



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/776
19 April 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств (WP.29)

А. ДОКЛАД WP.29 О РАБОТЕ ЕГО СТО ДВАДЦАТЬ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ

(6-9 марта 2001 года)

**В. ДОКЛАДЫ АДМИНИСТРАТИВНЫХ КОМИТЕТОВ/
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА**

1. Соглашение 1958 года - семнадцатая сессия Административного комитета (АС.1) измененного Соглашения (7 марта 2001 года)
2. Соглашение 1998 года (глобальное) - первая сессия Исполнительного комитета Соглашения (8 марта 2001 года)
3. Соглашение 1997 года (осмотры) - первая сессия Административного комитета Соглашения (8 марта 2001 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
УЧАСТНИКИ	1
ОТКРЫТИЕ СЕССИИ	2 - 7
А. <u>Сессия WP.29</u>	
1. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ.....	8 - 10
2. КООРДИНАЦИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ	11 - 25
2.1 Доклад Административного комитета по координации работы (WP.29/AC.2).....	11 - 19
2.2 Программа работы и приоритеты	20 - 23
2.3 Вопросы, вытекающие из шестьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ).....	24
2.4 Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях.....	25
3. РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДОВ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ РАБОЧИХ ГРУПП WP.29	26 - 57
3.1 Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)	26
3.2 Рабочая группа по вопросам шума (GRB)	27
3.3 Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE)	28 - 30
3.4 Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)	31 - 33

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	
3.5	Основные вопросы, рассмотренные на недавних сессиях (устные сообщения председателей).....	34 - 57
3.5.1	Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP)	34 - 38
3.5.2	Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE).....	39 - 45
3.5.3	Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF).....	46 - 54
3.5.4	Рабочая группа по вопросам шума (GRB)	55 - 57
4.	СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА	58 - 76
4.1	Статус Соглашения и прилагаемых к нему правил, включая последний доклад о ситуации в данной области	58
4.2	Рассмотрение проектов поправок к действующим Правилам (WP.29 рекомендовал утвердить предлагаемые проекты поправок к Правилам № 23, 37, 39, 45, 50, 51, 53, 63, 69, 74, 75, 97 и 105. Решения Административного комитета (АС.1) Соглашения 1958 года изложены в пунктах 109-124 ниже)	59 - 74
	(Пункт, который должен быть рассмотрен GRSG)	62
	(Пункты, рассмотрение которых было отложено)	60, 64, 74
4.3	Рассмотрение проектов новых Правил (Пункты, рассмотрение которых было отложено)	75
4.4	Обсуждение проектов поправок к действующим Правилам, рассмотрение которых еще не завершено (Пункты, рассмотрение которых было отложено)	76

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
5. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ)	77 - 82
5.1 Правовые и административные процедуры, а также статус Соглашения	77 - 81
5.2 Будущие глобальные технические правила (гтп)	82
6. СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА (ОСМОТРЫ)	83 - 95
6.1 Статус Соглашения	83 - 85
6.2 Рассмотрение проектов предписаний, которые будут включены в Соглашение в качестве приложений	86 - 95
6.2.1 <u>Проект предписания № 1</u> (осмотры в отношении охраны окружающей среды)	86 - 90
6.2.2 <u>Проект предписания № 2</u> (осмотры в отношении безопасности).	91 - 95
7. СВОДНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)	96 - 98
7.1 Проект пересмотра приложения 2: Периодический осмотр транспортных средств - проверки, которые необходимо проводить	96 - 98
8. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ.....	99 - 105
8.1 Публикация "Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) - методы работы; порядок присоединения"	99
8.2 <u>Правила № 14</u> (крепления ремней безопасности) Пункт, который должен быть рассмотрен GRSP	100 и 101

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
8.3	Международная организация по научно-исследовательскому сотрудничеству (ИХРА): материалы, представленные WP.29 Руководящим комитетом 102 - 105
9.	УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА 106
	* * *
<u>В. Сессии административных комитетов/Исполнительного комитета</u>	
1.	СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА - СЕМНАДЦАТАЯ СЕССИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА (АС.1) ИЗМЕНЕННОГО СОГЛАШЕНИЯ..... 107 - 124
1.1	Учреждение АС.1 107
1.2	Выборы должностных лиц..... 108
1.3	Проекты поправок к действующим правилам - <u>Голосование в Комитете АС.1</u> 109 - 124
1.3.1	<u>Правила № 23</u> (задние фары) - Исправление 1 к дополнению 5 109
1.3.2	<u>Правила № 36</u> (пассажирские транспортные средства большой вместимости) - Пункт, рассмотрение которого было отложено..... 110
1.3.3	<u>Правила № 37</u> (лампы накаливания) - Проект дополнения 21 к поправкам серии 03..... 111
1.3.4	<u>Правила № 39</u> (спидометры) - Проект дополнения 3 112

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
1.3.5 <u>Правила № 45</u> (устройства для очистки фар) - Исправление 2 к дополнению 4 к поправкам серии 01	113
1.3.6 <u>Правила № 48</u> (установка устройств освещения и световой сигнализации) - Пункт, рассмотрение которого было отложено.....	114
1.3.7 <u>Правила № 50</u> (подфарники, задние габаритные огни, стоп-сигналы и указатели поворота для мотоциклов) - Проект дополнения 4.....	115
1.3.8 <u>Правила № 51</u> (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) - Исправление 1 к дополнению 3 к поправкам серии 02.....	116
1.3.9 <u>Правила № 53</u> (установка устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах категории L3) - Проект дополнения 3 к поправкам серии 01	117
1.3.10 <u>Правила № 63</u> (шум, производимый мопедами) - Исправление 2 к поправкам серии 01	118
1.3.11 <u>Правила № 69</u> (задние опознавательные знаки для тихоходных транспортных средств) - Проект дополнения 2 к поправкам серии 01	119
1.3.12 <u>Правила № 74</u> (установка устройств освещения и световой сигнализации на мопедах) - Проект дополнения 3 к поправкам серии 01	120
1.3.13 <u>Правила № 75</u> (шины для мотоциклов) - Проект дополнения 10.....	121
1.3.14 <u>Правила № 97</u> (системы сигнализации транспортных средств) - Проект дополнения 2 к поправкам серии 01	122

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
1.3.15	<u>Правила № 105</u> (транспортные средства ДОПОГ) - Проект поправок серии 02 123
1.3.16	<u>Правила № 107</u> (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости) - Пункт, рассмотрение которого было отложено..... 124
2.	СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ) - ПЕРВАЯ СЕССИЯ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СОГЛАШЕНИЯ..... 125 - 132
2.1	Выборы должностных лиц..... 125
2.2	Правовые и административные процедуры, касающиеся Соглашения 126
2.3	Приоритеты в области разработки глобальных технических правил 127 - 131
2.4	Организация деятельности вспомогательных органов WP.29 в связи с подготовкой глобальных технических правил 132
3.	СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА (ОСМОТРЫ) - ПЕРВАЯ СЕССИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА СОГЛАШЕНИЯ..... 133 и 134
3.1	Выборы должностных лиц..... 133
3.2	Проект нового предписания - <u>голосование</u> <u>Проект предписания № 1</u> (осмотры в отношении экологических характеристик) 134

* * *

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

ПРИЛОЖЕНИЯ

- Приложение 1 - Перечень неофициальных документов, распространенных без условного обозначения в ходе сто двадцать третьей сессии
- Приложение 2 - Поправки к предложению по проекту дополнения 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 97 (TRANS/WP.29/2001/15), принятые WP.29 на его сто двадцать третьей сессии
- Приложение 3 - Поправки к предложению по проекту пересмотра приложения 2 к Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1): периодический осмотр транспортных средств - обязательные проверки (TRANS/WP.29/2001/20), принятые WP.29 на его сто двадцать третьей сессии
- Приложение 4 - Заявление представителя Южно-Африканской Республики
-

ДОКЛАД

УЧАСТНИКИ

1. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) провел свою сто двадцать третью сессию 6 марта (только вторая половина дня, см. документ TRANS/WP.29/743, пункт 26) - 9 марта 2001 года под председательством г-на Б. Говена (Франция). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) на сессии были представлены следующие страны: Австралия, Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Испания, Италия, Канада, Китайская Народная Республика, Латвия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Корея, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария, Швеция, Эстония, Югославия и Япония. В работе сессии приняли участие представители Европейского сообщества (ЕС). В соответствии с правилом 1 b) Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в работе сессии участвовали представители Южно-Африканской Республики. Были также представлены следующие неправительственные организации: Международная организация по стандартизации (ИСО), Международный туристский альянс/Международная автомобильная ассоциация (МТА/ФИА), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Брюссельская рабочая группа 1952 года (БРГ), Международная организация потребительских союзов (МОПС), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТАС), Федерация европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Объединение по вопросам технической помощи в области безопасности механических транспортных средств и дорожного движения (ЮНАТАК). По приглашению секретариата в работе сессии приняли участие эксперты от Ассоциации заводов-изготовителей двигателей и оборудования (МЕМА) и Общество инженеров автомобильной промышленности и транспорта (САЕ).

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. Сессию открыл директор Отдела транспорта г-н Х. Капел Феррер. Он подчеркнул, что через год после преобразования во Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств WP.29 рассматривает в рамках своей повестки дня три действующих многосторонних соглашения и что в ходе сессии намечено провести

заседание соответствующих административных комитетов/исполнительного комитета, готовых выполнить пожелания договаривающихся сторон. Директор также приветствовал всех делегатов, уделив особое внимание делегации из Союзной Республики Югославии как новой страны - члена Организации Объединенных Наций и ЕЭК. Представитель Югославии выразил признательность за теплый прием и подтвердил намерение своей страны принимать активное участие в работе WP.29.

3. После краткого обзора ожидаемых итогов сессии г-н Капел Феррер передал WP.29 пожелание Комитета по внутреннему транспорту организовать одновременно с его шестьдесят четвертой сессией (19-21 февраля 2002 года) совещание за круглым столом на тему "Новые технологии для силовых установок автотранспортных средств". Он в общих чертах высказал свою предварительную точку зрения об этом совещании за круглым столом и предложил организовать в ходе совещания выставку и практический показ новых технологий и будущих проектов систем силовых установок.

