


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

Женева, 10–13 октября 2017 года

**Доклад Рабочей группы по общим предписаниям,
касающимся безопасности, о работе ее 113-й сессии
(10–13 октября 2017 года)**
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)	5–13	3
А. Правила № 107 (транспортные средства категорий М ₂ и М ₃)	5–8	3
В. Правила № 118 (характеристики горения материалов)	9–13	4
IV. Правила № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара) (пункт 3 повестки дня)	14–15	5
V. Поправки к правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов (пункт 4 повестки дня)	16–20	5
А. Правила № 43 (безопасные стеклянные материалы)	18–19	6
В. Глобальные технические правила № 6 (безопасные стеклянные материалы)	20	6
VI. Информирование о непосредственной близости уязвимых участников дорожного движения (пункт 5 повестки дня)	21–27	6
А. Правила № 46 (устройства непрямого обзора)	24–26	6
В. Новые правила, касающиеся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ)	27	7



VII.	Поправки к правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе (пункт 6 повестки дня)	28–43	8
A.	Правила № 67 (транспортные средства, работающие на СНГ)	28–37	8
B.	Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ)	38–43	10
VIII.	Правила № 73 (боковые защитные устройства) (пункт 7 повестки дня)	44	11
IX.	Правила № 93 (передние противоподкатные защитные устройства) (пункт 8 повестки дня)	45	11
X.	Правила № 116 (противоугонные системы и системы охранной сигнализации) (пункт 9 повестки дня)	46–48	11
XI.	Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 10 повестки дня)	49–51	12
XII.	Правила № 122 (системы отопления) (пункт 11 повестки дня)	52	13
XIII.	Автоматические системы вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС) (пункт 12 повестки дня)	53–54	13
XIV.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 13 повестки дня)	55–57	14
XV.	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 14 повестки дня)	58–59	14
XVI.	Выборы должностных лиц (пункт 15 повестки дня)	60	14
XVII.	Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня)	61–62	15
	Выражение признательности г-ну Дж. Мендони и г-ну Ж. Марми	61–62	15
XVIII.	Предварительная повестка дня 114-й сессии	63	15
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии		17
II.	Исправление 7 к пересмотру 3 и исправление 2 к пересмотру 4 Правил № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы) (пункт 18)		20
III.	Положение о круге ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы GRSG по вопросу о предупреждении о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости при маневрах на малой скорости (УУДНБ) (пункт 23)		21
IV.	Проект поправок серии 03 к Правилам № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ) (пункт 38)		23
V.	Проект поправок серии 08 к Правилам № 107 ООН (транспортные средства категорий М ₂ и М ₃) (пункты 5 и 6)		32
VI.	Неофициальные группы GRSG		36

I. Участники

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела свою 113-ю сессию 10–13 октября 2017 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) (TRANS/WP.29/690, ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1 и Amend.2) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Кувейта, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции и Японии. В работе сессии также приняли участие эксперт от Европейской комиссии и эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации по использованию природного газа на транспортных средствах («НГВ-Глобал»). По особому приглашению Председателя в работе сессии участвовали эксперты от Международного союза общественного транспорта (МСОТ) и Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/13 и Add.1
неофициальные документы GRSG-113-01 и GRSG-113-07

2. GRSG рассмотрела и утвердила предложенную повестку дня 113-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/13 и Add.1).

3. GRSG утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSG-113-01), предложенный Председателем. GRSG отметила документ GRSG-113-07 об основных решениях и рекомендациях Всемирного форума WP.29, принятых в ходе его июньской сессии 2017 года (см. также доклад ECE/TRANS/WP.29/1131).

4. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I. 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 (транспортные средства категорий M₂ и M₃)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/20 и Corr.1
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/14
неофициальные документы GRSG-111-21, GRSG-112-35,
GRSG-113-15-Rev.2 и GRSG-113-29

5. Эксперт от Германии напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/20, которая состоит в том, чтобы повысить удобство и улучшить доступ для пассажиров с ограниченной мобильностью. Он отметил, что GRSG в принципе приняла этот текст на своей предыдущей сессии в том виде, в каком он воспроизведен в документе GRSG-112-35, при условии внесения в него переходных положений.

Таким образом, эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSG-113-15-Rev.1. Эксперт от Швеции подчеркнул необходимость исключения поправок к пункту 3.2.4 приложения 8. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/20, воспроизведенный в приложении V к настоящему докладу (на основе документа GRSG-113-15-Rev.2), и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта поправок серии 08 к Правилам № 107 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2018 года.

6. Эксперт от Чехии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/14, направленный на ужесточение требований относительно безопасности троллейбусов, в частности о двойной изоляции цепей, которые напрямую подключены к воздушным контактным сетям. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/14 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения 7 к поправкам серии 06, проекта дополнения 6 к поправкам серии 07 и составной части (см. пункт 5) проекта поправок серии 08 к Правилам № 107 ООН для рассмотрения на их мартовских сессиях 2018 года.

7. Поскольку конкретного предложения о согласовании положений Правил № 107 ООН с положениями регламента 1230/2012 Европейского союза, касающимися масс и размеров в определении «массы в снаряженном состоянии», представлено не было, GRSG решила исключить этот пункт из повестки дня своей следующей сессии.

8. Со ссылкой на документ GRSG-111-21, содержащий подробный анализ технических требований к троллейбусам, представленных на предыдущих сессиях, эксперт от Бельгии сообщил GRSG, что полного согласования положений правил № 100 и 107 достичь не удалось. GRSG решила исключить этот пункт из повестки дня следующей сессии GRSG.

В. Правила № 118 (характеристики горения материалов)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/21
неофициальные документы GRSG-113-04, GRSG-113-05,
GRSG-113-23 и GRSG-113-34

9. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/21, нацеленный на исправление нынешнего текста определения внутреннего отделения посредством замены слова «крыша» на «потолок». GRSG приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 02 и дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 118.

10. Со ссылкой на заключительный доклад (GRSG-113-05) и его резюме (GRSG-113-04) относительно мощного столкновения междугородного автобуса с большегрузным автомобилем, происшедшего в Пюиссегине (Франция) 23 октября 2015 года, эксперт от Франции представил документ GRSG-113-23 с изложением хода расследования и выводов, сделанных в заключительном докладе. GRSG высоко оценила тщательную деятельность, проведенную Францией, и одобрила результаты технического анализа этого трагического ДТП. GRSG приветствовала рекомендации следственного органа Франции, подготовившего перечень ряда предупредительных мер, нацеленных на смягчение тяжести и даже предотвращение таких ДТП в будущем. Эксперт от Франции предложил учредить неофициальную рабочую группу для разработки конкретных предложений по поправкам к правилам № 107 и 118 ООН.

11. Эксперт от Соединенного Королевства выразил обеспокоенность по поводу этого серьезного ДТП и призвал GRSG принять ответственность за реализацию мер по предотвращению подобных ДТП в будущем, а также за дальнейшее ужесточение положений относительно аварийных выходов и горючих свойств материалов, используемых для изготовления транспортных средств. Эксперт от Японии представил материалы о национальных требованиях своей страны, касающихся аварийных выходов в школьных автобусах (GRSG-113-34), т. е. об обязательном оборудовании аварийного выхода, противоположного входу в автобус.

12. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил экспертам GRSG о некоторых исследованиях по проблематике безопасности, проведенных его организацией, к результатам которых имеется открытый доступ в реестре NHTSA-2007-28793 на веб-сайте www.regulations.gov. Он отметил, что в реестрах 0024, 0022, 0026 и 0027 на веб-сайте www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/812213-motorcoachfiresafetyreport.pdf представлены еще два исследования по вопросу об эвакуации лиц, находящихся в междугородном автобусе, при моделируемом возгорании в нише колес. Кроме того, он сослался на доклад об обнаружении и тушении пожаров, с которым можно ознакомиться на следующем веб-сайте www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/812213-motorcoachfiresafetyreport.pdf.

13. После состоявшейся дискуссии Председатель просил эксперта от Франции организовать совещание целевой группы с участием всех заинтересованных экспертов для выяснения потребности в учреждении новой неофициальной рабочей группы (НРГ) по режиму работы транспортных средств М₂/М₃ массового производства в случае их возгорания, а также при необходимости разработать проект положения о круге ведения и правил процедуры для рассмотрения и принятия на предстоящей сессии GRSG.

IV. Правила № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара) (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/28

14. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/28 для разъяснения положений Правил № 34 ООН, касающихся защиты топливного бака. GRSG приняла к сведению определенную поддержку этого предложения и ряд замечаний. Эксперт от Германии сделал оговорку относительно необходимости изучения этого предложения, подчеркнув, что его первоначальный текст не отражает действующие положения этих Правил.

15. После состоявшейся дискуссии GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в апреле 2018 года. Таким образом, эксперт от Франции вызвался подготовить совместно с экспертами от Германии и МОПАП пересмотренный документ с учетом поступивших замечаний.

