоматизации транспортных средств, который обеспечивал бы в будущем эффективный обмен мнениями и координацию в рамках этого нового пункта повестки дня.

60. GRSG решила вновь включить в повестку дня своей следующей сессии пункт, касающийся РДА, при условии принятия WP.29/AC.3 соответствующего решения в ноябре 2018 года. Председатель предложил всем Договаривающимся сторонам Соглашения 1998 года рассмотреть вопрос о возможном техническом спонсорстве ими новых ГТП ООН по РДА. Он также вызвался обратиться за советом к WP.29 по вопросу о необходимости назначения представителя по вопросам автоматизации транспортных средств в каждой РГ.

## **XIX. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 18 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-115-42

61. GRSG приняла к сведению представленную секретариатом информацию о вопросах, связанных с КБТ, в частности информацию о стратегии КБТ до 2030 года и обновленную информацию о реформе управления в Организации Объединенных Наций (GRSG-115-42). Председатель предложил заинтересованным правительственным экспертам связаться по этому вопросу со своим национальным представителем на сессиях WP.29.

## **XX. Выборы должностных лиц (пункт 19 повестки дня)**

62. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) GRSG распорядилась провести выборы должностных лиц в среду, во второй половине дня, 10 октября 2018 года. Г-н А. Эрарио (Италия) был единогласно переизбран Председателем, а г-н К. Хендершот (Канада) – заместителем Председателя сессий GRSG, запланированных на 2019 год.

## **XXI. Прочие вопросы (пункт 20 повестки дня)**

### **A. Правила № 58 ООН (задняя противоподкатная защита)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/26  
неофициальный документ GRSG-115-03

63. GRSG приняла к сведению документ GRSG-115-03 об исправлении положений, касающихся образца В знака официального утверждения. Эксперт от Финляндии предложил также исправить пункт 1 приложения 1 следующим образом: «Торговое наименование или товарный знак устройства», а также пункт 2 следующим образом: «Тип устройства». GRSG также приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/26, в котором предлагается исправить текст Правил № 58 ООН на французском языке.



64. GRSG приняла эти предложения, которые воспроизводятся в приложении V к настоящему докладу, и поручила секретариату представить их WP.29 и AC.1 в качестве исправления 1 к пересмотру 3 Правил № 58 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2019 года.

## **В. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (CP.3)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-115-12

65. В связи с документом ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/30 эксперт от МАЗМ внес на рассмотрение документ GRSG-115-12, в котором предлагается изменить положения CP.3, с тем чтобы позволить применять «сдвоенные двускатные колеса» на всех транспортных средствах категории L. Эксперт от ЕК предложил читать в предлагаемом пункте 2.1.1 «конфигурация сдвоенных двускатных колес» вместо «сдвоенные двускатные колеса». Ряд экспертов поддержали это предложение. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и поручила секретариату распространить документ GRSG-115-12 под официальным условным обозначением.

## **С. Правила № 93 ООН (передняя противоподкатная защита)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-115-25

66. Эксперт от ЕК представил документ GRSG-115-25 с целью обновления положений о передней противоподкатной защите, официально утвержденной в качестве составной части транспортного средства, в частности для того, чтобы позволить придать кабине более округлую форму в целях улучшения аэродинамических характеристик. По этому предложению был высказан ряд замечаний, а эксперт от Нидерландов сделал оговорку, сославшись на необходимость его изучения.

67. Эксперт от ЕК вызвался пересмотреть свое предложение с учетом полученных замечаний. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в апреле 2019 года на основе официального документа.

## **Д. День уважения г-ну Кинцлу и г-ну Гауэлеу**

68. Г-н Л. Кинцл (Чехия) вскоре выйдет на пенсию, и GRSG поблагодарила его за значительный вклад, внесенный им в ее деятельность за последние десятилетия. GRRF пожелала ему долгих лет жизни и счастья на заслуженном отдыхе.

69. GRSG отметила, что г-н Р. Гауэлеу (ЕК) принял на себя новые обязанности в своей стране и поэтому больше не будет участвовать в работе ее сессий. GRSG отметила его неизменную поддержку и вклад в работу во время проведения сессий и пожелала ему всего наилучшего в его будущей деятельности.