4. В связи с положением в секретариате он отметил, что в настоящее время осуществляются процедуры с целью заполнения вакантных должностей для работы в GRE, GRPE и GRB и что один из подходящих кандидатов может быть отобран и приступит к работе в течение следующих шести месяцев. Наконец, директор подтвердил свое личное намерение и полную готовность секретариата оказывать самую широкую поддержку в обеспечении секретариатского обслуживания для WP.29.

5. Всемирный форум WP.29 принял в принципе предложение организовать совещание за круглым столом в ходе следующей сессии КВТ в сотрудничестве с секретариатом (см. пункт 3 выше). Было решено, что подготовительную работу следует начать на предстоящей сорок второй сессии GRPE (29 мая - 1 июня 2001 года). Эксперты от МОПАП и КСАОД выразили свою готовность оказать содействие и согласились провести работу в своих организациях по отбору подходящих тем, результатов исследований и докладчиков. Председатель WP.29 выразил надежду на то, что другие организации, в частности неправительственные организации и ассоциации представителей заводов-изготовителей топлива, также смогут внести свой вклад в работу этого совещания.

6. При рассмотрении сферы охвата тем совещания за круглым столом WP.29 решил строго ограничить ее технологиями, используемыми в силовых установках, и связанными с этим вопросами. Вместе с тем он просил директора Отдела транспорта передать в Бюро КВТ предложение WP.29 об организации в 2003 году в ходе шестьдесят пятой сессии КВТ другого совещания за круглым столом, посвященного "саморегулирующимся транспортным системам". В ходе обсуждения данного предложения многие делегаты

заявили о его поддержке и согласились с необходимостью уделения самого пристального внимания этой быстро развивающейся области.

7. В ходе рассмотрения вопроса о расширенном круге ответственности и существующих возможностях с точки зрения наличия людских ресурсов в секретариате Всемирный форум WP.29 выразил свою обеспокоенность по поводу того, что его будущая работа может быть поставлена под угрозу из-за дальнейшего увеличения объема работы сотрудников подразделения, занимающегося конструкцией транспортных средств. Он подтвердил, что в течение длительного периода времени секретариату приходилось определять приоритеты в своей работе за счет функций, непосредственно не связанных с обслуживанием совещаний. Для обеспечения полного охвата расширенного круга задач на административном и профессиональном уровне Всемирный форум WP.29 предложил директору Отдела транспорта обратиться с просьбой о включении в будущий двухгодичный регулярный бюджет для подразделения, занимающегося конструкцией транспортных средств, одной дополнительной должности категории общего обслуживания и одной дополнительной должности категории специалистов. Делегации также согласились передать эту просьбу в свои постоянные представительства в Женеве и Нью-Йорке и соответствующим образом обосновать ее.

A. СЕССИЯ WP.29

1. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

8. Всемирный форум утвердил предварительную повестку дня (TRANS/WP.29/775) с указанными ниже изменениями:

i) Дополнительный пункт:

8.2 - Правила № 14 (приспособления для крепления ремней безопасности)

ii) Пункты, рассмотрение которых было отложено:

4.2.2 и 4.2.16 - Правила № 36 и 107 (см. пункт 12 ниже)

4.2.6 - Правила № 48 (см. пункт 12 ниже)

4.3.1 - 4.3.3 - Проекты новых правил (см. пункт 12 ниже)

4.4.1 - 4.4.4 - Правила № 18, 36, 52 и 107 (см. пункт 76 ниже)

9. Секретариат признал, что ситуация в связи с распространением печатных документов до начала сессии улучшилась. Не были изданы только доклады

вспомогательных органов WP.29 (пункты повестки дня 3.1 - 3.4) и один рабочий документ (пункт 4.2.3 повестки дня). Однако со всеми этими документами можно было ознакомиться на языках оригинала в Интернете на Web-сайте WP.29 (<http://www.unecse.org/trans/main/welcwp29.htm>).

10. Перечень документов, распространенных без условного обозначения в ходе сессии, содержится в приложении 1 к настоящему докладу.

2. КООРДИНАЦИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

2.1 Доклад Административного комитета по координации работы (WP.29/AC.2)

11. Семьдесят пятая сессия Административного комитета WP.29/AC.2, на которой был рассмотрен вопрос о координации и организации работы WP.29, состоялась 6 марта 2001 года (только первая половина дня, см. TRANS/WP.29/743, пункт 26) под председательством г-на Б. Говена (Франция). На ней присутствовали представители Европейского сообщества (ЕС), Германии, Италии, Люксембурга, Нидерландов, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции и Японии.

12. Административный комитет WP.29/AC.2 рассмотрел предварительную повестку дня текущей сессии WP.29. Он одобрительно отозвался о новой структуре повестки дня, в которой проводится четкое различие между задачами, связанными с Соглашениями 1958, 1998 и 1997 годов. Было рекомендовано внести в повестку дня некоторые изменения (см. пункт 8 выше). В отношении пунктов, рассмотрение которых было отложено, отмечалось следующее:

а) по пунктам 4.2.2 и 4.2.16: было сочтено целесообразным дожидаться опубликования в Европейском сообществе директивы по городским и междугородным автобусам, с тем чтобы обеспечить полное согласование положений, предложенных для соответствующих Правил ЕЭК;

б) по пункту 4.2.6: было сочтено необходимым предоставить дополнительное время для повторного рассмотрения предложенных поправок на предстоящей сессии (предстоящих сессиях) Рабочей группы GRE;

в) по пунктам 4.3.1 - 4.3.3: было отмечено, что в Европейском сообществе внутренние процедуры еще не завершены, поэтому рассмотрение этих вопросов и голосование по ним в AC.1 следует отложить до завершения вышеуказанных процедур.

Эксперт от Европейского сообщества пояснил, что для принятия данных проектов требуется согласие со стороны Европейского парламента и Совета министров и что задержки были вызваны также необходимостью перевода документов на одиннадцать рабочих языков ЕС.

13. В соответствии с прежней договоренностью (TRANS/WP.29/743, пункт 18) Административный комитет WP.29/AC.2 с удовлетворением отметил, что Руководящий комитет ИХРА (Международной организации по научно-исследовательскому сотрудничеству) подготовил сообщение для WP.29, в котором отражены результаты работы этой организации и содержится предложение о сотрудничестве. Хотя этот вопрос не был включен в повестку дня сессии, было рекомендовано заслушать данное сообщение в четверг, 8 марта, в первой половине дня. Предполагалось, что в рамках сотрудничества с ИХРА следует также изучить вопрос о саморегулирующихся транспортных системах (СТС - см. пункт 6 выше). WP.29/AC.2 рекомендовал включить вопрос о СТС в качестве одного из новых важных пунктов повестки дня своей сессии и сессии WP.29, которые планируется провести в июне 2001 года; было высказано пожелание предложить всем делегациям собрать информацию о проводящейся в их странах деятельности, связанной с СТС, и передать эти материалы для рассмотрения.

14. Административный комитет WP.29/AC.2 подробно рассмотрел элементы программы работы, которые были изменены секретариатом по решению, принятому на предыдущей сессии WP.29 (TRANS/WP.29/743, пункт 22). Он решил в принципе, что будущие приоритетные направления деятельности WP.29 и/или его вспомогательных органов могли бы рассматриваться в отдельном документе, если это будет сочтено более эффективным или более целесообразным. Что касается проектов, представленных Австралией и Германией (см. пункты 21 и 22 ниже), то WP.29/AC.2 рекомендовал изучить их и предложил WP.29 одобрить пожелание о включении этих проектов в программу работы на его сто двадцать четвертой сессии в июне 2001 года, если страны подтвердят свою заинтересованность в них.

15. В связи с предполагаемой повесткой дня июньской сессии WP.29 2001 года Административный комитет WP.29/AC.2 принял к сведению проект, представленный секретариатом. По просьбе делегата от Италии он согласился также включить с определенными оговорками предложение о внесении исправления в Правила № 22 и дополнения в Правила № 110, которое должно быть рассмотрено только рабочими группами GRSP и GRPE на их сессиях в мае/июне 2001 года.

16. Административный комитет WP.29/AC.2 принял к сведению сообщение секретариата о том, что варианты проекта публикации (TRANS/WP.29/2000/65 - "WP.29 -

Методы работы; порядок присоединения") на английском и французском языках будут изданы в скором времени, а текст на русском языке, как ожидается, будет выпущен к концу апреля 2001 года. Он предложил секретариату представить в качестве добавления поправки к этому проекту, включая поправки, поступившие от Соединенных Штатов Америки и Европейского сообщества.

17. После первоначального рассмотрения вопроса о единообразном применении процедур официального утверждения по типу конструкции представитель Соединенного Королевства подтвердил свое намерение внести на рассмотрение WP.29/AC.2 соответствующий рабочий документ на его июньской сессии 2001 года. (TRANS/WP.29/743, пункт. 16).

18. Помимо вышеупомянутых вопросов, WP.29/AC.2 рассмотрел ряд других тем, в том числе, например, аспекты организации совещания за круглым столом в ходе следующей сессии КВТ, предварительные результаты работы Многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях, пересмотренный вариант приложения 2 к Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1) и вопрос о порядке рассмотрения отдельных пунктов повестки дня текущей сессии.

19. Всемирный форум WP.29 принял к сведению доклад о работе сессии WP.29/AC.2 и согласился с его рекомендациями. Эти рекомендации по возможности отражены в соответствующих разделах доклада.

2.2 Программа работы и приоритеты

Документация: TRANS/WP.29/2001/1; неофициальные документы № 3 и 9, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

20. Программа работы, подготовленная секретариатом, была принята к сведению. Всемирный форум WP.29 предложил председателям вспомогательных органов рассмотреть ее и сообщить секретариату о любых исправлениях или изменениях, которые будут сочтены необходимыми.