V. Поправки к правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов (пункт 4 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSG-113-33

16. Эксперт от Республики Корея, являющийся председателем НРГ по стеклам для панорамных люков автомобилей (СПЛА), внес на рассмотрение документ GRSG-113-33, касающийся прогресса в работе этой группы, достигнутого в ходе ее восьмого совещания, состоявшегося 9 октября 2017 года. Он отметил, что Национальная администрация безопасности дорожного движения Соединенных Штатов (НАБДД США), как предполагается, приступит к исследованию и испытанию керамических элементов областей стеклового материала. В заключение он отметил, что затем НРГ возобновит обсуждение возможностей оптимальной корректировки положений правил, касающихся безопасных стеклянных материалов.

17. Узнав, что г-н Дамм (Германия) больше не будет выполнять функции сопредседателя НРГ, GRSG высоко оценила его значительный вклад в деятельность GRSG и, в частности, его усилия на посту сопредседателя НРГ по СПЛА. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии и приветствовала г-на Фюрманна (Германия) как нового сопредседателя НРГ.

A. Правила № 43 (безопасные стеклянные материалы)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/15
ECE/TRANS/WP.29/2017/111
неофициальные документы GRSG-113-16 и GRSG-113-30

18. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/15 с поправками, содержащимися в документах GRSG-113-16 и GRSG-113-30 и нацеленными на полное согласование положений Правил № 43 ООН и Глобальных технических правил (ГТП) № 6. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/15, воспроизведенный в приложении II к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 ООН для рассмотрения на их майских сессиях 2018 года.

19. Со ссылкой на рис. 4.2 в документе ECE/TRANS/WP.29/2017/111 GRSG напомнила о принятии на ее предыдущей сессии проекта дополнения 6 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 ООН и вновь подтвердила, что значения, содержащиеся в этой таблице, были округлены до ближайших целых чисел.

B. Глобальные технические правила № 6 (безопасные стеклянные материалы)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2017/142

20. GRSG подтвердила, что представила WP.29 и Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (AC.3) исправление 2 (ECE/TRANS/WP.29/2017/142) к Глобальным техническим правилам № 6 для рассмотрения и принятия на их ноябрьских сессиях 2017 года.

VI. Информирование о непосредственной близости уязвимых участников дорожного движения (пункт 5 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-113-14, GRSG-113-27
и GRSG-113-35

21. В качестве секретаря НРГ по информированию о непосредственной близости уязвимых участников дорожного движения (УУДНБ) эксперт от МОПАП представил документ GRSG-113-35 о прогрессе, достигнутом этой группой в ходе ее недавних совещаний. Он внес на рассмотрение документ GRSG-113-27 о сборе данных о ДТП, нацеленный на выбор оптимального подхода к обеспечению безопасности дорожного движения, который должен быть разработан НРГ.

22. Председатель просил всех правительственных экспертов заполнить таблицы, включив в них данные о ДТП в их странах, и передать их секретарю НРГ до 10 ноября 2017 года, с тем чтобы НРГ имела четкое представление о ДТП в мировом масштабе.

23. Секретарь НРГ по УУДНБ также внес на рассмотрение документ GRSG-113-14 по пересмотренному положению о круге ведения и правилам процедуры НРГ. GRSG одобрила поступившую информацию и утвердила положение о круге ведения и правила процедуры НРГ, воспроизведенные в приложении III к настоящему докладу.

A. Правила № 46 (устройства непрямого обзора)

Документация: неофициальные документы GRSG-113-17-Rev.1, GRSG-113-28
и GRSG-113-31-Rev.1

24. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSG-113-17 для разъяснения предписаний Правил № 46 ООН, касающихся наложения изображения в системах видеокамеры/монитора, в духе решений НРГ. По этому предложению был

высказан ряд замечаний. GRSG приняла к сведению опасения в связи с возможными рисками толкования текста на всех трех официальных языках. После состоявшейся дискуссии GRSG достигла согласия по предложенному тексту на английском языке, содержащемуся в документе GRSG-113-17-Rev.1. Эксперт от МОПАП вызвался в надлежащее время представить предложенный текст на всех трех официальных языках для рассмотрения GRSG на ее следующей сессии на основе официального документа.

25. Эксперт от Нидерландов предложил внести в Правила № 46 ООН исправления к карточке сообщения, содержащейся в приложении 3 (GRSG-113-31-Rev.1). GRSG приняла это предложение, воспроизведенное ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве исправлений к пересмотрам 5 и 6 Правил № 46 ООН для рассмотрения на их мартовских сессиях 2018 года.

Приложение 3, пункт 9 изменить следующим образом (заменяв букву «S» классом «VII» и сохранив ссылку на сноску ² без изменений):

«9. Краткое описание:

Идентификация устройства: зеркало, видеокамера/монитор, другие устройства непрямого обзора классов I, II, III, IV, V, VI, VII²

Обозначение ...».

26. Эксперт от Испании запросил мнение GRSG о возможности официального утверждения типа счетчика, встраиваемого в устройство непрямого обзора класса I (счетчика, находящегося в пределах видимости пассажира) и обеспечивающего функцию внутреннего зеркала заднего вида для водителя (GRSG-113-28). Ряд экспертов GRSG сочли, что официального утверждения типа на основании Правил № 46 ООН в качестве отдельного технического элемента было бы недостаточно. Кроме того, установка такого устройства непрямого обзора должна охватываться официальным утверждением, предоставляемым только изготовителю транспортного средства. Эксперт от Германии пояснил, что в его стране после реализации продукции на рынке национальное официальное утверждение в контексте установки устройства непрямого обзора может быть предоставлено в отношении устройства непрямого обзора только в том случае, если его установка отвечает соответствующим предписаниям Правил № 46 ООН. Председатель GRSG просил всех экспертов передать их замечания в письменном виде эксперту от Испании и предложил провести дальнейшую дискуссию на таких других форумах, как совещания компетентного органа по официальному утверждению типа Европейского союза.

В. Новые правила, касающиеся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/11

27. Эксперт от Германии сообщил, что документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/11 все еще находится на рассмотрении НРГ по УУДНБ. Он заявил о намерении НРГ продолжить рассмотрение данного предложения на ее предстоящем совещании и представить его GRSG для рассмотрения на следующей сессии в апреле 2018 года. GRSG решила сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/11 в повестке дня в качестве справочного в ожидании представления НРГ пересмотренного предложения.

VII. Поправки к правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе (пункт 6 повестки дня)

A. Правила № 67 (транспортные средства, работающие на СНГ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/10
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/22
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/26
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/27
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/30
неофициальные документы GRSG-113-08, GRSG-113-09,
GRSG-113-10, GRSG-113-18, GRSG-113-19, GRSG-113-32
и GRSG-113-36

28. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/16 с поправками к Правилам № 67 ООН, нацеленными на усовершенствование технических требований относительно клапанных групп, установленных на транспортных средствах, работающих на сжиженном нефтяном газе (СНГ), а также технических требований об установке и осмотре баллонов с сжиженным природным газом (СПГ) и их вспомогательного оборудования. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSG-113-18 с изменениями к предписаниям относительно испытания некоторых каучукосодержащих материалов на старение и с дальнейшими переходными положениями. Эксперт от ЕАСНГ одобрил предложение о запрете на использование некоторых технологий и материалов. По обоим предложениям был высказан ряд замечаний.

29. GRSG согласилась с необходимостью пересмотра предписаний относительно патрубков для клапанных групп на баллонах с СНГ и в тоже время сохранения смысловой нейтральности положений об испытаниях. Таким образом, GRSG решила учредить целевую группу под руководством Германии с целью достижения компромисса и подготовить пересмотренное предложение для рассмотрения на следующей сессии GRSG. Было решено сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/16 в повестке дня в качестве справочного. Поскольку пересмотренное предложение целевой группой пока не подготовлено, секретариату было поручено распространить документ GRSG-113-18 под официальным условным обозначением.

30. Эксперт от Турции внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/22 с предложением включить новые положения о месте размещения на транспортном средстве заправочного блока и об ограничении срока службы баллонов с СНГ. Эксперт от МОПАП внес встречное предложение относительно переходных положений (GRSG-113-19). Эксперт от ЕАСНГ выразил обеспокоенность в отношении размещения на транспортном средстве заправочного блока и ограничения срока службы баллонов с СНГ. Он предложил внести поправки в положения о размещении заправочного блока и предусмотреть ограничение срока службы в соответствии с документом GRSG-113-32. GRSG приняла к сведению ряд замечаний и оговорок относительно необходимости изучения этого предложения. После состоявшейся дискуссии эксперт от Турции вызвался подготовить пересмотренное предложение для рассмотрения на следующей сессии GRSG с учетом поступивших замечаний.

31. Эксперт от ЕАСНГ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/26 с предложением включить в Правила № 67 ООН, касающиеся систем, работающих на СНГ и имеющих гидравлические соединения с бензиновой или дизельной топливной системой, по которым может происходить взаимное проникновение топлива, новые предписания по безопасности. GRSG приняла это предложение с указанными ниже поправками и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 15 к поправкам серии 01 к Правилам № 67 ООН для рассмотрения на их мартовских сессиях 2018 года.

Новый пункт 2.22, заменить «*Сообщающаяся система СНГ*» на «*Сообщающаяся система (СС) СНГ*».

32. Со ссылкой на документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/27 эксперт от EACHГ напомнил о цели своего предложения относительно разъяснения предписаний Правил № 67 ООН, касающихся использования газопроводов шовного типа на транспортных средствах, работающих на СНГ. GRSG приняла этот документ с указанной ниже поправкой и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве составной части (см. пункт 31 выше) проекта дополнения 15 к поправкам серии 01 к Правилам № 67 ООН для рассмотрения на их мартовских сессиях 2018 года.