## **XXII. Предварительная повестка дня 116-й сессии**

70. Была утверждена следующая предварительная повестка дня 116-й сессии GRSG, которая должна состояться в Женеве с 1 (14 ч 30 мин) по 5 (12 ч 30 мин) апреля 2019 года<sup>1</sup>:

1. Утверждение повестки дня.
2. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов:

<sup>1</sup> GRSG отметила, что официальные документы в секретариат ЕЭК ООН следует представить до 7 января 2019 года, т. е. за 12 недель до начала сессии.

- a) Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>);
- b) Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов).
3. Правила № 26 ООН (наружные выступы пассажирских автомобилей).
4. Правила № 34 ООН (предотвращение опасности возникновения пожара).
5. Правила № 35 ООН (педали управления).
6. Поправки к правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов:
  - a) Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стеклянные материалы);
  - b) Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы).
7. Информирование о непосредственной близости уязвимых участников дорожного движения:
  - a) Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора);
  - b) новые правила ООН, касающиеся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ).
8. Правила № 55 ООН (механические сцепные устройства).
9. Поправки к правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе:
  - a) Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ);
  - b) Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ).
10. Правила № 73 ООН (боковые защитные устройства).
11. Правила № 93 ООН (передняя противоподкатная защита).
12. Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации).
13. Правила № 121 ООН (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов).
14. Правила № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб).
15. Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства).
16. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3).
17. Регистратор данных об аварии (РДА).
18. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств.
19. Прочие вопросы.

## Приложение I

### Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

#### Перечень неофициальных документов (GRSG-115-...), распространенных в ходе сессии (только на английском языке)

<i>№</i>	<i>(Автор) Название</i>	<i>Стадия</i>
1	(Председатель GRSG) Running order of the 115th session of GRSG (9–12 October 2018)	f)
2-Rev.1	(секретариат) General information and highlights of WP.29 at its session of June 2018	f)
3	(секретариат) Proposal for a corrigendum to Revision 3 of UN Regulation No. 58	a)
4	(Норвегия) Collision protection of the front section on buses	d)
5	(Германия) Report: Second meeting of the GRSG task force on «gas-fueled vehicle regulations»	f)
6	(Нидерланды и «НГВ-Глобал») Suggestion for changes to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/16 (proposed amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles) submitted by Italy)	b)
7	(Франция) Behaviour of M2 and M3 general construction in case of Fire Event (BMFE)	f)
8	(Франция) Suggestion for changes to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/17 (proposed amendments to UN Regulation No. 26 (External projection of passenger cars) submitted by France)	e)
9	(Франция) Suggestion for an amendment to UN Regulation No. 43 (Safety glazing)	c)
10-Rev.1	(УУДНБ) Revised proposal for a new UN Regulation on uniform provisions concerning the approval of motor vehicles with regard to the Blind Spot Information System for the Detection of Bicycles (Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/24)	b)
11-Rev.1	(МОПАП) UN Regulation No. 55 (Mechanical coupling) - Proposal to adapt the transitional provisions according to the decision of WP.29 at its 175th session	b)
12	(МАЗМ) Proposal for amendments to the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3)	c)
13	(ИСО) ISO standard referenced to in draft UN Regulation on Blind Spot Information Systems (BSIS)	f)
14-Rev.1	(Республика Корея) Proposal for Supplement 3 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 121 (Identification of controls, tell-tales and indicators)	c)
15	(МОПАП) Proposal for a Supplement to the 08 series of amendments to UN Regulation No. 107	b)
16	(МОПАП) Proposal for Supplement 4 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 26 (External projections of passenger cars)	c)
17	(МОПАП) Proposal for the 01 series of amendments to UN Regulation No. 35 (Foot controls)	c)