21. Представитель Австралии передал неофициальный документ № 3, в котором содержится анализ затрат-выгод применительно к предложенному проекту новых правил, устанавливающих эксплуатационный стандарт для устройства контроля за качеством воздуха в кабине транспортного средства (TRANS/WP.29/743, пункты. 24 и 25).

22. Делегат от Германии представил проекты двух новых правил, касающихся транспортных средств, работающих на водороде (неофициальный документ № 9).

23. Всемирный форум WP.29 провел обмен мнениями по обоим проектам и дал высокую оценку подготовительной работе делегаций Австралии и Германии. В этой связи WP.29 решил принять рекомендацию WP.29/АС.2 и рассмотреть вопрос о том, заинтересованы ли страны в разработке проектов этих новых правил, для того чтобы подготовить обоснованное решение относительно их включения в программу работы в ходе его следующей сессии в июне 2001 года.

2.3 Вопросы, вытекающие из шестидесятой третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ)

24. Всемирный форум WP.29 принял к сведению сообщение секретариата о ходе работы сессии КВТ. Он также согласился с предложением об организации совещания за круглым столом в ходе шестидесятой четвертой сессии КВТ (см. пункт 5 выше) и рекомендовал тему для другого совещания за круглым столом, которое могло бы быть проведено в будущем (см. пункт 6 выше).

2.4 Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях

Документация: неофициальный документ № 8, указанный в приложении к настоящему докладу

25. Секретариат проинформировал WP.29 о результатах работы второй сессии этой группы и о подготовке ее третьей сессии (20 и 21 марта 2001 года). Был распространен перечень документов этой группы, который имеется в Интернете (неофициальный документ № 8).

3. РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДОВ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ РАБОЧИХ ГРУПП WP.29

3.1 Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)
(Сорок четвертая сессия, 3-6 апреля 2000 года)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/48

26. Было упомянуто об устном сообщении, касающемся деятельности в данной области, которое было сделано Председателем GRRF на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/743, пункты 50-58), и WP.29 одобрил доклад.

3.2 Рабочая группа по вопросам шума (GRB)

(Тридцать третья сессия, 14 и 15 сентября 2000 года)

Документация: TRANS/WP.29/GRB/31

27. WP.29 напомнил об информации, представленной Председателем GRB в ходе сто двадцать второй сессии (TRANS/WP.29/743, пункты 59-64), и одобрил доклад.

3.3 Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE)

(Сорок пятая сессия, 2-6 октября 2000 года)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/45

28. WP.29 напомнил о результатах сессии, которые были подробно изложены Председателем GRE в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/743, пункты 65-79), и одобрил доклад.

29. Сославшись на дополнительное совещание, ставшее продолжением работы, начатой в ходе сорок пятой сессии, Председатель GRE сделал устное сообщение об итогах неофициального совещания GRE, состоявшегося в Женеве 10-12 января 2001 года (TRANS/WP.29/743, пункты 67 и 75). Он заявил, что работа этого неофициального совещания была сосредоточена на выработке проекта глобальных технических правил, касающихся установки устройств освещения и световой сигнализации, и дал весьма высокую оценку работе, проделанной на этом совещании. По его мнению, было рассмотрено около 50% данного проекта, хотя все еще сохраняются некоторые аспекты, требующие дальнейшего обсуждения. Для сохранения заданных темпов в работе Председатель GRE просил WP.29 одобрить решение о проведении еще одного неофициального совещания GRE, которое могло бы состояться в августе или сентябре 2001 года. Он также обратил внимание WP.29 на ряд вопросов, касающихся общих принципов глобальных технических правил, их структуры, формата, степени их охвата в национальном законодательстве и т.д. Он вызвался подготовить рабочий документ с изложением этих основных вопросов для первоначального рассмотрения WP.29/АС.2 в июне 2001 года.

30. WP.29 одобрил просьбу о проведении дополнительного неофициального совещания GRE и просил Председателя GRE представить на следующей сессии WP.29 информацию о месте и сроках проведения этого совещания. Что касается принципиальных аспектов глобальных технических правил, то WP.29 признал их потенциальное важное значение и согласился с тем, что их следует рассмотреть WP.29/AC.2 в ходе шестьдесят шестой сессии.

3.4 Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)
(Семьдесят девятая сессия, 16-19 октября 2000 года)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/58

31. Было упомянуто о выступлении Председателя GRSG на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/743, пункты 80-89), и WP.29 утвердил доклад.

32. Председатель WP.29 подтвердил, что независимо от сообщений, сделанных в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/743, пункт 89), Председатель GRSG согласился также выполнять председательские функции на восемьдесят первой сессии, которую намечено провести в Женеве 8-11 октября 2001 года, в последний раз перед его выходом на пенсию; после этого потребуется провести выборы нового председателя.

33. В данной связи представитель Бельгии сообщил WP.29 о том, что он, как предполагается, вскоре займет соответствующий пост в Комиссии европейских сообществ и что по этой причине он отказывается от поста Председателя GRSG.

3.5 Основные вопросы, рассмотренные на недавних сессиях
(Устные сообщения председателей)

3.5.1 Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP)
(Двадцать восьмая сессия, 27 ноября - 1 декабря 2000 года)

34. Председатель начал свое выступление с того, что проинформировал WP.29 о возможной опасности для слуха, связанной со срабатыванием подушки безопасности. Как он отметил, GRSP сочла, что до того, как принимать решение о любых ограничениях уровня шума при срабатывании подушки безопасности, надлежит провести дополнительные исследования в данной области. Эксперты от Франции и Швейцарии согласились подготовить совместное предложение и представить его GRSP.

35. Что касается креплений "ISOFIX" для детских удерживающих устройств, то, как отметил Председатель, GRSP приступила в качестве первого этапа деятельности к рассмотрению поправки к Правилам № 14 и Правилам № 44, касающейся включения в них положений о двух нижних жестких креплениях "ISOFIX". Он сообщил WP.29, что следует продолжать работу в рамках первого этапа, а также провести исследования в рамках второго этапа, с тем чтобы GRSP могла сделать выбор между верхним фаловым креплением и третьей опорой, требующейся для детских удерживающих устройств. Он также сообщил WP.29, что некоторые эксперты выразили разочарование в связи с использованием двухэтапного подхода. Председатель сообщил WP.29, что GRSP также приступила к рассмотрению глобальных технических правил о креплениях ремней безопасности.

36. Он также упомянул о том, что было достигнуто согласие по предложениям, касающимся внесения поправок в Правила № 16 (ремни безопасности), № 44 (детские удерживающие устройства) и № 94 (защита от лобового столкновения), а также по проекту исправления к Правилам № 17 (прочность сидений). Он сообщил, что эти предложения будут переданы WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2001 года. Затронув вопрос о Правилах № 22 (защитные шлемы), он заявил, что GRSP, как предполагается, на своей следующей сессии примет дополнительный проект исправления к поправкам серии 05 к Правилам № 22.

37. В связи с последующей деятельностью он отметил, что, как предполагается, продолжится разработка Правил № 14 (крепления ремней безопасности), № 16 (ремни безопасности), № 17 (прочность сидений), № 21 (внутреннее оборудование), № 29 (кабины грузовых транспортных средств) и № 44 (детские удерживающие устройства). Что касается других пунктов программы работы GRSP, то, как сообщил Председатель, GRSP намерена в связи с Правилами № 94 (защита от лобового столкновения) решить на своей сессии в мае 2001 года вопрос о предупредительной маркировке относительно детских удерживающих устройств, устанавливаемых против направления движения, на сиденьях, защищенных передней подушкой безопасности. В связи с Правилами № 95 (защита от боковых столкновений) Председатель напомнил, что, как предполагается, будут представлены новые предложения о конструкции деформирующихся барьеров, которые будут рассмотрены на следующих сессиях.

38. В связи с оценкой опасности повреждения шейных отделов позвоночника при наезде на транспортное средство на низкой скорости сзади Председатель сообщил WP.29, что после того как WP.29 согласился с разработкой нового проекта правил (TRANS/WP.29/735, пункт 69), соответствующее предложение будет рассмотрено на будущих сессиях. Он напомнил WP.29, что для снижения степени опасности получения

травмы от внезапного резкого движения головы и шеи в Правила № 17 и № 25 (прочность сидений и подголовников) также необходимо будет внести надлежащие поправки.

3.5.2 Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE)
(Сорок третья сессия, 16-19 января 2001 года)

39. Председатель Рабочей группы GRPE напомнил о том, что до сорок первой сессии GRPE состоялись два неофициальных совещания, предложение о проведении которых было одобрено Всемирным форумом WP.29 на его сто двадцать первой сессии. Он отметил, что для рассмотрения такой расширенной программы совещание было начато на полтора дня раньше, но без устного синхронного перевода (TRANS/WP.29/735, пункты 72 и 73). Информация о результатах этих неофициальных совещаний была представлена Рабочей группе GRPE и будет полностью отражена в докладе о работе ее сессии.

40. Неофициальная группа, на которую была возложена задача разработки всемирного цикла испытаний на выбросы из мотоциклов (ВЦИМ), провела свое второе неофициальное совещание. Председатель ВЦИМ сообщил, что эта группа рассмотрела предложенные циклы вождения и процедуру испытаний. Он отметил, что группа сможет завершить работу над предложением о глобальной согласованной процедуре испытаний к маю 2001 года, после чего начнется осуществление программы официального утверждения. В ходе совещания группа ВЦИМ также рассмотрела информацию об исследовательской деятельности в данной области и согласовала график своей дальнейшей работы. Председатель GRPE подтвердил, что группа ВЦИМ должна провести свое следующее неофициальное совещание непосредственно по окончании сорок второй сессии GRPE.