Пункт 2.2, подпункт s) изменить следующим образом:

«s) газопроводы шовного **и бесшовного** типа и их соединительные муфты;»

Новый пункт 17.7.1.2 изменить следующим образом:

«17.7.1.2 Наружный диаметр патрубков газопровода **класса 1**, изготовленных из меди, не должен превышать 12 мм при толщине стенок не менее 0,8 мм, а патрубков **класса 1**, изготовленных из стали и нержавеющей стали, не должен превышать 25 мм при надлежащей толщине стенок с учетом требований газовых служб».

Пункт 17.7.4 изменить следующим образом:

«17.7.4 **Газопроводы**, изготовленные из неметаллических материалов, должны удовлетворять требованиям пункта 6.7 настоящих Правил».

Приложение 15, пункт 5, вместо «*лишь продольная сварка*» читать «*лишь **прямая** продольная сварка*».

33. Напомнив о дискуссии по документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/10, состоявшейся на предыдущей сессии GRSG, эксперт от EACHГ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/30 для дальнейшего уточнения положений об официально утвержденном по типу конструкции вспомогательном оборудовании, установленном на баллонах с СНГ, и нанесения дополнительного указателя. Эксперт от Польши сделал оговорку относительно необходимости изучения этого предложения и представил предложение об обязательном проставлении на продукции маркировки с указанием версии, варианта и номера распространения свидетельства об официальном утверждении типа (GRSG-113-09). По обоим предложениям были высказаны ряд замечаний.

34. И наконец, GRSG обсудила пересмотренное предложение (GRSG-113-36) и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/30 с указанными ниже поправками.

Часть I, пункт 4.2 изменить следующим образом:

«4.2 Все оборудование ... чертежах, упомянутых в пункте 3.2.2 выше. **В случае ограниченности места для знака(ов) официального утверждения предоставляют другие средства идентификации, которые отсылают к знаку официального утверждения**».

35. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве составной части (см. пункты 31 и 32 выше) проекта дополнения 15 к поправкам серии 01 к Правилам № 67 ООН для рассмотрения на их мартовских сессиях 2018 года.

36. Эксперт от Польши представил документ GRSG-113-08 с предложением по поправкам к положениям приложения 2В относительно оформления карточки сообщения и включения новых пунктов для информирования о типе, варианте, версии и классе официально утвержденного оборудования СНГ. По этому документу были высказаны ряд замечаний. После состоявшейся дискуссии GRSG решила возобновить обсуждение этого документа на своей следующей сессии в апреле 2018 года на основе пересмотренного предложения Польши.

37. Со ссылкой на документ GRSG-113-10 эксперт от Польши также предложил исключить из определения типа баллона с СНГ торговое наименование или товарный знак. GRSG приняла к сведению некоторые замечания и общее одобрение этого предложения. Эксперт от Польши вызвался пересмотреть свое предложение с учетом поступивших замечаний и в надлежащее время представить общий текст официального документа для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/17
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/29
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/31
неофициальные документы GRSG-113-02, GRSG-113-03,
GRSG-113-06, GRSG-113-20, GRSG-113-21, GRSG-113-24,
GRSG-113-25, GRSG-113-26, GRSG-113-37 и GRSG-113-38-Rev.1

38. Эксперт от ИСО внес на рассмотрение документы GRSG-113-02 и GRSG-113-37 с обоснованием необходимости согласования положений Правил ООН с последним вариантом стандарта ISO 11439:2013 (согласно предложению, приведенному в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/31). Эксперт от МОПАП отметил, что предпочел бы принять это предложение в качестве поправок новой серии и указал на необходимость внесения переходных положений (GRSG-113-21). GRSG согласилась с необходимостью внесения переходных положений и замены динамичных ссылок на международные стандарты статичными. После состоявшейся дискуссии эксперт от ИСО представил документ GRSG-113-38 с учетом поступивших замечаний. GRSG подробно рассмотрела его и приняла предложение, воспроизведенное в приложении IV (на основе документа GRSG-113-38-Rev.1). Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 в качестве нового проекта поправок серии 03 к Правилам № 110 ООН для рассмотрения на их мартовских сессиях 2018 года.

39. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/17, нацеленный на усовершенствование технических требований об установке и осмотре баллонов с сжиженным природным газом (КПП) или баков с сжиженным природным газом (СПГ) и их вспомогательного оборудования. GRSG одобрила это предложение и отметила, что WP.29 и Административный комитет Соглашения 1997 года, как предполагается, рассмотрят и одобряют документ ECE/TRANS/WP.29/2017/134 по новому предписанию ООН, касающемуся периодических технических осмотров механических транспортных средств, двигатели которых работают на КПП и/или СПГ. По предложению Германии поступили ряд замечаний, в частности в связи с необходимостью согласования рекомендаций относительно периодических технических осмотров таких транспортных средств с техническими требованиями о перепроверке баллонов с КПП или баков с СПГ. GRSG приняла к сведению замечания экспертов от «НГВ-Глобал» (GRSG-113-03) и МОПАП (GRSG-113-20).

40. Эксперт от Италии предложил внести поправки в приложение 3А к Правилам в контексте требований к испытаниям для целей периодической проверки баллонов для КПП на соответствие установленным требованиям во избежание повреждения конструкции баллонов в течение срока их службы (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/29). Эксперт от Нидерландов выразил обеспокоенность в связи с доступом к подробным предписаниям относительно проверки таких баллонов для центров технического осмотра. Таким образом, он подчеркнул необходимость доступа изготовителей баллонов к руководствам по осмотру баллонов. GRSG одобрила предложение Германии возглавить целевую группу для рассмотрения документов ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/17 и ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/29. Было также решено привлечь к дискуссии Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ) и возобновить обсуждение этого вопроса на следующей сессии GRSG в апреле 2018 года.

41. Эксперт от Нидерландов представил документы GRSG-113-24 и GRSG-113-25 с обоснованием необходимости включения в Правила новых требований к таким элементам, используемым в системах КПП/СПГ, как «аккумулятор КПП» и «компрессор КПП». GRSG приняла к сведению общую поддержку этих предложений. Председатель просил всех экспертов GRSG в надлежащее время передать их замечания эксперту от Нидерландов. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе официального документа, который будет подготовлен Нидерландами, с учетом поступивших замечаний.

42. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-113-26 с предложением исправить и разъяснить ссылки на приложение 5Q в Правилах № 110 ООН. GRSG одобрила это предложение и просила эксперта от Нидерландов подготовить официальный документ для рассмотрения на следующей сессии GRSG в апреле 2018 года.

43. Эксперт от «НГВ-Глобал» предложил внести исправления в таблицу 6.4 в контексте проверки конструкции баллона установленным требованиям (GRSG-113-06). GRSG приняла к сведению общую поддержку этого предложения и решила, что окончательную позицию по этому вопросу займет на своей следующей сессии. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-113-06 под официальным условным обозначением.

VIII. Правила № 73 (боковые защитные устройства) (пункт 7 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-113-11-Rev.1, GRSG-113-12 и GRSG-113-13

44. Эксперт от Франции представил исследование аспектов разработки Правил № 73, касающихся боковых защитных устройств, и предложил пересмотреть требования об испытаниях с учетом геометрических критериев и критериев погрузки/перемещения (GRSG-113-11-Rev.1). Таким образом, он представил документ GRSG-113-12 с поправками к геометрическим критериям и документ GRSG-113-13 с поправками, касающимися статической силы. GRSG одобрила данное исследование и предложенные поправки. GRSG приняла к сведению общую поддержку этого предложения и решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии в апреле 2018 года. Секретариату было поручено распространить документы GRSG-113-12 и GRSG-113-13 под официальным условным обозначением и сохранить документ GRSG-113-11-Rev.1 в качестве справочного.

IX. Правила № 93 (передние противоподкатные защитные устройства) (пункт 8 повестки дня)

45. С учетом отсутствия эксперта от Европейской федерации по транспорту и окружающей среде GRSG решила исключить данный пункт из повестки дня своей следующей сессии.

X. Правила № 116 (противоугонные системы и системы охранной сигнализации) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/23
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/24
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/25 и Corr.1
неофициальные документы GRSG-113-22 и GRSG-113-41

46. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-113-22, нацеленный на исключение из Правил № 116 ООН ссылок на европейские стандарты на частоты, поскольку технические требования, касающиеся передачи радиосигналов, пока не

согласованы и регулируются лишь на национальном или региональном уровне. GRSG приняла к сведению некоторые замечания и достигла согласия относительно необходимости уточнения данного обстоятельства в области применения Правил. Эксперт от МОПАП вызвался пересмотреть свое предложение и в надлежащее время представить пересмотренный документ для обсуждения на следующей сессии GRSG в апреле 2018 года.