<i>№</i>	<i>(Автомобиль) Название</i>	<i>Стадия</i>
18-Rev.2	(МОПАИП) Revised proposal for amendments to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	b)
19	(МОПАИП) Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	b)
20	(МОПАИП) Proposal for amendments to UN Regulation No. 116 (Protection of vehicles against unauthorized use)	c)
21	(МОПАИП) Proposal for the 01 series of amendments to UN Regulation No. 122 (Heating systems)	f)
22	(МОПАИП) Proposal for amendments to UN Regulation No. 144 (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/23 on Accident Emergency Call Systems)	e)
23	(МОПАИП) Proposal for amendments to UN Regulation No. 144 on Accident Emergency Call Systems	e)
24	(МОПАИП) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/24 (Proposal for a new UN Regulation on uniform provisions concerning the approval of motor vehicles with regard to the Blind Spot Information System for the Detection of Bicycles)	e)
25	(ЕК) Draft amendments to UN Regulation No. 93 (Front Underrun Protection)	e)
26	(Италия) Proposal for Supplement 3 to the 07 series of amendments to UN Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	f)
27-Rev.1	(МОПАИП) UN Regulation No. 43 (Safety glazing): OICA proposal to adapt the transitional provisions according to the decision of WP.29 at its 175th session	b)
28-Rev.1	(МОПАИП) UN Regulation No. 116 (Antitheft devices): OICA proposal to adapt the transitional provisions according to the decision of WP.29 at its 175th session	b)
29-Rev.1	(МОПАИП) UN Regulation No. 121 (Controls and tell-tales): OICA proposal to adapt the transitional provisions according to the decision of WP.29 at its 175th session	b)
30	(КСАОД) Proposal for amendments to the draft new UN Regulation on uniform provisions concerning the approval of motor vehicles with regard to the Blind Spot Information System for the Detection of Bicycles	f)
31	(КСАОД) Proposal for amendments to the draft new UN Regulation on uniform provisions concerning the approval of motor vehicles with regard to the Blind Spot Information System for the Detection of Bicycles	f)
32	(КСАОД) Proposal for Supplement 4 to the 03 series of amendments of UN Regulation No. 26 concerning the approval of vehicles with regard to their external projections	f)
33	(Германия) Regulation on Blind Spot Information System for the Detection of Bicycles - Introduction and summary of changes from the IWG on VRU-Proxi	f)
34	(ЕК) Draft amendments to UN Regulation No. 55 (Mechanical couplings)	c)
35	(Республика Корея) Progress report by PSG IWG	f)
36	(Израиль) Proposal for amendments to the draft new UN Regulation on uniform provisions concerning the approval of motor vehicles with regard to the Blind Spot Information System for the Detection of Bicycles	f)
37	(Германия) Truck drivers' turning information concept - a psychological approach	f)

<i>№</i>	<i>(Автор) Название</i>	<i>Стадия</i>
38	(Индия) Comment on document ECE/TRANS/180/Add.6 Proposal for Amendment 2 to the Global Technical Regulation No. 6 (Safety Glazing)	c)
39	(УУДНБ) Proposal for the 05 series of amendment to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	e)
40	(Япония) Status report of «Reversing Motion» in VRU-Proxi Informal Working Group	f)
41	(МОПАП) UN Regulation No. 107 (Uniform provisions concerning the approval of category M <sub>2</sub> or M <sub>3</sub> vehicles with regard to their general construction) - Draft proposal for a correction in several supplements and series of amendments of UN Regulation No. 107	b)
42	(секретариат) ITC-related matters: ITC strategy 2030 - UN management reform update	f)

**Перечень неофициальных документов, распространенных на предыдущих сессиях GRSG или WP.29**

<i>№</i>	<i>(Автор) Название</i>	<i>Стадия</i>
GRSG-113-11-Rev.1	(Франция) Lateral Protection Devices (UN Regulation No. 73)	f)
GRSG-114-05	(Польша) UN Regulation No. 107 (Uniform provisions concerning the approval of category M <sub>2</sub> or M <sub>3</sub> vehicles with regard to their general construction)	f)
GRSG-114-16	(Италия) Proposal for Supplement 3 to the 07 series of amendments to UN Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	f)
GRSG-114-20	(Индия) Comment on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/7, Proposal for Supplement 8 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 43 (Safety Glazing)	f)
WP.29-175-30	(Индия) Request for authorization to develop an amendment to global technical regulation No. 6 (Safety Glazing)	f)

**Примечания:**

- a) Принят/одобрен без изменений для рассмотрения в WP.29.
- b) Принят/одобрен с изменениями для рассмотрения в WP.29.
- c) Возобновить рассмотрение на основе официального документа.
- d) Сохранить в качестве справочного документа/продолжить рассмотрение.
- e) Пересмотренное предложение для следующей сессии.
- f) Рассмотрение завершено либо документ подлежит замене.