41. Рабочая группа по всемирной процедуре сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ) провела свое десятое неофициальное совещание. Ее Председатель представил на рассмотрение GRPE возможную процедуру для всемирного переходного цикла, отражающего реальную работу двигателя большой мощности. Он сообщил, что начался первый этап испытаний на официальное утверждение и что доклад будет представлен в ходе следующей сессии GRPE. На совещании рабочей группы ВСБМ ИСО проинформировала о своей деятельности в данной области. Председатель GRPE запросил у Всемирного форума WP.29 указания относительно дальнейшей деятельности рабочей группы ВСБМ и процедуры установления глобальных технических правил в рамках Глобального соглашения 1998 года.

42. Председатель GRPE проинформировал, что в ходе ее сессии GRPE заслушала сообщение г-на Кшижановского из Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) о

выбросах твердых частиц. После продолжительного обсуждения данного вопроса GRPE решила сформировать рабочую группу по выбросам твердых частиц, для которой были приняты положения о круге ведения. В случае одобрения WP.29 этого решения эта группа проведет свое первое неофициальное совещание непосредственно после сорок второй сессии GRPE.

43. Сообщив о деятельности самой Рабочей группы GRPE, Председатель проинформировал WP.29 о том, что были приняты поправки к Правилам № 83 (выбросы из транспортных средств категорий M1 и N1), № 100 (аккумуляторные электромобили) и № 67 (оборудование для СНГ) и что GRPE решила передать их WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2001 года.

44. В связи с будущей работой Председатель GRPE представил краткую информацию о новой области деятельности (гибридные автомобили), применительно к которой GRPE приступила на основе предложения Франции к изучению вопроса о том, какие из правил ЕЭК имеют отношение к данной теме. Он также упомянул о том, что должна продолжиться работа над рядом предложений, касающихся ряда правил ЕЭК, которыми занимается GRPE, однако не привел никаких подробных сведений.

45. После напоминания, сделанного экспертом от МОПАП, Председатель GRPE сообщил о том, что после обмена информацией о национальных и международных требованиях в отношении выбросов было представлено предложение по разработке глобальных технических правил о бортовых диагностических системах (БДС) для транспортных средств большой грузоподъемности. GRPE поддержала эту инициативу в принципе, решив, однако, что договаривающимся сторонам Глобального соглашения 1998 года нужно будет по своему усмотрению определить, следует ли включить этот пункт в перечень приоритетов для разработки глобальных технических правил.

3.5.3 Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)

(Сорок девятая сессия, 29 января - 2 февраля 2001 года)

46. Председатель GRRF проинформировал WP.29 о принятии поправок к Правилам № 13 и 13-Н, касающихся предупреждения ложного сигнала датчика, указывающего на выход из строя антиблокировочных систем, обновления предписаний для транспортных средств, оснащенных инерционными тормозными системами, согласования соответствующих положений с добавлением В.2 к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и электромобилей. Он отметил, что данные поправки, объединенные с поправками,

принятыми на сорок восьмой сессии GRRF, будут переданы WP.29 или AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2001 года.

47. В связи с другим предложением, касающимся условий использования в электрических стояночных тормозных системах общих компонентов из рабочей тормозной системы, Председатель проинформировал WP.29 о том, что была достигнута договоренность с оговоркой экспертов от Японии относительно необходимости его дополнительного изучения.

48. Он также напомнил, что по предложению об официальном утверждении модульного типа для прицепов было достигнуто общее согласие и что, как ожидается, это предложение может быть официально принято на следующей сессии GRRF в сентябре 2001 года. Он отметил, что был также рассмотрен вопрос об отдельном официальном утверждении прицепов и что соответствующее конкретное предложение должно быть передано на рассмотрение GRRF. Он проинформировал WP.29, что будет продолжена работа, касающаяся периодических технических осмотров и освещения стоп-сигналов. В отношении других вопросов, связанных с торможением, он сообщил WP.29, что был представлен окончательный доклад Соединенного Королевства по проблеме совместимости составов большегрузных транспортных средств и что GRRF решила рассмотреть его на неофициальном совещании, которое будет организовано Соединенным Королевством.

49. Коснувшись поправок к Правилам № 89 (устройства для ограничения скорости), Председатель проинформировал WP.29, что была завершена работа над предложением о транспортных средствах категорий M1 и N1 и что Всемирному форуму WP.29 будет предложено рассмотреть это предложение на его следующей сессии в июне 2001 года. Он упомянул о том, что данный вопрос носит не только технический характер и что эксперт от Германии сделал заявление, высказавшись против включения в эти Правила положений о регулируемых устройствах ограничения скорости.

50. Председатель GRRF проинформировал WP.29 о результатах работы по подготовке глобальных технических правил по шинам, достигнутых неофициальной группой в ходе ее последнего совещания в Лондоне. Он упомянул о том, что после произошедших в Соединенных Штатах Америки событий (TRANS/WP.29/743, пункт 55) в будущей работе необходимо принять во внимание решение США о настоятельной необходимости внесения поправок в Федеральный стандарт по безопасности конструкции автомобиля, касающийся шин. Он также сообщил о продолжении разработки новой процедуры испытания шин на сцепление с дорогой и объявил, что новое совещание неофициальной группы запланировано провести в июне 2001 года.

51. В связи с правилами по шинам, прилагаемым к Соглашению 1958 года, Председатель сообщил, что предложения по проекту поправок к Правилам № 30 (пневматические шины), № 54 (пневматические шины для коммерческих транспортных средств) и № 109 (пневматические шины с восстановленным протектором для коммерческих транспортных средств) должны быть переданы WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2001 года, тогда как разработка Правил № 106 (шины для сельскохозяйственных транспортных средств) и № 108 (шины с восстановленным протектором) будет продолжена.

52. Что касается важного вопроса о том, следует ли регламентировать использование саморегулирующихся систем поддержания скорости (ССПС), то GRRF сочла, что системы ССПС охвачены существующим текстом Правил № 13 в том случае, если они функционируют во взаимодействии с тормозными системами. Он также подтвердил мнение GRRF о том, что на нынешнем этапе разработки развитие этой новой технологии может быть замедлено необоснованными нормативными требованиями.

53. Применительно к другим областям работы Председатель сообщил о продолжении разработки Правил № 78 (торможение мотоциклов), № 79 (рулевое управление), № 90 (сменные тормозные накладки в сборе), № 111 (управление и устойчивость), а также работы над проектом новых правил о колесах, проектом глобальных технических правил о сменных тормозных накладках и по согласованию требований к торможению мотоциклов. Что касается последней сферы деятельности, то промышленность предпринимает значительные усилия для разработки программы испытаний в целях облегчения обсуждения этого вопроса; это свидетельствует о ее решительном намерении продолжать работу в этом направлении.

54. В связи с оговоркой относительно необходимости дополнительного изучения, сделанной на сессии GRRF (см. пункт 47 выше), представитель Японии проинформировал WP.29 о том, что проведенная в его стране работа позволила эту оговорку снять.

3.5.4 Рабочая группа по вопросам шума (GRB) (Тридцать четвертая сессия, 20-23 февраля 2001 года)

55. Председатель GRB сообщил о том, что продолжается рассмотрение предложения по проекту новых правил ЕЭК, касающихся шума, создаваемого шинами при качении. Эти новые правила, как предполагается, будут действовать параллельно будущей директиве Европейского сообщества по тому же вопросу и в них будут предусмотрены поправки к

действующей директиве ЕК о шинах. Данное предложение уже полностью разработано, и сейчас лишь рассматривается вопрос о незначительных уточнениях и окончательном утверждении предлагаемых пределов и переходных положений. Председатель заявил, что в Европейском сообществе до сих пор осуществляется согласительная процедура между Европейским парламентом и Советом с целью снижения предельных значений и выработки приемлемых переходных условий.

56. В связи со вторым важным вопросом, рассматривавшимся на сессии, Председатель сообщил, что GRB продолжила обсуждение аспектов разработки Правил № 51, касающихся шума, производимого транспортными средствами категорий М и N. Он разъяснил, что из-за растущих жалоб населения на создаваемый транспортом шум, а также ввиду наличия новых технологий и технических средств следует пересмотреть методы испытаний и допустимые для официального утверждения пределы, предусмотренные в Правилах № 51, с целью дальнейшего снижения нынешнего транспортного шума. Он сообщил GRB об исследованиях, проведенных различными делегациями, и о статистической работе с целью оценки нынешних условий функционирования транспортных средств. На основе этих результатов GRB в принципе решила разработать новый, более практичный метод проведения испытаний на шум. Три делегации сделали различные выводы относительно процедуры испытания и внесли различные предложения. Для достижения прогресса в данной области GRB подготовила перечень вопросов, которые следует решить на основе разработки нового метода испытаний для Правил № 51. Председатель заявил, что GRB решила тщательно изучить эти вопросы для их всестороннего обсуждения на следующей сессии, на которой предстоит разработать краткий план дальнейшей деятельности.

57. В связи с Правилами № 59 Председатель отметил, что GRB рассмотрела три поправки, предложенные Российской Федерацией, включая просьбу о расширении положений этих Правил за счет всех транспортных средств категорий М и N. И хотя эти аспекты уже обсуждались в прошлом, эксперты решили вновь изучить вопрос о наличии на рынке сменных систем выпуска, предназначенных для крупногабаритных транспортных средств, и в случае принятия приемлемого решения вновь рассмотреть практическую возможность разработки определений, касающихся метода испытания для таких систем. Второе предложение о поправке касается использования надлежащего метода испытания - для действующего варианта Правил № 51 - в процессе первоначального официального утверждения, включая официальное утверждение сменного глушителя. Первоначально третью поправку предполагалось внести только в вариант текста на русском языке, однако в принципе она параллельна внесенным в Правила № 92 поправкам о сменных системах выпуска для мотоциклов. GRB просила

экспертов от Российской Федерации завершить разработку их предложения в данной связи, с тем чтобы его можно было рассмотреть на следующей сессии.

4. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА

4.1 Статус Соглашения и прилагаемых к нему правил, включая последний доклад о ситуации в данной области

Документация: TRANS/WP.29/343/Rev.9

58. Секретариат представил новое издание документа о статусе (TRANS/WP.29/343/Rev.9), отражающего ситуацию по состоянию на 21 февраля 2001 года. Он подтвердил, что за прошедшее после этой даты время никакой новой информации не поступило. Он также сообщил WP.29, что этот документ уже можно получить на Web-сайте WP.29 как в системе "WordPerfect", так и в формате "pdf" для системы "Adobe Acrobat Reader", хотя этот формат еще нуждается в некоторой доработке, с тем чтобы его можно было использовать также в тексте на русском языке.

4.2 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПОПРАВК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ

4.2.1 Правила № 23 (задние фары)

Документация: TRANS/WP.29/2001/5

59. WP.29 рассмотрел поправку и рекомендовал AC.1 утвердить ее.

4.2.2 Правила № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/2001/13

60. Рассмотрение данного пункта было отложено (см. пункты 8 и 12 выше).

4.2.3 Правила № 37 (лампы накаливания)

Документация: TRANS/WP.29/2001/6

61. WP.29 принял к сведению описание и обоснование предложения, внесенного Председателем GRE, и рекомендовал AC.1 утвердить его.

4.2.4 Правила № 39 (спидометры)

Документация: TRANS/WP.29/2001/14; неофициальный документ № 10, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

62. WP.29 решил передать неофициальный документ № 10 на рассмотрение GRSG на ее следующей сессии, которая состоится в апреле 2001 года. Однако он принял предложение представителя Европейского комитета об исключении положения, касающегося диапазона самых низких испытательных скоростей (25 км/ч), указанного в пункте 5.2.5 этого документа. Кроме того, он решил доработать положения об испытательных скоростях в данном пункте, с тем чтобы проводилось четкое различие между скоростями, указанными в качестве конкретного значения, и скоростями, указанными в качестве процентной доли от максимальной скорости. Принятый текст приведен ниже, и WP.29 рекомендовал АС.1 утвердить документ с внесенными в него поправками.

Пункт 5.2.5 изменить следующим образом:

"5.2.5 Испытание транспортного средства проводится при следующих скоростях:

Максимальная расчетная скорость (V_{max}) транспортного средства, указанная заводом-изготовителем (км/ч)	Испытательная скорость (V_1) (км/ч)
$V_{max} \leq 45$	80% от V_{max}
$45 < V_{max} \leq 100$	40 км/ч и 80% от V_{max} (если результирующая скорость ≥ 55 км/ч)
$100 < V_{max} \leq 150$	40 км/ч, 80 км/ч и 80% от V_{max} (если результирующая скорость ≥ 100 км/ч)
$150 < V_{max}$	40 км/ч, 80 км/ч и 120 км/ч

"

4.2.5 Правила № 45 (устройства для очистки фар)

Документация: TRANS/WP.29/2001/7

63. WP.29 принял к сведению поправку только к тексту на французском языке и рекомендовал АС.1 утвердить ее.

4.2.6 Правила № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации)

Документация: TRANS/WP.29/2001/8

64. Рассмотрение данного пункта было отложено (см. пункты 8 и 12 выше).

4.2.7 Правила № 50 (подфарники, задние габаритные огни, стоп-сигналы, указатели поворота для мотоциклов)

Документация: TRANS/WP.29/2001/9

65. WP.29 отметил, что данное предложение позволит согласовать текст Правил с соответствующей директивой ЕЭК. Он рекомендовал АС.1 утвердить его со следующими исправлениями в тексте на французском языке:

Пункт 9 (касается только текста на французском языке).

Приложение 1, пункт 3 (касается только текста на французском языке).

4.2.8 Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)

Документация: TRANS/WP.29/2001/3

66. WP.29 принял к сведению исправление и рекомендовал АС.1 утвердить его.

4.2.9 Правила № 53 (установка устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах категории L3)

Документация: TRANS/WP.29/2001/10

67. WP.29 отметил, что данное предложение позволит согласовать текст Правил с соответствующей директивой ЕК. Он рекомендовал АС.1 утвердить его со следующими исправлениями:

Пункты 5.13, 6.3.7 и 6.6.1, поправки, предложенные в документе TRANS/WP.29/2001/10, следует исключить (Примечание: Предлагаемый текст уже существует в поправках серии 01 к Правилам № 53).

Пункты 6.1.3.1.2, 6.2.3.1.2 и 6.6.3.1 (касается только текста на французском языке).

4.2.10 Правила № 63 (шум, производимый мопедами)

Документация: TRANS/WP.29/2001/4

68. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его.

4.2.11 Правила № 69 (задние опознавательные знаки для тихоходных транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/2001/11

69. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его. Отмечалось, что это позволит ввести обязательное испытание опознавательных знаков на изгиб.

4.2.12 Правила № 74 (установка устройств освещения и световой сигнализации на мопедах)

Документация: TRANS/WP.29/2001/12

70. WP.29 отметил, что данное предложение позволит согласовать текст Правил с соответствующей директивой ЕК. Он рекомендовал АС.1 утвердить его со следующими исправлениями:

Пункты 5.13, 6.3.1 и 6.8.7, поправки, предлагаемые в документе TRANS/WP.29/2001/12, следует исключить (Примечание: Предлагаемый текст уже существует в поправках серии 01 к Правилам № 74).

Пункты 6.1.3.1.2, 6.2.3.1.2 и 6.6.3.1 (касается только текста на французском языке).

Пункт 6.3.3.1 (касается только текста на французском языке).

4.2.13 Правила № 75 (шины для мотоциклов)

Документация: TRANS/WP.29/2001/2

71. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его.

4.2.14 Правила № 97 (система сигнализации транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/2001/15

72. WP.29 рассмотрел предложение и принял исправления, предложенные экспертом от Европейского сообщества; принятый текст воспроизведен в приложении 2 к настоящему докладу. WP.29 рекомендовал АС.1 утвердить документ с внесенными в него поправками.

4.2.15 Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ)

Документация: TRANS/WP.29/2001/16

73. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его.

4.2.16 Правила № 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/2001/17

74. Рассмотрение данного пункта было отложено (см. пункты 8 и 12 выше).

4.3 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ НОВЫХ ПРАВИЛ

75. Рассмотрение всех трех проектов новых правил было отложено (см. пункты 8 и 12 выше). Название проектов правил и условные обозначения соответствующих документов приведены в повестке дня сессии (TRANS/WP.29/775, пункты 4.3.1 - 4.3.3).

4.4 ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПОПРАВОК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ, РАССМОТРЕНИЕ КОТОРЫХ ЕЩЕ НЕ ЗАВЕРШЕНО

76. Рассмотрение поправок к правилам № 18, 36, 52 и 107 было отложено. В связи с Правилами № 18 отмечалось, что предлагаемые поправки могут быть приняты только вместе с проектом новых правил о защите автотранспортных средств от несанкционированного использования (см. пункт 75 выше), тогда как в случае правил № 36, 52 и 107 следует дождаться опубликования директивы Европейского сообщества о городских и международных автобусах (см. пункт 12 а) выше). Условные

обозначения документов, содержащих предлагаемые поправки, приведены в повестке дня сессии (TRANS/WP.29/775, пункты 4.4.1-4.4.4).

5. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ)

5.1 Правовые и административные процедуры, а также статус Соглашения

Документация: неофициальный документ № 7, указанный в приложении к настоящему докладу

77. К WP.29 обратилась г-жа Марго Оджи, директор Управления мобильных источников Отдела атмосферных ресурсов и радиации Агентства охраны окружающей среды США. Она напомнила о своих выступлениях перед WP.29 в 1996 году, когда было внесено предложение по Глобальному соглашению, и в 1998 году, когда оно было открыто для подписания и подписано Соединенными Штатами Америки. Она подчеркнула принципы данного Соглашения и обратилась к его договаривающимся сторонам и WP.29 с просьбой соблюдать их с пользой для общества. Она предложила следующие критерии определения нормативных приоритетов:

- важное значение охраны здоровья населения, обеспечения безопасности и охраны окружающей среды; данные мероприятия также позволят в максимальной степени использовать имеющиеся ресурсы;
- согласование, но ни в коем случае не за счет здравоохранения, охраны окружающей среды и безопасности транспортных средств;
- демонстрация успешных результатов, полученных в рамках данного процесса;
и
- рассмотрение новых вопросов в тех случаях, если страны не разработали соответствующие нормы или подходы.

78. В ходе последовавшего за выступлением г-жи Оджи обсуждения данного вопроса WP.29 и договаривающиеся стороны Глобального соглашения затронули вопросы, связанные с осуществлением деятельности Исполнительного комитета Соглашения. Многие эксперты, особенно от неправительственных организаций, заявили о своем решительном требовании обеспечить присутствие наблюдателей на сессиях этого Комитета. WP.29 сделал вывод о том, что все положения, касающиеся деятельности Исполнительного комитета и целей Соглашения, в полной мере изложены в тексте самого

Соглашения, в том числе и в отношении прозрачности процесса разработки глобальных технических правил. WP.29 также согласился с тем, что договаривающиеся стороны Соглашения, образующие Исполнительный комитет, наделены всеми полномочиями для принятия решения о присутствии наблюдателей на сессиях.

79. Представитель Южно-Африканской Республики сделал заявление, которое воспроизведено в приложении 4 к настоящему докладу.

80. Секретариат представил неофициальный документ № 7 и подтвердил, что со времени его подготовки не было получено никакой дополнительной информации, поэтому в нем верно отражена ситуация о статусе Соглашения (11 договаривающихся сторон и 2 стороны, подписавшие это Соглашение).

81. Представитель Российской Федерации обратил внимание WP.29 на вопрос о согласовании требований в области автомобильных норм тех стран, которые используют различные системы официального утверждения, и тех стран, которые используют систему самосертификации. WP.29 в принципе решил, что положения Соглашения 1998 года гарантируют выполнение таких задач и что при необходимости глобальные технические правила могут быть отражены в Соглашении 1958 года, в котором будет предусмотрена возможность обеспечения взаимного признания официальных утверждений типа.