47. В качестве представителя GRSG по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) эксперт от МОПАП передал документ GRSG-113-41 о ходе работы по разделению положений Правил № 116 ООН на три отдельных свода правил. Он кратко охарактеризовал документы а) ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/23 с предписаниями, касающимися устройств для предотвращения несанкционированного использования, в качестве поправки к Правилам № 116 ООН; б) ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/24 в качестве проекта новых правил ООН, касающихся иммобилизаторов транспортных средств, и с) ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/25 и Corr.1 в качестве проекта новых правил ООН, касающихся систем охранной сигнализации транспортных средств. Он отметил, что документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/23 еще нуждается в пересмотре и что его следует представить WP.29 в качестве поправок новой серии и дополнить в данной связи переходными положениями.

48. GRSG решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей следующей сессии в апреле 2018 года на основе пересмотренных официальных документов, которые должны быть переданы представителем GRSG.

XI. Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/18
неофициальные документы GRSG-113-39 и GRSG-113-42

49. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/18, нацеленный на уточнение аспектов применения сноски¹⁸ в том случае, когда контрольные сигналы № 1 и 19 функционально совмещены. Некоторые эксперты сочли, что данная возможность уже обеспечивается при помощи сноски¹². После состоявшейся дискуссии эксперт от МОПАП внес альтернативное предложение GRSG-113-39, позволяющее упростить использование других цветов в контрольных сигналах и исключить сноску¹⁸, а также все ссылки на нее. Эксперт от Франции отметил, что предпочел бы сохранить существующий текст сноски¹⁸, включив лишь в условное обозначение № 1 ссылку на сноску¹⁸, как указано в документе GRSG-113-42. GRSG решила следовать двухэтапному подходу и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/18 в представленном ниже виде.

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5
	<i>Сигнал</i>	<i>Условное обозначение²</i>	<i>Функция</i>	<i>Освещение</i>	<i>Цвет</i>
1.	Общий переключатель освещения Контрольный сигнал не может использоваться как контрольный сигнал боковых габаритных фонарей	 1, 18	Орган управления Контрольный сигнал ¹²	Нет Да	 Зеленый
...

50. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 И АС.1 в качестве проекта дополнения 10 к первоначальной серии поправок и дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 121 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2018 года при условии, что это решение будет одобрено Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) на ее сессии в октябре 2017 года. *(Примечание секретариата: на своей семьдесят восьмой сессии GRE одобрила принципы внесения поправок в Правила № 121 ООН, предложенные GRSG.)*

51. В рамках второго этапа GRSG поручила секретариату распространить документ GRSG-113-39 под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRSG, а также передать его всем заинтересованным рабочим группам WP.29.

ХII. Правила № 122 (системы отопления) (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/19

52. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/19 с предложением по поправке к Правилам № 122 ООН, касающейся применения приложений к отопителям, расположенным вне пассажирского салона и использующим в качестве теплоносителя воду. GRSG приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 в качестве проекта дополнения 4 к Правилам № 122 ООН для рассмотрения на их сессиях в марте 2018 года.

ХIII. Автоматические системы вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2017/132
неофициальный документ GRSG-111-06-Rev.1

53. Эксперт от Российской Федерации, являющийся председателем НРГ по АСВЭС, напомнил о состоявшемся на предыдущей сессии GRSG подробном рассмотрении новых правил ООН, касающихся АСВЭС, на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/12. Он сообщил GRSG, что НРГ вновь рассмотрела это предложение для устранения некоторых несоответствий редакционного характера. Он отметил, что эти несоответствия были учтены в официальном документе ECE/TRANS/WP.29/2017/132, который был представлен WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2017 года. В заключение он указал на необходимость дальнейшей деятельности. В качестве секретаря НРГ по АСВЭС эксперт от МОПАП представил пересмотренное обоснование (документ GRSG-111-06-Rev.1) по проекту правил ООН по АСВЭС. Он вновь выразил обеспокоенность в связи с тем, что Договаривающимся сторонам Соглашения 1958 года, которые намерены применять эти правила ООН, следует обеспечить инфраструктуру, необходимую для применения этих новых правил ООН, после их вступления в силу.

54. GRSG вновь подтвердила принятие документа ECE/TRANS/WP.29/2017/132 и решила возобновить рассмотрение этого вопроса, в частности потребности в дальнейшей разработке новых правил ООН, на своей предстоящей сессии.

XIV. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2017/107, Add.1 и Corr.1
ECE/TRANS/WP.29/2017/108
ECE/TRANS/WP.29/2017/109
ECE/TRANS/WP.29/2017/131
неофициальный документ GRSG-113-40

55. GRSG приняла к сведению, что пересмотр 3 Соглашения 1958 года вступил в силу 14 сентября 2017 года (его текст опубликован на следующем веб-сайте www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29regs.html). GRSG одобрила документ с вопросами и ответами по пересмотру 3 (ECE/TRANS/WP.29/2017/131), а также проект правил ООН, касающихся МОУТКТС (ECE/TRANS/WP.29/2017/108), и соответствующие пояснения (ECE/TRANS/WP.29/2017/109). GRSG приняла к сведению, что, как предполагается, эти документы должны быть рассмотрены и утверждены WP.29 на его сессии в ноябре 2017 года.

56. По просьбе Всемирного форума и НРГ по МОУТКТС, GRSG рассмотрела общие руководящие принципы, касающиеся регламентирующих процедур ООН и переходных положений в правилах ООН (ECE/TRANS/WP.29/2017/107, Add.1 и Corr.1). GRSG одобрила документ с руководящими принципами и рекомендовала НРГ по МОУТКТС рассмотреть дальнейшие поправки, указанные в документе GRSG-113-40.

57. GRSG также отметила, что со вступлением в силу пересмотра 3 экспертам – при подготовке будущих предложений по поправкам к правилам ООН – надлежит учитывать следующие аспекты в контексте согласования новых положений Соглашения 1958 года: а) следует делать ссылку на приложение 1 в положениях о соответствии производства, б) следует делать ссылку на приложение 5 при использовании уникального идентификатора (УИ) и с) следует делать ссылку на Правила «ООН». Председатель предложил возобновить обсуждение этой темы на следующей сессии GRSG в апреле 2018 года.

XV. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/20
ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6

58. По просьбе Рабочей группы по вопросам шума (GRB) эксперт от Российской Федерации предложил принять документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/20 для изменения в нынешнем тексте СР.3 (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6) единицы измерения массы транспортного средства с тонны на килограмм.

59. Этот документ был полностью поддержан GRSG. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/20 WP.29 в качестве поправки к СР.3 для рассмотрения на его сессии в марте 2018 года.

XVI. Выборы должностных лиц (пункт 15 повестки дня)

60. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 с поправками, внесенными на основании Amend.1 и 2) GRSG распорядилась провести выборы должностных лиц в среду, во второй половине дня, 11 октября 2017 года. Г-н А. Эрарио (Италия) был единогласно переизбран Председателем, а г-н К. Хендершот (Канада) – заместителем Председателя сессий GRSG, запланированных на 2018 год.

XVII. Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня)

Выражение признательности г-ну Дж. Мендони и г-ну Ж. Марми

61. GRSG приняла к сведению, что М. Жаку Марми пришлось прекратить свою деятельность в рамках Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) по экономическим причинам и, следовательно, он больше не будет присутствовать на сессиях. GRSG высоко оценила ту неизменную поддержку, которую оказывал он на протяжении его продолжительного участия в сессиях, и пожелала ему всего самого хорошего в его будущей деятельности.

62. Узнав, что г-н Джулио Мендони (Италия) выходит на пенсию, GRSG поблагодарила его за значительный вклад в работу GRSG в течение последних десятилетий. Члены GRSP удостоили его продолжительными аплодисментами и пожелали ему долгих лет жизни и счастливого пребывания на заслуженном отдыхе.

XVIII. Предварительная повестка дня 114-й сессии

63. Была утверждена следующая предварительная повестка дня 114-й сессии GRSG, которая должна состояться в Женеве с 9 (с 14 ч 30 мин) по 13 апреля (до 12 ч 30 мин) 2018 года¹:

1. Утверждение повестки дня.
2. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов:
 - а) Правила № 107 (транспортные средства М₂ и М₃);
 - б) Правила № 118 (характеристики горения материалов).
3. Правила № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара).
4. Поправки к правилам, касающимся безопасных стекловых материалов:
 - а) Глобальные технические правила № 6 (безопасные стекловые материалы);
 - б) Правила № 43 (безопасные стекловые материалы).
5. Информирование о непосредственной близости уязвимых участников дорожного движения:
 - а) Правила № 46 (устройства непрямого обзора);
 - б) Новые правила, касающиеся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ).
6. Поправки к правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе:
 - а) Правила № 67 (транспортные средства, работающие на СНГ);
 - б) Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ).
7. Правила № 73 (боковые защитные устройства).
8. Правила № 116 (противоугонные системы и системы охранной сигнализации).
9. Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов).

¹ GRSG отметила, что официальные документы в секретариат ЕЭК ООН следует представить до 12 января 2018 года, т. е. за 12 недель до начала сессии.

10. Правила № 122 (системы отопления).
11. Автоматические системы вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС).
12. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).
13. Прочие вопросы.