## Приложение II

### Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/24, содержащему новый проект правил ООН, касающихся СИМЗ (пункт 26)

Пункт 1.1 изменить следующим образом:

«1.1 Настоящие Правила применяются в отношении систем индикации мертвой зоны транспортных средств категорий N<sub>2</sub> (с технически разрешенной максимальной массой >8 т) и N<sub>3</sub>. Транспортные средства категорий N<sub>2</sub> (с технически разрешенной максимальной массой ≤8 т), M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub> могут официально утверждаться по просьбе изготовителя».

В пункте 2.14 заменить «наиболее выступающей вперед точки» на «передней оконечности».

В пункте 2.12 заменить «ISO [WD]» на «ISO [CD]».

Пункт 2.15 изменить следующим образом:

«2.15 «первая точка выдачи информации» означает... с учетом скорости движения транспортного средства и дополнительного расстояния, если до места удара менее 6 м».

Пункт 5.3.1 изменить следующим образом:

«5.3.1 СИМЗ должна... в пункте 6.6.

**В том случае, если риск столкновения возрастает, СИМЗ должна предупреждать водителя с помощью оптического сигнала, акустического сигнала, тактильного сигнала или любого сочетания этих сигналов.**

Оптический информационный сигнал должен... в сторону траектории велосипеда».

В пункте 5.3.2 заменить «ISO [WD]» на «ISO [CD]».

Пункт 5.4.2 изменить следующим образом:

«5.4.2 Подающее этот информационный сигнал устройство должно быть расположено с ближней стороны под горизонтальным углом свыше 30° по отношению к оси, параллельной продольной средней плоскости транспортного средства и проходящей через окулярную исходную точку. Если место для сидения водителя находится на ближней стороне транспортного средства, это значение может быть уменьшено».

Пункт 5.5.2 изменить следующим образом:

«5.5.2 Он должен быть легко понятным, с тем чтобы водитель мог сопоставлять его с риском столкновения. Если предупреждающий сигнал является оптическим сигналом, этот сигнал также должен быть виден при дневном освещении и ночью».

Пункт 6.5.5 изменить следующим образом:

«6.5.5 В ходе испытания указатели поворота не включаются». (Данная поправка не касается текста на русском языке.)

Пункт 6.5.10 изменить следующим образом:

«6.5.10 Испытание считается пройденным...»

Если при скорости транспортного средства... данный результат считается удовлетворительным. **При скорости транспортного средства от 5 км/ч до 10 км/ч значение  $d_c$  должно составлять 5 м.**

При скорости транспортного средства свыше... приведенному в таблице 2 в добавлении 1».

Приложение 1, таблица 1, объяснение переменной  $d_a$  изменить следующим образом:

« $d_a$  положение транспортного средства в первой точке выдачи информации ( $d_c + (6 \text{ м} - \text{место удара}) + 11,11 \text{ м}$  при скорости транспортного средства 10 км/ч и  $d_c + (6 \text{ м} - \text{место удара}) + 22,22 \text{ м}$  при скорости транспортного средства 20 км/ч)».

Включить новое приложение 3 следующего содержания:

### «Приложение 3

**Процедура определения требований к эффективности для испытательных вариантов, отличающихся от тех, которые приведены в таблице испытательных вариантов**

В соответствии с пунктом 6.5.9 техническая служба может использовать испытательные варианты, отличающиеся от тех, которые приведены в таблице 1, содержащейся в добавлении 1. В этом случае техническая служба обязана проверить, приведет ли выбранное сочетание параметров к критической ситуации. В качестве соответствующего руководства используется следующая процедура, которая помогает определить требования к эффективности.