5.2 Будущие глобальные технические правила (гтп)

Документация: TRANS/WP.29/2000/33; TRANS/WP.29/2000/44; TRANS/WP.29/2000/66; TRANS/WP.29/2001/21; неофициальные документы № 2, 4 и 5, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

82. WP.29 принял к сведению рабочие документы, содержащие различную информацию о рассмотрении предложений, касающихся будущих потенциальных глобальных технических правил и их приоритетов. Эксперт от КСАОД изложил точку зрения своей организации (неофициальный документ № 2). Были также приняты во внимание неофициальные документы, представленные Канадой и Соединенными Штатами Америки (неофициальные документы № 4 и 5). Было решено, что этот вопрос будет рассмотрен Исполнительным комитетом.

6. СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА (ОСМОТРЫ)

6.1 Статус Соглашения

Документация: неофициальный документ № 7, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

83. Секретариат представил неофициальный документ № 7 и подтвердил, что после его подготовки никакой дополнительной информации получено не было. Поэтому в нем верно отражен нынешний статус Соглашения (5 договаривающихся сторон, 19 сторон, подписавших Соглашение).

84. Секретариат настоятельно призвал представителей 19 стран, подписавших соглашение, ускорить процедуры ратификации, с тем чтобы обеспечить всестороннее осуществление Соглашения.

85. Представитель Финляндии заявил, что в его стране осуществляется национальная процедура ратификации, и отметил, что, как он предполагает, его страна вскоре присоединится к пяти нынешним договаривающимся сторонам.

6.2 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПРЕДПИСАНИЙ, КОТОРЫЕ БУДУТ ВКЛЮЧЕНЫ В СОГЛАШЕНИЕ В КАЧЕСТВЕ ПРИЛОЖЕНИЙ

6.2.1 Проект предписания № 1 (осмотры в отношении охраны окружающей среды)

Документация: ECE/RCTE/CONF./5/FINAL; TRANS/WP.1/1998/5; TRANS/WP.29/1999/18; TRANS/WP.29/1999/19

86. Председатель напомнил, что проект предписания № 1 в принципе был утвержден WP.29 и после этого одобрен Региональной конференцией ЕЭК по транспорту и окружающей среде (Вена, 12-14 ноября 1997 года). Он просил WP.29 рассмотреть внесенное позднее предложение о поправках к этому предписанию.

87. Представитель Российской Федерации заявил, что в соответствии с предложением, внесенным его страной (TRANS/WP.1/1998/5), заслуживает внимания предложение об уточнении условий измерения шума на осматриваемых транспортных средствах. Вместе с тем он согласился, что данный вопрос мог бы быть рассмотрен в будущем. По этой причине он снял с рассмотрения документ TRANS/WP.1/1998/5.

88. WP.29 отметил, что документ TRANS/WP.29/1999/18 имеет отношение к проекту предписания № 1 только на русском языке (ECE/RCTE/CONF./5/FINAL), и в принципе согласился с тем, что следует внести надлежащие исправления при окончательной доработке текста предписания № 1 на русском языке.

89. Эксперт от МКАС представил документ TRANS/WP.29/1999/19 и обосновал предложения относительно внесения поправок в проект предписания № 1. WP.29 рассмотрел этот документ и принял только те предложения, которые приведены ниже.

Пункт 3.1.1, Транспортные средства, оснащенные двигателем с принудительным зажиганием, в рубрике "Выбросы выхлопных газов, контролируемые при помощи усовершенствованной системы контроля" включить следующий новый пункт под заголовком "ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДЛЯ ОТКАЗА":

"- при высоком числе оборотов в режиме холостого хода "лямбда" за пределами диапазона $1 \pm 0,03$ или технических требований завода-изготовителя"

Пункт 3.1.2, Транспортные средства, оснащенные двигателем с воспламенением от сжатия, в рубрике "Коэффициент поглощения дыма (в соответствии с Правилами № 24 ЕЭК)¹" включить ссылку на новую сноску 2 и следующий текст новой сноски 2:

"² Допускается использование эквивалентных методов измерения".

Пункт 4, ЗАШУМЛЕННОСТЬ, "ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДЛЯ ОТКАЗА", изменить следующим образом:

"- отсутствуют (частично или полностью) либо серьезно повреждены".

Пункт 5, ДРУГИЕ ПУНКТЫ, ИМЕЮЩИЕ ОТНОШЕНИЕ К ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ, под заголовком "пункты", исправить слова "трансмиссия двигателя" на "двигатель и трансмиссия".

90. Завершая рассмотрение проекта предписания № 1 (ECE/RCTE/CONF./5/FINAL), WP.29 рекомендовал Административному комитету Соглашения 1997 года утвердить его с поправками, приведенными в пункте 89 выше, и с надлежащими исправлениями текста на русском языке на основе документа TRANS/WP.29/1999/18.

6.2.2 Проект предписания № 2 (осмотры в отношении безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/1999/44; TRANS/WP.29/2001/19; неофициальный документ № 6, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

91. Всемирный форум WP.29 отметил, что в предложении по проекту предписания № 2 содержатся положения о безопасности, которые были в принципе согласованы WP.29 в ходе его сто десятой сессии в ноябре 1996 года, но впоследствии обновлены с учетом недавнего предложения МКАС.

92. Секретариат подтвердил, что документ TRANS/WP.29/2001/19 заменяет собой первоначальное предложение (TRANS/WP.29/1999/44). Он также пояснил, что некоторые разделы документа TRANS/WP.29/2001/19 были взяты из документа TRANS/WP.29/1999/44 и что эти разделы требуют дополнительного изучения, причем не только с точки зрения их значимости, но и для того, чтобы можно было сформулировать предложение о методах осмотра.

93. Представитель Российской Федерации внес на рассмотрение неофициальный документ № 6, в котором предлагаются некоторые дополнительные поправки. Он признал, что методы осмотра уже предусмотрены в документе TRANS/WP.29/2001/19, и согласился снять с обсуждения предложение об экологическом осмотре, что не имеет отношения к данному вопросу.

94. Всемирный форум WP.29 рассмотрел документ TRANS/WP.29/2001/19 и счел необходимым запросить компетентное мнение МКАС относительно разделов этого предложения, которые были взяты из прежнего документа (TRANS/WP.29/1999/44). Было решено, что замечания МКАС, возможно, целесообразно рассмотреть в ходе сто двадцать шестой сессии WP.29 в марте 2002 года. В принципе было принято решение, что после марта 2002 года этот текст смогут рассмотреть компетентные рабочие группы, т.е. GRRF, GRE, и GRSG.

95. Эксперт от МКАС принял предложение пересмотреть документ TRANS/WP.29/2001/19. Он согласился с тем, что в ходе его изучения следует сосредоточить внимание на устранении любых противоречий с директивой Совета Европейского сообщества 96/96/ЕС и учесть также все соответствующие предложения, содержащиеся в неофициальном документе № 6.

7. СВОДНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)

7.1 Проект пересмотра приложения 2:

Периодический осмотр транспортных средств - проверки, которые необходимо проводить

Документация: TRANS/WP.29/2000/2- TRANS/WP.1/2000/3; TRANS/WP.29/2001/18;
TRANS/WP.29/2001/20

96. WP.29 отметил, что документ, переданный экспертами от МКТА (TRANS/WP.29/2001/20), представляет собой обновленный вариант прежнего рабочего документа (TRANS/WP.29/2000/2- TRANS/WP.1/2000/3), содержащий также материалы, переданные представителями WP.29.

97. Эксперт от МКТА подтвердил, что положения предлагаемого обновленного варианта приложения 2 к СР.1 не только являются более подробными, но и обеспечивают, когда это возможно и уместно, согласование как технического содержания текста, так и нумерации его пунктов с директивой Европейского сообщества 96/96/ЕС. В связи с предложением о дополнительных поправках, которое было внесено Украиной (TRANS/WP.29/2001/18), он отметил, что некоторые из этих поправок следует принять во внимание и включить в документ TRANS/WP.29/2001/20.

98. WP.29 рассмотрел и принял документ TRANS/WP.29/2001/20 с поправками, приведенными в приложении 3 к настоящему докладу, включая также соответствующие изменения, предложенные Украиной в документе TRANS/WP.29/2001/18. WP.29 поручил секретариату передать принятый текст приложения 2 к СР.1 Рабочей группе по безопасности дорожного движения в соответствии с решениями, принятыми на сто двадцать первой сессии (TRANS/WP.29/735, пункты 105 и 106).

8. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

8.1 Публикация "Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) - методы работы; порядок присоединения"

Документация: TRANS/WP.29/2000/65

99. В соответствии с рекомендацией, вынесенной WP.29/AC.2 (см. пункт 16 выше), секретариат подтвердил, что поправки к проекту публикации будут распространены в документе под условным обозначением TRANS/WP.29/2000/65/Add.1. По его мнению, саму эту публикацию следует издать к концу года.

8.2 Правила № 14 (крепления ремней безопасности)

Документация: неофициальный документ № 1, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

100. WP.29 рассмотрел неофициальный документ, представленный МОПАП, в котором содержится просьба об упразднении ограничения в отношении многоместных нераздельных задних сидений, касающегося расстояния между креплениями ремней безопасности на заднем центральном сиденье и включенного в проект дополнения 2 к поправкам серии 05 к Правилам № 14 на сто двадцать второй сессии (TRANS/ WP.29/743, пункты 91 и 146).

101. WP.29 решил передать неофициальный документ № 1 на рассмотрение GRSP в ходе ее двадцать девятой сессии (7-11 мая 2001 года). Однако с учетом безотлагательного характера данной проблемы, на который ссылался эксперт от МОПАП, он поручил секретариату заранее подготовить соответствующий рабочий документ для WP.29 и условно включить вопрос о рассмотрении данного пункта в повестку дня WP.29 на июнь 2001 года по аналогии с ранее согласованными пунктами, касающимися Правил № 22 и 110 (см. пункты 15 и 19 выше).