Приложение I

Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

Перечень неофициальных документов (GRSG-113-...), распространенных в ходе сессии (только на английском языке)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(GRSG Chair) Running order of the 113th session of GRSG (10 – 13 October 2017)	(f)
2	(ISO) Rationale for the proposed amendments to Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles)	(f)
3	(NGV Global) Comments on the proposed amendments to UN Regulation No. 110	(f)
4	(France) Résumé du rapport d'enquête technique sur la collision suivie d'un incendie survenue entre un autocar et un poids lourd le 23 octobre 2015 sur la RD 17 à Puisseguin (33) en France	(f)
5	(France) Report following technical investigation into the collision (and resulting fire) between a coach and a HGV that occurred on October 23rd 2015 on Departmental Road No 17 near the town of Puisseguin (South-West of France)	(f)
6	(ISO and NGV Global) Proposal for a corrigendum to Revision 3 of UN Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles)	(c)
7	(Secretariat) General information and highlights of WP.29 at its June 2017 session	(f)
8	(Poland) UN Regulation No. 67 (LPG) - Layout of the type-approval certificate, published in Annex 2B	(c/e)
9	(Poland) UN Regulation No. 67 (LPG) -Identification of components	(f)
10	(Poland) UN Regulation No. 67 (LPG) - Definition of a LPG container type	(c/e)
11-Rev.1	(France) Lateral Protection Devices (UN Regulation No. 73)	(d)
12	(France) Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 73 (Lateral Protection Devices - Geometrical criteria)	(c)
13	(France) Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 73 (Lateral Protection Devices - Static force)	(c)
14	(VRU-Proxi) Terms of Reference and Rules of Procedure of the GRSG informal working group on awareness of Vulnerable Road Users proximity in low speed manoeuvres (VRU-Proxi)	(a)
15-Rev.2	(OICA) Revised proposal for draft 08 series of amendments to UN Regulation No. 107 (as adopted by GRSG at its 112th session)	(a)
16	(OICA) Proposal for draft amendments to UN Regulation No. 43 (Safety glazing)	(b)
17-Rev.1	(OICA) Revised proposal for amendments to UN Regulation No. 46, 04 series of amendments	(c)
18	(OICA) Proposal for amendments to the draft 02 series of amendments to Regulation No. 67 (LPG vehicles)	(c/e)
19	(OICA) Comments on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/22 - proposal for amendments to Regulation No. 67 (LPG vehicles) from Turkey	(f)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
20	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles) - Periodic requalification	(f)
21	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles) - Transitional provisions	(b)
22	(OICA) Proposal for Supplement 6 to the original series of amendments to UN Regulation No. 116 (Protection of vehicles against unauthorized use)	(c)
23	(France) Report following technical investigation into the collision (and resulting fire) between a coach and a HGV that occurred on October 23rd 2015 on Departmental Road No 17 near the town of Puisseguin (South-West of France) - Presentation	(f)
24	(The Netherlands) Proposal for amendments to Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles) - CNG accumulator	(c)
25	(The Netherlands) Proposal for amendments to Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles) - CNG compressor	(c)
26	(The Netherlands) Proposal for amendments to Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles) - Annex 5 references	(c)
27	(OICA) VRU-Proxi matrix of accident data collection	(g)
28	(Spain) Question of possible certification under UN Regulation No. 46.04 for an indirect device class I (interior mirror) acting as a taximeter	(f)
29	(India) Comment on document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/20 - Proposal for amendments to Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(a)
30	(India) Comment on document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/15 - Proposal for Supplement 7 to the 01 series of amendments to Regulation No. 43 (Safety glazing)	(a)
31-Rev.1	(The Netherlands) Revised proposal for amendments to UN Regulation No. 46 – Devices for indirect vision	(a)
32	(AEGPL) Proposal for Supplement 15 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 67 (LPG vehicles)	(f)
33	(Republic of Korea) Progress report by PSG IWG	(f)
34	(Japan) Japanese Emergency Exit requirements	(f)
35	(OICA) GRSG 113: Awareness of vulnerable road users proximity	(f)
36	(The Netherlands & AEGPL) Proposal for Supplement 15 to the 01 series of amendments to Regulation No. 67 (LPG vehicles)	(a)
37	(ISO) Harmonization of UN Regulation No. 110 and ISO 11439:2013	(f)
38-Rev.1	(ISO) Revised proposal for amendments to Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	(a)
39	(OICA) Proposal for Supplement 10 to the original series of amendments and Supplement 2 to the 01 series of amendments to Regulation No. 121 (Identification of controls, tell-tales and indicators)	(c)
40	(GRSG) Draft General Guidelines for United Nations regulatory procedures and transitional provisions in UN Regulations	(f)
41	(OICA) UN Regulation No. 116 - Splitting	(f)
42	(OICA) Proposal for Supplement 10 to the original series of amendments and Supplement 2 to the 01 series of amendments to Regulation No. 121 (Identification of controls, tell-tales and indicators)	(a)

Перечень неофициальных документов, распространенных на предыдущих сессиях GRSG

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
GRSG-111-06-Rev.1	(AECS) Revised justification to document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/12 (Draft UN Regulation on AECS)	(f)
GRSG-111-21	(Belgium) A detailed analysis on the compatibility or incompatibility of the scopes and technical provisions for trolleybuses of UN Regulations Nos. 100 and 107	(f)
GRSG-112-35	(Secretariat) Proposal for Supplement 2 to the 07 series of amendments to UN Regulation No. 107 (as adopted by GRSG at its 112th session)	(f)

Notes:

- (a) Adopted/endorsed with no change for consideration at WP.29.
- (b) Adopted/endorsed with changes for consideration at WP.29.
- (c) Resume consideration on the basis of an official document.
- (d) Keep as a reference document/continue consideration.
- (e) Revised proposal for the next session.
- (f) Consideration completed or to be superseded.
- (g) Circulated to all governmental experts to be filled in.

Приложение II

Исправление 7 к пересмотру 3 и исправление 2 к пересмотру 4 Правил № 43 ООН (безопасные стекловые материалы) (пункт 18)

Приложение 21, таблицу 2 изменить следующим образом:

«

Угол наклона спинки (в градусах)	Горизонтальные координаты X	Вертикальные координаты Z	Угол наклона спинки (в градусах)	Горизонтальные координаты X	Вертикальные координаты Z
5	- 186 мм	28 мм	23	- 18 мм	5 мм
6	- 177 мм	27 мм	24	- 9 мм	3 мм
7	- 167 мм	27 мм	25	0 мм	0 мм
8	- 157 мм	27 мм	26	9 мм	- 3 мм
9	- 147 мм	26 мм	27	17 мм	- 5 мм
10	- 137 мм	25 мм	28	26 мм	- 8 мм
11	- 128 мм	24 мм	29	34 мм	- 11 мм
12	- 118 мм	23 мм	30	43 мм	- 14 мм
13	- 109 мм	22 мм	31	51 мм	- 18 мм
14	- 99 мм	21 мм	32	59 мм	- 21 мм
15	- 90 мм	20 мм	33	67 мм	- 24 мм
16	- 81 мм	18 мм	34	76 мм	- 28 мм
17	- 72 мм	17 мм	35	84 мм	- 32 мм
18	- 62 мм	15 мм	36	92 мм	- 35 мм
19	- 53 мм	13 мм	37	100 мм	- 39 мм
20	- 44 мм	11 мм	38	108 мм	- 43 мм
21	- 35 мм	9 мм	39	115 мм	- 48 мм
22	- 26 мм	7 мм	40	123 мм	- 52 мм

»

Приложение III

Положение о круге ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы GRSG по вопросу о предупреждении о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости при маневрах на малой скорости (УУДНБ) (пункт 23)

A. Круг ведения

1. Неофициальная рабочая группа (НРГ) разрабатывает проект нормативного предложения, которое повысит способность водителя обнаруживать уязвимых участников дорожного движения (УУД). Она рассматривает следующие вопросы:

- a) официальное утверждение транспортных средств в отношении поля обзора (ПО) водителя спереди;
- b) официальное утверждение систем обнаружения УУД и их установка на транспортных средствах;
- c) официальное утверждение устройств непрямого обзора и их установка на транспортных средствах.

Она не занимается промежуточными системами, в частности теми, которые воздействуют на тормозную систему или систему рулевого управления.

НРГ сосредотачивает свое внимание главным образом на маневрах на низкой скорости в любом направлении на основе данных о дорожно-транспортных происшествиях.

2. При разработке нормативного предложения НРГ следует учитывать существующие технологии, данные и исследования. Кроме того, ей следует учитывать уже имеющиеся стандарты, а также национальное и международное законодательство, охватывающее эти вопросы.

3. Группа сосредотачивает свое внимание на транспортных средствах категорий M и N. НРГ рассматривает актуальность учета транспортных средств категории O.

4. Целевые сроки завершения работы НРГ:

- a) передний ход:
 - i) повороты транспортного средства: завершение подготовки Германией предложения относительно новых положений для систем индикации мертвой зоны (СИМЗ): 115-я сессия GRSG (октябрь 2018 года);
 - ii) движение транспортного средства по прямой или начало его движения после остановки: 118-я сессия GRSG (апрель 2020 года), например, системы видеокамеры/мониторинга (СВМ) или система обнаружения;
- b) задний ход (например, СВМ или система обнаружения): 116-я сессия GRSG (апрель 2019 года);
- c) прямой обзор: 120-я сессия GRSG (апрель 2021 года).

5. Предполагается, что НРГ подготовит проект нормативного предложения по вопросу о поле обзора водителя и системе обнаружения УУД. Решение принимается GRSG, WP.29 и AC.1 в соответствии с административными процедурами, определенными в Соглашении 1958 года.