$d_a$  – значение  $d_a$  используется для синхронизации движения транспортного средства и велосипеда. Оно рассчитывается путем умножения 8 секунд движения с постоянной скоростью на указанную в таблице скорость движения велосипеда:

$$d_a = 8c \cdot v_{\text{велосипед}}$$

$d_b$  – значение  $d_b$  используется для синхронизации движения транспортного средства и велосипеда. Оно состоит из трех частей. Первая часть соответствует 8 секундам движения грузового автомобиля с постоянной скоростью:

$$d_{b,1} = 8c \cdot v_{\text{транспортное средство}}$$

Вторая часть сдвигает синхронизацию в результате учета места удара велосипеда. Она приведена с использованием места удара  $L$ :

$$d_{b,2} = L$$

Третья часть учитывает более длинный путь грузового автомобиля, проходящего поворот, имеющий постоянный радиус, в направлении точки столкновения, а не просто движущегося вперед по прямой, как это делает велосипед.

Сегмент поворота соответствует примерно окружности постоянного радиуса, которая заканчивается, как только достигается требуемое боковое смещение. Поэтому  $d_b$  необходимо сдвинуть на разность расстояний между движением по прямой и прохождением поворота.

Его можно рассчитать, используя радиус поворота  $R$ , боковое смещение  $Y = d_{\text{боковое смещение}} + 0,25 \text{ м}$  (расстояние от оси велосипеда до оконечности транспортного средства) и места удара  $L$ .

$$d_{b,3} = R \cdot \cos^{-1} \left( \frac{R-Y}{R} \right) - \sqrt{R^2 - (R-Y)^2}$$

Конечное значение для  $d_b$  равно  $d_{b,1}$  минус две другие части –  $d_{b,2}$  и  $d_{b,3}$ :

$$d_b = 8 \cdot v_{\text{транспортное средство}} - L - R \cos^{-1} \left( \frac{R-Y}{R} \right) + \sqrt{R^2 - (R-Y)^2}$$

Значение  $d_c$  определяет последнюю точку выдачи информации. При скорости транспортного средства 10 км/ч и выше оно составляет максимум от двух значений:

первое значение получают в результате физических испытательных прогонов, и оно описывает то, на каком расстоянии от точки столкновения начинается, самое раннее, поворот тяжелого транспортного средства, и при повороте в наружную сторону это значение составляет:

15 м.

Второе значение представляет собой тормозной путь с учетом времени реагирования и замедления при торможении  $a$  и с использованием параметров замедления и времени реакции (5 м/с<sup>2</sup> и 1,4 секунды соответственно):

$$d_{\text{тормозной путь}} = v_{\text{транспортное средство}} \cdot t_{\text{реагирование}} + \frac{v_{\text{транспортное средство}}^2}{2|a|}$$

Таким образом,  $d_c$  определяется как:

$$d_c = \text{MAX} \left( 15 \text{ м}; v_{\text{транспортное средство}} \cdot t_{\text{реагирование}} + \frac{v_{\text{транспортное средство}}^2}{2|a|} \right)$$

При скорости транспортного средства ниже 5 км/ч достаточно, чтобы информационный сигнал подавался на расстоянии, соответствующем значению ТТС, равному 1,4 секунды (по аналогии со статическими испытаниями), а при скорости транспортного средства выше 5 км/ч и ниже 10 км/ч значение  $d_c$  уменьшается до 5 м.

Наконец,  $d_d$  – это первая точка выдачи информации. Ее можно рассчитать путем добавления расстояния, соответствующего 4 секундам времени движения транспортного средства до  $d_c$  и корректировки места удара, если место удара не составляет 6 м:

$$d_d = d_c + 4 \cdot v_{\text{транспортное средство}} + (6 \text{ м} - \text{место удара}).$$

Эти формулы позволяют полностью заполнить таблицу 1, предусмотренную в добавлении 1 для испытательных вариантов, отличающихся от тех, которые определены в ней».