8.3 Международная организация по научно-исследовательскому сотрудничеству (ИХРА): Материалы, представленные WP.29 Руководящим комитетом

Документация: Материалы, представленные ИХРА и указанные в приложении 1 к настоящему докладу

102. В соответствии с намерением относительно внесения взаимных вкладов в деятельность (TRANS/WP.29/743, пункт 18), г-н Р. Оуингс, помощник администратора НАБДД, представляющий отдел НИОКР, и член Руководящего комитета ИХРА, кратко сообщил WP.29 о целях, организационной структуре и достижениях ИХРА. Он охарактеризовал деятельность шести рабочих групп (по вопросам биомеханики; по вопросам лобового столкновения; по вопросам бокового столкновения; по вопросам совместимости транспортных средств; по вопросам защиты пешеходов; по вопросам логико-информационных транспортных систем) и назвал участников этой деятельности,

ведущие страны и организации, а также рассказал о тесной связи этой работы с работой технических конференций по вопросам повышения безопасности транспортных средств (ПБТС).

103. Полученная информация была высоко оценена. Отмечалось, что основная часть рабочих групп ИХРА занимается вопросами, относящимися к сфере деятельности GRSP, за исключением логико-информационных транспортных систем (ЛИТС), к которым могут иметь отношение некоторые вспомогательные органы WP.29.

104. Отмечалось также, что на будущую деятельность ИХРА окажут существенное воздействие итоги семнадцатой конференции по вопросам ПБТР, которая состоится в Амстердаме 4-7 июня 2001 года (представитель Нидерландов распространил второе обращение с просьбой о представлении документации - см. приложение 1 к настоящему докладу).

105. WP.29 в принципе согласился с необходимостью установить связи с ИХРА во всех областях, которые могут представлять взаимный интерес. В этой связи напоминалось о том, что уже было принято решение относительно начала рассмотрения вопроса о ЛИТС в ходе предстоящей июньской сессии WP.29 (см. пункты 13 и 19 выше).

9. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

106. Всемирный форум WP.29 утвердил доклад о работе своей сто двадцать третьей сессии вместе с приложениями к нему.

* * *

В. СЕССИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ КОМИТЕТОВ/ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА

1. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА

СЕМНАДЦАТАЯ СЕССИЯ Административного комитета (АС.1) измененного Соглашения

1.1 УЧРЕЖДЕНИЕ АС.1

107. Из 36 договаривающихся сторон Соглашения присутствовали представители 29 стран, которые учредили Административный комитет АС.1 для проведения его

семнадцатой сессии. АС.1 принял к сведению, что на голосование были вынесены только проекты поправок к действующим правилам.

1.2 ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

108. В соответствии с установившейся практикой Административный комитет АС.1 предложил Председателю WP.29 исполнять также функции Председателя АС.1.

1.3 ПРОЕКТЫ ПОПРАВОК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ - ГОЛОСОВАНИЕ В КОМИТЕТЕ АС.1

1.3.1 Правила № 23 (задние фары)

109. Число сторон, применяющих Правила: 32; присутствовало и участвовало в голосовании: 29. Документ TRANS/WP.29/2001/5 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве применимого ab initio исправления 1 к дополнению 5 к Правилам № 23.

1.3.2 Правила № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости)

110. Рассмотрение этого пункта было отложено (см. пункт 60 выше).

1.3.3 Правила № 37 (лампы накаливания)

111. Число сторон, применяющих Правила: 31; присутствовало и участвовало в голосовании: 28. Документ TRANS/WP.29/2001/6 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 21 к поправкам серии 03 к Правилам № 37 (статья 12 Соглашения).

1.3.4 Правила № 39 (спидометры)

112. Число сторон, применяющих Правила: 32; присутствовало и участвовало в голосовании: 28. Документ TRANS/WP.29/2001/14 был принят единогласно с изменениями, внесенными WP.29 (см. пункт 62 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит

этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 3 к Правилам № 39 (статья 12 Соглашения).

1.3.5 Правила № 45 (устройства для очистки фар)

113. Число сторон, применяющих Правила: 25; присутствовало и участвовало в голосовании: 23. Документ TRANS/WP.29/2001/7 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве применимого *ab initio* исправления 2 к дополнению 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 45 (только на французском языке).

1.3.6 Правила № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации)

114. Рассмотрение этого пункта было отложено (см. пункт 64 выше).

1.3.7 Правила № 50 (подфарники, задние габаритные огни, стоп-сигналы и указатели поворота для мотоциклов)

115. Число сторон, применяющих Правила: 31; присутствовало и участвовало в голосовании: 28. Документ TRANS/WP.29/2001/9 был принят единогласно с изменениями, внесенными WP.29 (см. пункт 65 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 4 к Правилам № 50 (статья 12 Соглашения).

1.3.8 Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)

116. Число сторон, применяющих Правила: 31; присутствовало и участвовало в голосовании: 27. Документ TRANS/WP.29/2001/3 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам,

применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве применимого ab initio исправления 1 к дополнению 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 51.

1.3.9 Правила № 53 (установка устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах категории L3)

117. Число сторон, применяющих Правила: 29; присутствовало и участвовало в голосовании: 26. Документ TRANS/WP.29/2001/10 был принят единогласно с изменениями, внесенными WP.29 (см. пункт 67 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 53 (статья 12 Соглашения).

1.3.10 Правила № 63 (шум, производимый мопедами)

118. Число сторон, применяющих Правила: 18; присутствовало и участвовало в голосовании: 15. Документ TRANS/WP.29/2001/4 был принят единогласно. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве применимого ab initio исправления 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 63.

1.3.11 Правила № 69 (задние опознавательные знаки для тихоходных транспортных средств)

119. Число сторон, применяющих Правила: 29; присутствовало и участвовало в голосовании: 27. Документ TRANS/WP.29/2001/11 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения проекта дополнения 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 69 (статья 12 Соглашения).

1.3.12 Правила № 74 (установка устройств освещения и световой сигнализации на мопедах)

120. Число сторон, применяющих Правила: 27; присутствовало и участвовало в голосовании: 25. Документ TRANS/WP.29/2001/12 был принят единогласно с изменениями, внесенными WP.29 (см. пункт 70 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 74 (статья 12 Соглашения).

1.3.13 Правила № 75 (шины для мотоциклов)

121. Число сторон, применяющих Правила: 26; присутствовало и участвовало в голосовании: 25. Документ TRANS/WP.29/2001/2 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения проекта дополнения 10 к Правилам № 75 (статья 12 Соглашения).

1.3.14 Правила № 97 (системы сигнализации транспортных средств)

122. Число сторон, применяющих Правила: 25; присутствовало и участвовало в голосовании: 24. Документ TRANS/WP.29/2001/15 был принят единогласно с изменениями, внесенными WP.29 (см. пункт 72 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 97 (статья 12 Соглашения).

1.3.15 Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ)

123. Число сторон, применяющих Правила: 29; присутствовало и участвовало в голосовании: 25. Документ TRANS/WP.29/2001/16 был принят единогласно. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации

Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 105 (статья 12 Соглашения).

1.3.16 Правила № 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости)

124. Рассмотрение этого пункта было отложено (см. пункт 74 выше).

2. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ)

ПЕРВАЯ СЕССИЯ Исполнительного комитета Соглашения

2.1 Выборы должностных лиц

125. В соответствии с предложением представителя Канады, поддержанным представителями других договаривающихся сторон, г-н К. Фейт (Соединенные Штаты Америки) был избран Председателем Исполнительного комитета, а г-н Б. Говен (Франция) и г-н М. Найто (Япония) - заместителями Председателя.

2.2 Правовые и административные процедуры, касающиеся Соглашения

126. Исполнительный комитет провел обмен мнениями по вопросу о правовых и административных процедурах, а также об осуществлении Соглашения. К договаривающимся сторонам была обращена просьба изучить предлагаемые процедуры с целью подробного рассмотрения данного пункта на второй сессии Исполнительного комитета, которая состоится 28 июня 2001 года.

2.3 Приоритеты в области разработки глобальных технических правил

Документация: TRANS/WP.29/2000/33; TRANS/WP.29/2000/44; TRANS/WP.29/2000/66; TRANS/WP.29/2001/21; неофициальные документы № 2, 4 и 5, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

127. Председатель Исполнительного комитета провел обзор документов с изложением хода рассмотрения вопроса о приоритетах в области разработки будущих потенциальных глобальных технических правил и упомянул о соответствующих положениях Соглашения 1998 года. После его вступительного слова представителям договаривающихся сторон (Канады, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки и Японии) была

предоставлена возможность изложить свою точку зрения на основе переданных документов.

128. В качестве дополнения к уведомлению, представленному министерством транспорта Соединенных Штатов Америки (неофициальный документ № 5), г-жа М. Оджи устно изложила точку зрения Агентства охраны окружающей среды США. Она заявила, что ее Агентство будет готово официально представить свое уведомление для рассмотрения на второй сессии Исполнительного комитета.

129. Эксперт от Европейского сообщества напомнил об осуществляющихся внутренних процедурах установления приоритетов в деятельности, проводящейся в силу данного Соглашения, и отметил, что, как он предполагает, они будут официально представлены также ко второй сессии Исполнительного комитета. Кроме того, он напомнил о том, что в соответствии с трехсторонним заявлением (TRANS/WP.29/689, приложение 2) предполагается пересмотреть цели Соглашения после того, как пройдет пять лет с момента его принятия.

130. Председатель также произвел обзор замечаний и предложений, внесенных экспертами от МОПАП, КСАОД, МАЗМ, МТА/ФИА и МОПС, и поочередно обратился к экспертам от этих организаций с просьбой сделать краткие сообщения. Хотя, как он отметил, ответственность в нормативной сфере возложена на правительства, он высоко оценивает сотрудничество в рамках промышленных НИОКР и выражает признательность в связи с оказанной помощью в области нормативной деятельности.

131. Завершая рассмотрение данного вопроса, Председатель заявил, что принять решение об определении приоритетов в данной деятельности можно только после того, как будут представлены все предложения договаривающихся сторон. Он просил членов Исполнительного комитета изучить уже имеющиеся предложения и подготовиться к принятию решений на втором совещании в июне 2001 года.