Предполагается, что НРГ учитывает работу, проделанную другими вспомогательными рабочими группами WP.29.

В. Правила процедуры

1. НРГ является вспомогательным органом GRSG и открыта для участия всех Договаривающихся сторон соглашений, относящихся к ведению WP.29, изготовителей транспортных средств и их поставщиков, технических служб и участников всех вспомогательных рабочих групп WP.29. Другие эксперты могут участвовать на индивидуальной основе в случае их приглашения по консенсусному решению НРГ. Эти эксперты не участвуют в процессе принятия решений.
2. Работой НРГ будут руководить председатель, сопредседатель и секретарь:
 - a) ответственность за выполнение функций председателя возлагается на Японию;
 - b) ответственность за выполнение функций заместителя председателя возлагается на Европейскую комиссию;
 - c) ответственность за выполнение функций секретариата возлагается на МОПАП.
3. Рабочим языком НРГ будет английский язык.
4. Все документы и/или предложения должны представляться секретарю группы в подходящем электронном формате заблаговременно до начала совещания. Группа может отказываться от обсуждения любого вопроса или предложения, которые не были распространены за 10 рабочих дней до начала совещания.
5. Секретарь будет размещать повестку дня и соответствующие документы на веб-сайте заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
6. Решения будут приниматься консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то председатель группы представляет GRSG различные точки зрения. При необходимости председатель может запрашивать у GRSG соответствующие указания.
7. Информация о ходе работы НРГ будет регулярно доводиться до сведения GRSG председателем, заместителем председателя, секретарем или их представителем(ями), по возможности в формате неофициального документа.
8. Все рабочие документы следует распространять в цифровом формате. Документы о работе совещаний следует передавать секретарю для опубликования на веб-сайте WP.29.

Приложение IV

Проект поправок серии 03 к Правилам № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ) (пункт 38)

Содержание, приложение 3А, исключить добавление Н.

Пункт 2 (стандарты) изменить следующим образом:

«2. Стандарты

Указанные ниже стандарты содержат положения, которые, при наличии на них ссылки в настоящем тексте, представляют собой предписания настоящих Правил.

Стандарты ASTM²

ASTM B117-90	Метод испытания с помощью разбрызгивания соляного раствора (тумана)
ASTM B154-92	Испытание меди и медных сплавов с помощью нитрата ртути
ASTM D522-92	Испытание несъемных органических покрытий на изгиб с помощью оправки
ASTM D1308-87	Воздействие бытовых химпродуктов на светлые и пигментированные органические виды отделки
ASTM D2344-84	Метод испытания на видимое отслаивание композиционных материалов с параллельным расположением волокон методом «короткой балки»
ASTM D2794-92	Метод испытания на сопротивление органических покрытий воздействию быстрых деформаций (ударов)
ASTM D3170-87	Прочность покрытий на скалывание
ASTM D3418-83	Метод испытания полимеров на действие температур фазового перехода с помощью термического анализа
ASTM D4814-17	Стандартная спецификация на топливо автомобильных двигателей с искровым зажиганием
ASTM E647-93	Стандартное испытание и метод измерения скорости распространения трещин под действием усталостных напряжений
ASTM E813-89	Метод испытания на определение коэффициента трещиностойкости J_{IC}
ASTM G154-16	Стандартные методы эксплуатации люминесцентных приборов, используемых для испытания неметаллических материалов на воздействие УФ-излучения

² Американское общество по испытаниям и материалам.

Стандарты BSI ³	
BS 5045	Часть 1 (1982 год): Переносные газовые баллоны – Спецификации для бесшовных стальных газовых баллонов емкостью более 0,5 л
BS 7448-91	Испытание на механическую трещиностойкость: часть I – метод определения коэффициента K_{IC} , критические значения COD и J в соответствии со стандартом BS PD 6493-1991. Руководство и методы оценки приемлемости трещин в сварных конструкциях, изготовленных методом сварки плавлением; металлические материалы
Стандарты EN ⁴	
EN1251-2 2000	Криогенные сосуды – Сосуды с вакуумной изоляцией объемом не более 1 000 л
EN 895:1995	Разрушающие испытания сварных швов на металлических материалах. Испытания на поперечное растяжение
EN 910:1996	Разрушающие испытания сварных швов на металлических материалах. Испытания на изгиб
EN 1435:1997	Неразрушающая проверка сварных швов. Проверка сварных соединений рентгенографическим методом
EN 6892-1:2016	Материалы металлические. Испытания на растяжение
EN 10045-1:1990	Испытание металлических материалов на удар по Шарпи (образцы с V- и U-образным надрезом)
Стандарты ИСО ⁵	
ISO 37:2011	Каучук вулканизированный или термопластичный. Определение упругопрочностных свойств при растяжении
ISO 148-1983	Сталь: испытание на удар по Шарпи (образцы с V-образным надрезом)
ISO 188:2011	Каучук вулканизированный или термопластичный. Испытания на ускоренное старение и теплостойкость
ISO 306:2004	Пластические и термопластические материалы: определение температуры размягчения по Викату
ISO 527-2:2012	Пластические материалы: определение прочности при растяжении – Часть 2: Условия испытаний пластических материалов, полученных методом формования или экструзии

³ Британский институт стандартов.

⁴ Европейская норма.

⁵ Международная организация по стандартизации.

ISO 642:1999	Сталь: проверка прокаливаемости методом концевой закалки (испытание по Джомини)
ISO1307:2006	Рукава резиновые и пластмассовые. Размеры, минимальный и максимальный внутренние диаметры и допуски на мерные длины
ISO 1402:2009	Рукава и рукава в сборе резиновые и пластмассовые
ISO 1431:2009	Каучук вулканизированный или термопластичный. Стойкость к растрескиванию под действием озона
ISO 1436:2009	Рукава и рукава резиновые в сборе. Рукава гидравлические с металлической оплеткой для жидкостей на нефтяной или водной основе. Технические условия
ISO 1817:2015	Каучук вулканизированный или термопластичный. Определение воздействия жидкостей
ISO 2808:2007	Краски и лаки: определение толщины пленки
ISO 4080:2009	Рукава и рукава в сборе резиновые и пластмассовые. Определение газопроницаемости
ISO 4624:2016	Пластические материалы и лаки: испытание на сцепление методом отрыва
ISO 10619:2011	Рукава и трубки резиновые и пластмассовые – Измерение гибкости и жесткости – Часть 2: Испытания на изгиб при пониженных температурах
ISO 6892:2016	Металлические материалы: испытание на растяжение
ISO 6506-1:2014	Металлические материалы: испытание на твердость по Бринеллю – Часть 1: Метод испытания
ISO 6508-1:2015	Металлические материалы: испытание на твердость по Роквеллу – Часть 1: Метод испытания
ISO 7225:2005	Предупредительная маркировка газовых баллонов
ISO 7866:2012	Заряжаемые бесшовные баллоны из алюминиевых сплавов: разработка, конструкция и испытание
ISO 9001:2015	Обеспечение качества конструкции/разработки: производство, установка и обслуживание
ISO/TS 9002:2016	Системы менеджмента качества – Руководящие указания по применению ISO 9001:2015
ISO12991:2012	Газ природный сжиженный (СПГ). Топливные баки для хранения на борту механических транспортных средств
ISO14469:2017	Транспорт дорожный. Соединитель для дозаправки топливом на основе компримированного природного газа (КПП)

ISO15500-2:2016	Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы, работающей на сжатом природном газе (СПГ) – Часть 2: Эксплуатационные характеристики и общие методы испытания
ISO 15500-17:2012	Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы, работающей на сжатом природном газе (СПГ) – Часть 17: Гибкий трубопровод для топлива
ISO 21028-1:2016	Сосуды криогенные. Требования к вязкости материалов при криогенной температуре – Часть I: Температуры ниже –80 °C
ISO 21029-1:2015	Сосуды криогенные. Переносные с вакуумной изоляцией сосуды емкостью не более 1 000 л. – Часть I: Конструкция, изготовление, контроль и испытания
ISO/IEC 17025:2005	Общие требования к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий
ISO 9809-1:2010	Газовые баллоны: заряжаемые бесшовные стальные газовые баллоны – конструкция, изготовление и испытание – Часть 1: Баллоны из закаленной и отпущенной стали прочностью на растяжение менее 1 100 МПа
ISO 11439:2013	Баллоны газовые. Баллоны высокого давления для природного газа в качестве автомобильного топлива, используемые для хранения в автомобиле
Стандарт NACE ⁶	
NACE TM0177-90	Лабораторные испытания металлов на сопротивление образованию трещин под воздействием сульфидов в среде H ₂ S
Правила ЕЭК ⁷	
Правила № 10 ООН	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении электромагнитной совместимости
Федеральные правила США ⁸	
49 CFR 393.67	Баки для жидкого топлива (с поправками, содержащимися в 78 FR 58484, от 24 сентября 2013 года)
Стандарты SAE ⁹	
SAE J2343-2008	Рекомендуемая практика для транспортных средств средней и большой грузоподъемности, работающих на СПГ»

Включить пункты 24.15–24.21 следующего содержания:

«24.15 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие

⁶ Национальная ассоциация инженеров-коррозионистов.