## Приложение III

### Проект дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ) (пункты 37–39)

Пункты 4.32 и 4.33 изменить следующим образом:

- «4.32        *«Газовый инжектор»* означает устройство для введения газового топлива в двигатель либо в связанную с ним впускную систему. **Газовый инжектор должен рассматриваться как регулятор подачи газа.**
- 4.33        *«Регулятор подачи газа»* означает устройство для ограничения потока газа, установленное на выходе из регулятора давления и регулирующее подачу газа в двигатель. **Функция регулятора подачи газа может выполняться другим компонентом (например, газовым инжектором).**».

Пункт 4.56 изменить следующим образом:

- «4.56        *«Готовые баллоны»* означает полностью изготовленные баллоны, которые готовы для использования, типичные для нормального производства, с нанесенной на них отличительной маркировкой и внешним покрытием, включая встроенную изоляцию **и/или защиту**, указанную изготовителем **на рабочем чертеже баллона.**».

Включить новое определение 4.78 следующего содержания:

- «4.78        *«Сертифицированный баллон»* означает готовый баллон, который соответствует испытаниям, описанным в настоящих Правилах в отношении готовых баллонов, и официально утвержден».

Приложение 3А, пункты 4.1.2–4.1.4.2 изменить следующим образом:

- «4.1.2        Использование баллонов
- Указанные условия эксплуатации имеют также целью информировать:
- а)        изготовителей баллонов;
- б)        владельцев **сертифицированных** баллонов;
- ...
- 4.1.3        Срок службы
- Срок службы, в течение которого **сертифицированные** баллоны могут безопасно... составляет 20 лет.
- 4.1.4        Периодическая проверка на соответствие установленным требованиям
- Рекомендации по периодической проверке баллонов на соответствие установленным требованиям методом визуального осмотра или испытания в течение срока службы даются **изготовителем баллона** исходя из условий эксплуатации, определенных в настоящем документе. Каждый **сертифицированный** баллон подвергают визуальному осмотру не реже одного раза в 48 месяцев после даты его сдачи в эксплуатацию на транспортном средстве (регистрации транспортного средства) и во время любой операции по повторному монтажу на предмет обнаружения внешних повреждений и изъянов, в том числе под крепежными хомутами. **Рекомендуется также производить визуальный осмотр под крепежными хомутами.** Визуальный осмотр производится компетентным органом, уполномоченным или признанным нормоустанавливающим органом, **с учетом спецификаций** изготовителя; **сертифицированные** баллоны без маркировки, содержащей обязательные данные, или с маркировкой, содержащей обязательные, но неразборчивые данные, подлежат в любом случае изъятию из эксплуатации. Если **сертифицированный** баллон можно

конкретно идентифицировать по названию изготовителя или серийному номеру, то допускается нанесение новой маркировки и как следствие дальнейшая эксплуатация **сертифицированного** баллона. **Договаривающиеся стороны, которым требуется более частая (чем один раз в 48 месяцев) или более строгая периодическая проверка баллонов, могут делать это в соответствии с национальными или региональными требованиями».**

4.1.4.1 **Сертифицированные баллоны**, бывшие в дорожно-транспортных происшествиях

**Сертифицированные баллоны**, бывшие... не предусмотрено иное. **Сертифицированные баллоны**, которые не получили... В противном случае **сертифицированный** баллон возвращают изготовителю на проверку.

4.1.4.2 Баллоны, подвергшиеся воздействию огня

**Сертифицированные баллоны**, которые подверглись воздействию огня, подвергают повторной проверке органом, уполномоченным изготовителем, или признают негодными и изымают из эксплуатации».

#### *Приложение 3А*

*Пункт 6.12* изменить следующим образом:

«6.12 Защита от действия внешних факторов

Внешняя поверхность...

с) защитное покрытие... к настоящему приложению).

Технология нанесения любых покрытий **или защиты** на баллоны должна быть такой, чтобы не оказывать отрицательного воздействия на механические свойства баллона. Покрытие **или защиту** выполняют таким образом, чтобы это оно облегчало последующую проверку баллонов в условиях эксплуатации. Изготовитель дает указания по обращению с покрытием **или защитой** в ходе таких проверок, с тем чтобы не нарушить целостность баллона.