2.4 Организация деятельности вспомогательных органов WP.29 в связи с подготовкой глобальных технических правил

132. Исполнительный комитет согласился обсудить данный пункт на своей следующей сессии при принятии решения о приоритетах в данной деятельности.

3. СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА (ОСМОТРЫ)

ПЕРВАЯ СЕССИЯ Административного комитета Соглашения

3.1 Выборы должностных лиц

133. По предложению представителя Венгрии, поддержанному представителями Эстонии и Румынии, Председателем и заместителем Председателя Административного комитета были избраны г-н Г. Мекел (Нидерланды) и г-н П. Кисуленко (Российская Федерация).

3.2 ПРОЕКТ НОВОГО ПРЕДПИСАНИЯ - ГОЛОСОВАНИЕ

Проект предписания № 1 (осмотры в отношении экологических характеристик)

134. По рекомендации Всемирного форума WP.29 Административный комитет принял большинством голосов проект предписания № 1, содержащийся в документе ECE/RCTE/CONF./5/FINAL, с поправками, внесенными WP.29 (см. пункт 90 выше). Представитель Румынии от голосования воздержался. Секретариату было поручено представить измененный документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для передачи договаривающимся сторонам Соглашения в качестве проекта предписания № 1 (пункт 1 статьи 2 Соглашения). Административный комитет решил, что в случае его принятия (в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Соглашения) проект этого предписания вступит в силу (пункт 3 статьи 2) в день его принятия, т.е. через шесть месяцев с момента направления уведомления депозитария, через посредство которого оно было препровождено договаривающимся сторонам Соглашения.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ БЕЗ
УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ В ХОДЕ СТО ДВАДЦАТЬ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ

Номер	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	МОПАП	8.2	A	Предлагаемое исправление к проекту дополнения 2 к поправкам серии 05 к Правилам № 14
2.	КСАОД	5.2	A	Приоритеты КСАОД в отношении глобальных технических правил
3.	Австралией	2.2	A	Предложение по проекту новых правил: единообразные предписания, касающиеся качества воздуха в кабинах транспортных средств, для снижения усталости и предупреждения случайного или преднамеренного отравления отработавшими газами (оценка затрат-выгод)
4.	Канадой	5.2	A/Ф	Приоритеты Канады в отношении глобальных технических правил по безопасности механических транспортных средств в рамках Глобального соглашения
5.	Соединенными Штатами Америки	5.2	A	Рекомендации по установлению глобальных технических правил в рамках Глобального соглашения ЕЭК ООН 1998 года (Федеральный регистр, Vol. 66, No.12; Notices - Docket No. NHTSA-00-7638; Notice 2)

Номер	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
6.	Российской Федерацией	6.2.2	A/P	Предложение по проекту добавления 2 - Предписание № 2: единообразные условия периодических технических осмотров колесных транспортных средств в отношении их пригодности к эксплуатации на дорогах (предложение по проекту поправок)
7.	Секретариатом	5.1 и 6.1	A	Сообщение о статусе Глобального соглашения 1998 года и Соглашения 1997 года о периодических технических осмотрах по состоянию на 28 февраля 2001 года
8.	Секретариатом	2.4	A	Документация - Web-сайт AC.7 - Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях
9.	Германией	2.2	A	Европейский комплексный проект по водородным двигателям
10.	МАЗМ	4.2.4	A	Замечания МАЗМ по документу WP.29/2001/14: предложение по проекту дополнения к Правилам № 39 (спидометры)
11.	МОПАП	6.2	A	Технические осмотры транспортных средств, находящихся в эксплуатации: замечания МОПАП

Номер	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
-	ИХРА	-	А	Международная организация по научно-исследовательскому сотрудничеству; март 2001 года: сообщение Руководящего комитета ИХРА для WP.29
-	Нидерландами	-	А	Семнадцатая Международная техническая конференция по повышению безопасности транспортных средств, Амстердам, 4-7 июня 2001 года; второе извещение и приглашение представлять документацию
-	Японией	-	А	Новости в министерстве транспорта (МТ), 26 февраля 2001 года
-	Канадой	-	А/Ф	Министерство по охране окружающей среды (выдержки из "Кэнеда гезет", часть I, 17 февраля 2001 года)
-	МОПАП	-	А	Технический конгресс ВДА (Бад-Хомбург, 26-27 марта 2001 года): Использование будущих технологий применительно к легковым автомобилям
-	Словакией	-	А	Пятая международная конференция: Испытание и официальное утверждение типа механических транспортных средств в международном контексте (Нитра, 20 и 21 сентября 2001 года)

Приложение 2

ПОПРАВКИ К ПРЕДЛОЖЕНИЮ ПО ПРОЕКТУ ДОПОЛНЕНИЯ 2 К ПОПРАВКАМ СЕРИИ 01 К ПРАВИЛАМ № 97 (TRANS/WP.29/2001/15), ПРИНЯТЫЕ WP.29 НА ЕГО СТО ДВАДЦАТЬ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ

Примечание: Принятые исправления выделены **жирным шрифтом**.

Пункт 5.3 изменить следующим образом (включая сноску 3):

"...стандарты ЕИСС¹, например EN 300 220-1 **V1.3.1** (2000-09), EN 300 220-2 **V1.3.1** (2000-09), EN 300 220-3 **V1.1.1** (2000-09) и EN 301 **489-3 V1.2.1** (2000-08) (включая любые консультативные предписания). Частота и максимальная мощность излучения радиосигналов, предусмотренные для приведения в действие и отключения **системы** охранной сигнализации, должны соответствовать рекомендации 70-03 (17 февраля 2000 года) ЕКПТ/ЕКР², касающейся использования устройств с близким радиусом действия³".

¹ (без изменений)

² ЕКПТ: Европейская конференция почтовой и телефонно-телеграфной связи;
ЕКР: Европейский комитет радиосвязи.

³ (без изменений)".

Пункт 17.3 изменить следующим образом:

"...стандарты ЕИСС (см. сноску 2, относящуюся к пункту 5.3), например EN 300 220-1 **V1.3.1** (2000-09), EN 300 220-2 **V1.3.1** (2000-09), EN 300 220-3 **V1.1.1** (2000-09) и EN 301 **489-3 V1.2.1** (2000-08) (включая любые консультативные предписания). Частота и максимальная мощность излучения радиосигналов, предусмотренные для приведения в действие и отключения **системы** охранной сигнализации, должны соответствовать рекомендации 70-03 (17 февраля 2000 года)

ЕКПТ/ЕКР (см. сноску 3, относящуюся к пункту 5.3), касающейся использования устройств с близким радиусом действия (см. сноску 4 к пункту 5.3)".

Пункт 31.2 изменить следующим образом:

"...стандарты ЕИСС (см. сноску 2, относящуюся к пункту 5.3), например EN 300 220-1 V1.3.1 (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1 (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1 (2000-09) и EN 301 **489-3** V1.2.1 (2000-08) (включая любые консультативные предписания). Частота и максимальная мощность излучения радиосигналов, предусмотренные для приведения в действие и отключения **иммобилизатора**, должны соответствовать рекомендации 70-03 (17 февраля 2000 года) ЕКПТ/ЕКР, касающейся использования устройств с близким радиусом действия (см. сноску 4 к пункту 5.3)".

Приложение 3

ПОПРАВКИ К ПРЕДЛОЖЕНИЮ ПО ПРОЕКТУ ПЕРЕСМОТРА ПРИЛОЖЕНИЯ 2 К
СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1): ПЕРИОДИЧЕСКИЙ
ОСМОТР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ - ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ
(TRANS/WP.29/2001/20), ПРИНЯТЫЕ WP.29 НА ЕГО
СТО ДВАДЦАТЬ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ

ВВЕДЕНИЕ изменить следующим образом:

" ...

За исключением нескольких специальных положений в разделе 9 в отношении транспортных средств, имеющих более восьми сидений, помимо сиденья водителя, никакого различия между категориями... не проводится..."

Пункт 2.2.1, способ осмотра, изменить следующим образом:

"...Визуальный осмотр на предмет обнаружения люфта либо использование специального адаптированного устройства для обнаружения люфта рулевого колеса".

Пункт 2.2.2, способ осмотра, изменить следующим образом:

"...и состояния гибких и универсальных соединений либо использование специального адаптированного устройства для обнаружения люфта рулевого колеса".

Пункт 7.2, заголовок, изменить следующим образом:

"7.2 Огнетушитель (если таковой требуется) (X)".

Пункт 7.9, заголовок, изменить следующим образом:

"7.9 Тахограф (если таковой требуется)".

Пункт 7.10, заголовок, изменить следующим образом:

"7.10 Устройство для ограничения скорости (если таковое требуется)".

Пункт 8, заголовок, изменить следующим образом:

"8. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ"

Пункт 8.1, способ осмотра, изменить следующим образом:

"Оценить уровень звука в соответствии с действующими предписаниями 1/".

Пункт 9, заголовок, изменить следующим образом:

**"9. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
ИМЕЮЩИХ БОЛЕЕ ВОСЬМИ СИДЕНИЙ, ПОМИМО СИДЕНЬЯ
ВОДИТЕЛЯ"**

Пункт 9.4.1, основные причины для отказа, изменить следующим образом:

"...

b) Откидные сидения, если таковые допускаются, закрываются неправильно.

..."

Пункт 9.10, заголовок, изменить следующим образом:

**"9.10 Правила перевозки детей и пассажиров с ограниченными возможностями
для передвижения (X)".**

Приложение 4

ЗАЯВЛЕНИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ЮЖНО-АФРИКАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
(см. пункт 79 доклада)

Южная Африка выразила свою обеспокоенность по поводу экономических трудностей, связанных как с подготовкой специалистов, так и с созданием надлежащих возможностей для обеспечения соответствия глобальным стандартам безопасности и охраны окружающей среды, и просила Соединенные Штаты Америки рассмотреть вопрос о том, какая поддержка ей может быть оказана в данном отношении.