⁷ Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций; правила.

⁸ Федеральные правила Соединенных Штатов Америки.

⁹ Общество инженеров автомобильной промышленности и транспорта.

- Правила, не отказывает в предоставлении или в принятии официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.
- 24.16 Начиная с 1 сентября 2019 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН в отношении компонентов, официально утвержденных на основании части I настоящих Правил с поправками серии 02, которые были первоначально распространены после 1 сентября 2019 года.
- 24.17 Начиная с 1 сентября 2021 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН в отношении транспортных средств, официально утвержденных в соответствии с требованиями части II настоящих Правил с поправками серии 02, которые были первоначально распространены после 1 сентября 2021 года.
- 24.18 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН, выданные на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам, которые были первоначально распространены до 1 сентября 2019 года, в случае элементов, официально утвержденных в соответствии с требованиями части I настоящих Правил, и до 1 сентября 2021 года в случае транспортных средств, официально утвержденных в соответствии с требованиями части II настоящих Правил.
- 24.19 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа ООН на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.
- 24.20 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН и предоставлять распространение этих официальных утверждений в отношении оборудования и частей на основании предыдущей серии поправок к настоящим Правилам, которые не затрагиваются изменениями, внесенными в силу поправок серии 03.
- 24.21 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам, которые были первоначально распространены до 1 сентября 2021 года».

Приложение 3А

Таблица 6.4, вместо «Испытание в кислотной среде» читать «Испытание на воздействие внешних факторов».

Пункт 6.3.6 изменить следующим образом:

«6.3.6 Пластиковые корпуса

Прочность на разрыв при растяжении и критическое удлинение определяют в соответствии с пунктом А.22 (добавление А к настоящему приложению). Пластичность материала, из которого изготовлен пластиковый корпус, при температурах -50 °C и ниже должна подтверждаться результатами испытаний на проверку соответствия величинам, указанным изготовителем; полимерный материал должен быть совместим с условиями эксплуатации, указанными в пункте 4 настоящего приложения. В соответствии с методом, изложенным в пункте А.23 (добавление А к настоящему приложению), температура размягчения должна составлять не менее 100 °C ».

Пункт 6.12 изменить следующим образом:

«6.12 Защита от действия внешних факторов

Внешняя поверхность баллонов должна удовлетворять требованиям условий проведения испытаний на воздействие внешних факторов, указанных в пункте А.14 (добавление А к настоящему приложению). Внешняя защита **обеспечивается** с использованием одного из следующих методов:

- а) отделочное покрытие поверхности, обеспечивающее требуемую защиту (например, напыление металлической пленки на алюминий, анодирование); или
- б) использование подходящего волокнистого материала или материала матрицы (например, просмоленное углеродное волокно); или
- с) защитное покрытие (например, органическое покрытие, краска), которое удовлетворяет требованиям пункта А.9 (добавление А к настоящему приложению).

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

Пункт 8.6.4 изменить следующим образом:

«8.6.4 **Испытание на воздействие внешних факторов**»

Приложение 3А, добавление А

Пункт А.14 изменить следующим образом (включив новые подпункты А.14.1–А.14.6, основанные главным образом на тексте добавления Н к приложению 3А):

«А.14 Испытание на воздействие внешних факторов

А.14.1 Область применения

Это испытание применимо только к конструкциям типа КПГ-2, КПГ-3 и КПГ-4.

А.14.2 Кондиционирование и подготовка баллона

Верхняя часть баллона подразделяется на пять отдельных участков и подвергается предварительному кондиционированию и воздействию жидкости (см. рис. А.1). Номинальный диаметр участков составляет 100 мм. Участки не должны накладываться друг на друга на поверхности баллона. Их можно не ориентировать вдоль какой-либо одной линии, хотя это и было бы удобно для целей проведения испытания, но при этом они не должны заходить на погружаемую часть баллона.

Хотя предварительное кондиционирование и испытание на воздействие жидкостей осуществляется на цилиндрической части баллона, весь баллон, в том числе и его закругленные участки, должен обладать таким же сопротивлением к воздействию факторов окружающей среды, как и участки, которые подвергаются такому воздействию.

Рис А.1

Ориентация баллона и схема расположения участков, подвергаемых воздействию жидкостей



А.14.3 Предварительное кондиционирование маятника для удара

Ударный элемент должен быть изготовлен из стали и должен иметь форму пирамиды с гранями в виде равностороннего треугольника и квадратным основанием с закругленными вершиной и ребрами. Радиус закругления – 3 мм. Центр удара маятника должен совпадать с центром тяжести пирамиды; она должна быть удалена от центра поворота маятника на 1 м. Общая масса маятника, приведенная к центру удара, составляет 15 кг. Энергия маятника в момент удара должна составлять не менее 30 Нм и должна быть как можно ближе к этому значению.

В момент удара маятником баллон удерживают в неподвижном состоянии за концевые приливы или с помощью соответствующих монтажных скоб. В процессе предварительного кондиционирования давление в баллоне должно быть стравлено.

А.14.4 Внешняя жидкость как фактор воздействия

Каждый из отмеченных участков подвергается воздействию одного из пяти растворов в течение 30 мин. В течение всего испытания для каждого участка используют одинаковую среду. В качестве растворов используются:

серная кислота:	19-процентный водный раствор по объему;
гидроксид натрия:	25-процентный водный раствор по весу;
5% метанола/95% бензина:	бензиновое топливо с концентрацией, соответствующей марке М5, удовлетворяющее требованиям ASTM D4814;
нитрат аммония:	28-процентный водный раствор по весу;
жидкость для обмыва	50% по объему метилового ветрового стекла спирта и воды.

Во время действия раствора испытательный образец устанавливается таким образом, чтобы участок воздействия находился в крайнем верхнем положении. На участок воздействия необходимо положить прокладку из стекловолокна (толщиной приблизительно 0,5 мм и диаметром 90–100 мм). Нанести испытательную жидкость на стекловолокно в количестве, достаточном для обеспечения равномерной влажности прокладки по всей ее поверхности и по всей глубине в течение всего испытания, и во избежание значительного изменения концентрации жидкости на протяжении испытания.

A.14.5 Цикл нагнетания давления и выдерживание под давлением

В баллоне создают гидравлическое давление с переменным циклом в пределах от не менее 2 МПа до не более 26 МПа на протяжении в общей сложности 3 000 циклов. Максимальная скорость нагнетания давления должна составлять 2,75 МПа в секунду. После цикла нагнетания давление в баллоне доводят до 26 МПа и выдерживают его под таким давлением не менее 24 часов и до тех пор, пока время воздействия (нагнетание давления и выдерживание под этим давлением) других жидкостей не достигнет 48 часов.

A.14.6 Приемлемость результатов

В баллоне создается гидравлическое давление, которое доводят до давления разрушения в соответствии с процедурой, указанной в пункте A.12. Внутреннее давление разрыва баллона должно составлять не менее 85% от минимального расчетного давления разрыва».

По всему тексту Правил заменить ссылки на «испытание в кислотной среде» ссылками на «**испытание на воздействие внешних факторов**» и исключить ссылки на добавление Н к приложению 3А.

Пункт A.16 изменить следующим образом:

«A.16 Испытание на проникновение

По баллону, заряженному сжатым газом до 20 ± 1 МПа, производят сквозной удар с помощью бронебойной пули калибром 7,62 мм или более. Пуля должна полностью пробить как минимум одну стенку баллона. **В случае конструкций типа КПП-1 удар пули должен происходить под углом 90° к стенке баллона.** В случае конструкций типа КПП-2, КПП-3 и КПП-4 угол соударения пули с боковой стенкой должен составлять приблизительно 45 °С. На баллоне не должно быть видимых следов осколочного разрушения. Откалывание небольших кусков материала, каждый весом не более 45 г, является, по условиям испытания, допустимым. Приблизительный размер входного и выходного отверстий и схему их расположения регистрируют».

Пункт A.22 изменить следующим образом:

«A.22 Растяжимость пластических материалов

Предел текучести при растяжении и конечное удлинение пластмассового корпуса определяют при температуре -50 °С с использованием метода ISO 527-2; они должны удовлетворять требованиям пункта 6.3.6 приложения 3А».

Пункт A.23 изменить следующим образом:

«A.23 Испытание на проверку температуры размягчения пластических материалов

Полимерные материалы, из которых изготовлены корпуса баллонов, подвергают испытанию в соответствии с методом, описанным в ISO 306. **Температура размягчения должна составлять не менее 100 °С».**

Приложение 3А, добавление F, пункт F.2.1, подпункт с) изменить следующим образом:

- «с) трещиностойкость готового баллона или корпуса готового баллона при комнатной температуре в случае алюминия и при -40 °С в случае стали определяют с помощью стандартного метода испытания (либо ASTM 813-89, либо BS 7448) в соответствии с разделами 8.4 и 8.5 стандарта BS PD6493;».

Приложение 3А, добавление Н исключить.

Приложение 4F, пункт 2.2 изменить следующим образом:

«2.2 Считается, что заправочные блоки КПП, сконструированные в соответствии со стандартом ISO 14469 и отвечающие всем предусмотренным в этом стандарте требованиям, соответствуют предписаниям пунктов 3 и 4 настоящего приложения».