Изготовителям рекомендуется... приемлемость систем покрытия».

*Пункт 10.7.1* изменить следующим образом:

«10.7.1 Общие положения

Испытания конструкции баллона на соответствие установленным требованиям проводят в соответствии с требованиями пунктов 8.6, 10.7.2, 10.7.3, **10.7.4 и 10.7.5** настоящего приложения, за исключением испытания на герметичность до разрушения, предусмотренного в пункте 8.6.10, выше, которое в данном случае не требуется».

*Добавить новый пункт 10.7.5* следующего содержания:

«**10.7.5 Испытание на повреждение в результате удара**

**Один или несколько готовых баллонов подвергают испытанию на повреждение в результате удара в соответствии с пунктом А.20 добавления А».**

*Пункт 6.17, таблица 6.7 (Изменение конструкции), двенадцатая строка*, в первой колонке заменить «Форма закруглений» на «**Эскиз закруглений**» и в восьмую колонку вставить знак «**X\*\***», включая новую сноску **\*\*** следующего содержания: «**\*\* Испытание на сбрасывание А.20 требуется только для конструкций типа КПП-3 и КПП-4**».

*Приложение 3А, добавление А, пункт А.17* изменить следующим образом:

«А.17 Испытание на трещиностойкость композиционных материалов

В случае конструкций только типов КПП-2, КПП-3 и КПП-4 **испытание на трещиностойкость цилиндрической стенки, а также на**

минимальную толщину стенки из композиционного материала в самой(ых) слабой(ых) части(ях) сосуда, выявленной(ых) в результате соответствующего анализа напряжений согласно пункту F.1 добавления F.1 к приложению 3А или полномасштабных испытаний готовых баллонов, проводят только на одном готовом баллоне в сборе с защитным покрытием. Наличие трещин в продольном направлении в композиционном материале допускается. Размеры трещин должны быть больше предельных величин, установленных изготовителем для визуального осмотра.

Баллон с образовавшимися трещинами ... подлежат разрушению».

*Приложение 3В, пункт 2.1.3 изменить следующим образом:*

«2.1.3 Периодическая проверка на соответствие установленным требованиям

Рекомендации по периодической проверке баков на соответствие установленным требованиям методом визуального осмотра или испытания в течение срока службы даются **изготовителем бака** исходя из условий эксплуатации, определенных в настоящем документе. Каждый бак подвергают визуальному осмотру не реже одного раза в 120 месяцев после даты его сдачи в эксплуатацию на транспортном средстве (регистрации транспортного средства) и во время любой операции по повторному монтажу на предмет обнаружения внешних повреждений и изъянов. **Рекомендуется также производить визуальный осмотр под крепежными хомутами.** Визуальный осмотр производится технической службой, назначенной или признанной органом по официальному утверждению типа, **с учетом спецификаций изготовителя; баки без маркировки, содержащей обязательные данные, или с маркировкой, содержащей обязательные, но неразборчивые данные, подлежат в любом случае изъятию из эксплуатации.** Если бак можно конкретно идентифицировать по названию изготовителя или серийному номеру, то допускается нанесение новой маркировки и как следствие дальнейшая эксплуатация бака. **Договаривающиеся стороны, которым требуется более частая (чем один раз в 120 месяцев) или более строгая периодическая проверка баков, могут делать это в соответствии с национальными или региональными требованиями».**

## Приложение IV

### Проект дополнения 5 к Правилам № 122 ООН (системы отопления) (пункт 54)

Пункт 5.3 изменить следующим образом:

«5.3 Предписания по установке топливных обогревательных приборов, электрических обогревательных приборов и систем отопления с тепловым насосом на транспортных средствах».

Пункт 6.1.5 изменить следующим образом:

«6.1.5 "электроотопитель" означает устройство, использующее электроэнергию из бортового или внешнего источника для повышения температуры внутри транспортного средства. Электрические устройства, которые установлены в дополнение к основной системе отопления и основной функцией которых не является отопление пассажирского салона, не рассматриваются в качестве электроотопителей в силу настоящих Правил. Например, электрические устройства, установленные в каком-либо элементе с единственной целью служить отопителями этого элемента, не рассматриваются в качестве электроотопителей в силу настоящих Правил».