Приложение 4J, пункт 3.1.5 изменить следующим образом:

«3.1.5 Заправочный узел СПГ должен быть изготовлен из безыскрового материала и должен соответствовать требованиям испытания на невоспламеняемость, описанного в стандарте ISO 14469».

Приложение V

Проект поправок серии 08 к Правилам № 107 ООН (транспортные средства категорий M₂ и M₃) (пункты 5 и 6)

Содержание изменить следующим образом:

«Приложение 5 Требования, касающиеся создания визуального контраста»

Включить новые пункты 2.44–2.48 (Определения) следующего содержания:

- «2.44 "Визуальный контраст" (яркостный контраст) означает соотношение яркости какого-либо объекта и его непосредственного фона/окружения, позволяющее выделять этот объект из его фона/окружения.
- 2.45 "Отражательная способность" ρ (ρ_0) означает количественное соотношение между отраженным светом и светом, падающим на поверхность плоского материала. Оно состоит из различных компонентов "нормального отражения" и "рассеянного отражения".
- 2.46 "Нормальная отражательная способность" ρ_n означает отражение без рассеяния в соответствии с законами оптического отражения подобно зеркалу.
- 2.47 "Диффузная отражательная способность" ρ_d означает соотношение между светом, который подвергается рассеянию, и падающим светом.
- 2.48 "Световой поток" Φ (ϕ) означает характеристику силы источника света».

Включить новые пункты 10.19–10.23 следующего содержания:

- «10.19 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 08 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 08.
- 10.20 Начиная с 1 сентября 2020 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, которые были впервые выданы после 1 сентября 2020 года, на основании поправок предыдущих серий.
- 10.21 До 1 сентября 2022 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа ООН, которые были впервые выданы до 1 сентября 2020 года, на основании поправок предыдущих серий.
- 10.22 Начиная с 1 сентября 2022 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 10.23 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа ООН на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам».

Приложение 3

Пункт 7.11.4 изменить следующим образом:

«7.11.4 **Поручни и опоры для рук в туалетах».**

Включить новый пункт 7.11.4.1 следующего содержания:

«7.11.4.1 **В случае наличия туалета внутри должны быть установлены поручни и опоры для рук».**

Приложение 5 изменить следующим образом:

«Приложение 5

Требования, касающиеся создания визуального контраста согласно пункту 3.3.3 приложения 8

1. Визуальный контраст C устанавливается в соответствии со следующей формулой:

$$C = \frac{|\rho_1 - \rho_2|}{\rho_1 + \rho_2},$$

где: ρ_1 = отражательная способность материала объекта, который должен быть виден;

ρ_2 = отражательная способность зоны соответствующего материала, окружающего контрастный объект.

2. Для определения значений отражательной способности ρ_1 , ρ_2 и ρ_0 используют шар Ульбрихта в соответствии с СIE 38:1977.

Коэффициент отражательной способности либо считывают непосредственно с прибора для снятия показаний, либо рассчитывают по следующей формуле:

$$\rho = \frac{\Phi_2}{\Phi_1},$$

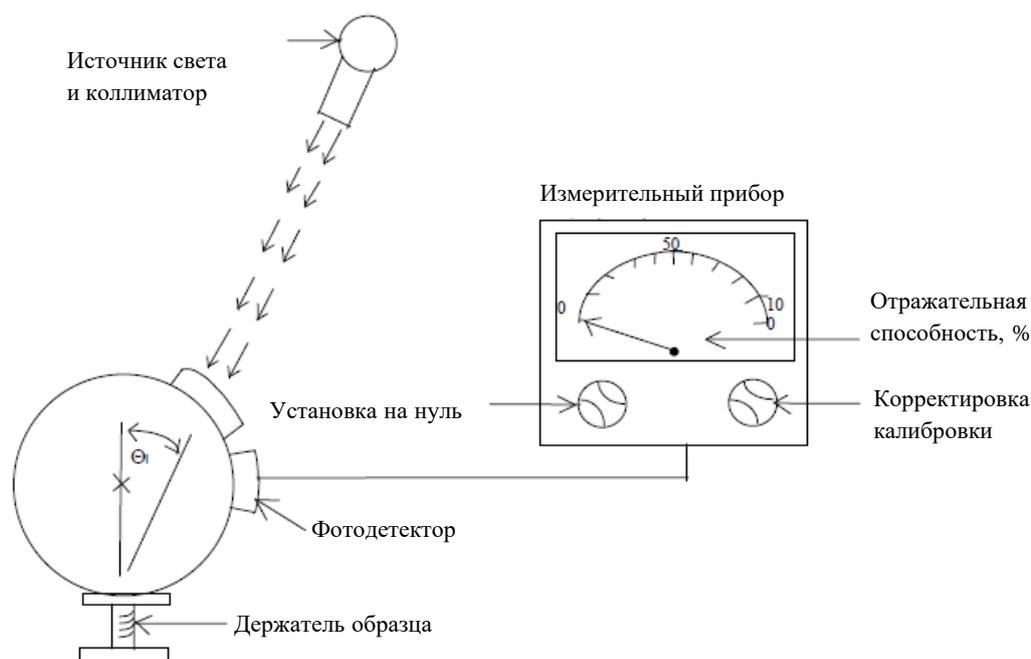
где:

Φ_1 = поток света, падающего на образец материала;

Φ_2 = поток отраженного света (отражательная способность).

- 2.1 Угол светового потока, падающего на образец Θ_i , должен быть равным $8^\circ \pm 0,5^\circ$.
- 2.2 Поток света, падающего на образец, определяют на основе стандарта диффузной отражательной способности, откалиброванного аккредитованной лабораторией. Общая погрешность измерения должна быть менее 3%.

3. Пример шара Ульбрихта в соответствии с CIE 38:1977:



Приложение 8

Пункт 3.3.3 изменить следующим образом:

«3.3.3 Эти коммуникационные устройства должны:

- 3.3.3.1** обеспечивать либо визуальный контраст на уровне $C \geq 0,4$ и диффузную отражательную способность ρ_d не менее 0,5 в соответствии с приложением 5 или быть белого или желтого цвета,
- 3.3.3.2** обеспечивать тактильное восприятие поверхности, т. е. выступать за пределы окружающей зоны,
- 3.3.3.3** обеспечивать акустический и визуальный сигнал, подтверждающий срабатывание».

Пункт 3.5 изменить следующим образом:

«3.5 Уклон пола

Уклон любого прохода, обеспечивающего доступ, основного прохода или пола между любым местом для лиц приоритетной категории и по крайней мере одним входом и одним выходом либо комбинированным входом и выходом не должен превышать 8%. **Уклон любого прохода, обеспечивающего доступ, основного прохода или пола между любой площадкой для инвалидов колясок и по крайней мере одним входом и одним выходом либо комбинированным входом и выходом не должен превышать 5%.** Такие зоны уклона должны иметь нескользкую поверхность. **Однако в проходе, обеспечивающем доступ, основном проходе или на площадке, где сходятся эти идущие под разными углами уклоны, данные предельные значения могут быть больше при условии, что общая площадь этих зон не превышает 25% от общей площади зон, по которым проезжает инвалидная коляска до предназначенного для нее места».**

Пункт 3.6.1 изменить следующим образом:

«3.6.1 Для каждого пользователя инвалидной коляски в пассажирском салоне должна быть предусмотрена специальная зона шириной не менее 750 мм, длиной не менее 1 300 мм и высотой не менее 1 400 мм. Продольная плоскость этой специальной зоны должна быть параллельна продольной

плоскости транспортного средства, и пол этой специальной зоны должен иметь препятствующую скольжению поверхность, а максимальный уклон в ~~любом~~ направлении **вперед и назад** не должен превышать 5%. **В боковом направлении уклон не должен превышать 3%. Однако в задней части площадки для инвалидной коляски, где сходятся идущие под разными углами уклоны, эти предельные значения могут быть больше при условии, что общая площадь этих зон не превышает 25% от площадки для инвалидной коляски. Кроме того, в случае установки инвалидной коляски против направления движения в соответствии с требованиями пункта 3.8.4 уклон в продольном направлении не должен превышать 8% при условии, что этот уклон направлен вверх от передней к задней части специальной зоны.**

В случае размещения инвалидных колясок ... как показано на рис. 22 в приложении 4».

Приложение 12, пункт 3.10.12 изменить следующим образом:

«3.10.12 Каждая система изоляции ...

... значению переменного тока, умноженному на $\sqrt{2}$.

Цепи, напрямую подключенные к воздушной контактной сети, подвергаются двойной изоляции».

Приложение VI

Неофициальные группы GRSG

<i>Неофициальная 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 эл. почта: sbeom@ts2020.kr	г-н С. Мюллер фон Кралик (КСАОД) тел: +49 89 85794 1625 эл. почта: Bianca.Reutr@webasto.com
Информирование о непосредственной близости уязвимых участников дорожного движения (УУДНБ)	г-н Ясухиро Матсуи (председатель) г-н П. Бруртъес (ЕК) (заместитель председателя) тел: +81 422 41 3371 эл. почта: ymatsui@ntsel.go.jp тел: +32 2 299 49 33 эл. почта: peter.broertjes@ec.europa.eu	г-н О. Фонтен (МОПАП) тел: +33 1-43590013 эл. почта: ofontaine@oica.net