Включить новый пункт 6.1.6 следующего содержания:

«6.1.6 "система отопления с тепловым насосом" означает любое отопительное термодинамическое оборудование, т. е. использующее возобновляемую энергию, которое отбирает тепло из какой-либо среды (воздуха или воды), и переносит его в другую среду для повышения температуры внутри транспортного средства. Системы отопления с тепловым насосом, которые установлены в дополнение к основной системе отопления и основной функцией которых не является отопление пассажирского салона, не рассматриваются в качестве систем отопления с тепловым насосом в силу настоящих Правил».

В таблицу пункта 6.2.1 включить новую строку следующего содержания:

«

Система отопления	Категория транспортного средства	Приложение 4		Приложение 6	
		Качество воздуха	Приложение 5 Температура	Выхлопные газы	Приложение 8 Безопасность СНГ
...	...	...	...	...	...
Тепловой насос	М	Да	Да		
	Н	Да	Да		
	О	Да	Да		

«.

Включить новые пункты 12 и 12.1 следующего содержания:

#### «12. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

12.1 До 31 декабря 2019 года дополнение 5 к настоящим Правилам может не применяться к распространениям официальных утверждений, которые были первоначально предоставлены до вступления в силу дополнения 5».

## Приложение V

### Исправление 1 к пересмотру 3 Правил № 58 ООН (задняя противоподкатная защита) (пункт 64)

*Приложение 1 (Сообщение)*

*Пункты 1 и 2* исправить следующим образом:

- «1. Торговое наименование или товарный знак **устройства**:
2. Тип **устройства**».

*Пункт 6* исправить следующим образом (только в тексте на французском языке):

- «6. Essai effectué sur un véhicule/sur des parties représentatives du châssis d'un véhicule<sup>2</sup>».

*Приложение 4 (Схемы знаков официального утверждения), образец В*, исправить текст следующим образом:

«Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный... а Правила № 31 ООН также включали поправки серии 03».

## Приложение VI

### Неофициальные рабочие группы GRSG

<i>Неофициальная рабочая группа</i>	<i>Председатель</i>	<i>Секретарь</i>
Стекла для панорамных люков автомобилей (СПЛА)	Г-н С.Б. Эом (Республика Корея) (сопредседатель г-н Т. Фюрманн (Германия)) Тел.: +82 31 3690217 электронная почта: <a href="mailto:sbeom@ts2020.kr">sbeom@ts2020.kr</a>	Г-н С. Мюллер фон Кралик (КСАОД) Тел.: +49 89 85794 1625 электронная почта: <a href="mailto:Bianca.Reutr@webasto.com">Bianca.Reutr@webasto.com</a>
Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (УУДНБ)	Г-н Й. Мацуи (Япония) (Председатель) Г-н П. Брурьес (ЕК) (заместитель Председателя) Тел.: +81 422 41 3371 электронная почта: <a href="mailto:ymatsui@ntsel.go.jp">ymatsui@ntsel.go.jp</a> Тел.: +32 2 299 49 33 электронная почта: <a href="mailto:peter.broertjes@ec.europa.eu">peter.broertjes@ec.europa.eu</a>	Г-н Йохан Бродерс (МОПАП) Тел.: ++31 40 214 5033 электронная почта: <a href="mailto:johan.broeders@daftrucks.com">johan.broeders@daftrucks.com</a>
Поведение общей конструкции транспортных средств М <sub>2</sub> и М <sub>3</sub> в случае пожара (БМФЕ)	Г-н Ф. Эрвелё (Франция) (Председатель) Тел.: +33 1 69 8034077 электронная почта: <a href="mailto:fabrice.herveleu@utacceram.com">fabrice.herveleu@utacceram.com</a>	Г-н О. Фонтен (МОПАП) Тел.: +33 1 43590013 электронная почта: <a href="mailto:ofontaine@oica.net">ofontaine@oica.net</a>