



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/792  
31 July 2001

RUSSIAN  
Original: ENGLISH and FRENCH

**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 ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ  
(26-29 июня 2001 года)**

**В. ДОКЛАДЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО/ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО  
КОМИТЕТОВ**

- 1) Соглашение 1958 года - восемнадцатая сессия Административного комитета  
(АС.1) измененного Соглашения (27 июня 2001 года)
- 2) Соглашение 1998 года (глобальное) - вторая сессия Исполнительного комитета  
(АС.3) Соглашения (28 июня 2001 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
УЧАСТНИКИ .....	1
<b>А. <u>Сессия WP.29</u></b>	
1. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ .....	2 - 4
2. КООРДИНАЦИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ .....	5 - 36

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
2.1. Доклад Административного комитета по координации работы (WP.29/AC.2) .....	10 - 26
2.2. Программа работы и документация .....	27 и 28
2.2.1. Предварительные проекты новых правил ЕЭК, предлагаемые Австралией и Германией .....	29 и 30
2.2.2. Подготовка совещаний "за круглым столом" на темы: "Новые технологии, используемые в силовых установках транспортных средств" (февраль 2002 года) и "Саморегулирующиеся транспортные системы" (февраль 2003 года) .....	31 и 32
2.2.3. Расписание сессий WP.29 и его вспомогательных органов на 2002 год и изменение расписания на 2001 год .....	33 и 34
2.3. Вопросы, вытекающие из пятидесяти шестой сессии ЕЭК .....	35
2.4. Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях .....	36
3. РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДОВ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ РАБОЧИХ ГРУПП WP.29 .....	37 - 78
3.1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) .....	37
3.2. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) .....	38
3.3. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) .....	39
3.4. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) .....	40

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
3.5. Основные вопросы, рассмотренные на последних сессиях (устные доклады председателей) .....	41 - 78
3.5.1. Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) .....	41 - 46
3.5.2. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) .....	47 - 53
3.5.3. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) .....	54 - 63
3.5.4. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) .....	64 - 78
4. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА .....	79 - 109
4.1. Статус Соглашения и прилагаемых к нему правил, включая последний доклад о ситуации в данной области .....	79 - 81
4.2. Рассмотрение проектов поправок к действующим правилам .....	82 - 102
(WP.29 рекомендовал принять предложенные проекты поправок к Правилам № 13, 13-Н, 14, 16, 17, 22, 30, 44, 54, 67, 83, 94, 100, 109 и 110. Решения Административного комитета (АС.1) Соглашения 1958 года см. в пунктах 132-149 ниже.) (Пункт, рассмотрение которого было отложено) .....	98
4.3. Рассмотрение проектов новых правил (Пункты, рассмотрение которых было отложено) .....	103
4.4. Рассмотрение проектов поправок к действующим правилам, по которым еще не принято решения .....	104 - 109
(WP.29 рекомендовал принять предложенные проекты поправок к Правилам № 36, 52 и 107. Решения Административного комитета (АС.1) Соглашения 1958 года см. в пунктах 151-155 ниже.)	

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
(Пункты, рассмотрение которых было вновь отложено) .....	104, 107, 109
5. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ) .....	110 - 117
5.1. Правовые и административные процедуры и статус Соглашения .....	110 - 114
5.2. Будущие глобальные технические правила (ГТП) .....	115 - 117
6. СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА (ОСМОТРЫ) .....	118 и 119
6.1. Статус Соглашения .....	118
6.2. Рассмотрение проектов предписаний, которые будут включены в Соглашение в качестве приложений .....	119
6.2.1. Проект предписания № 2 .....	119
7. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ .....	120 - 129
7.1. Публикация "Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29): методы работы; порядок присоединения" .....	120 и 121
7.2. Планы действий ИСО .....	122 - 124
7.3. Проводимые в Японии исследования по правилам безопасности .....	125 и 126
7.4. Конференция по транспорту и окружающей среде на уровне министров (Токио, 15-16 января 2002 года) .....	127
7.5. Восемнадцатая Международная техническая конференция по повышению безопасности транспортных средств (Нагоя, 19-22 мая 2003 года) .....	128

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
7.6. Пожелание выздоровления Почетному председателю WP.29 г-ну Дж. Поччи .....	129
8. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА .....	130
* * *	
<b>В. <u>Сессии Административного/Исполнительного комитетов</u></b>	
1. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА - ВОСЕМНАДЦАТАЯ СЕССИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА (АС.1) ИЗМЕНЕННОГО СОГЛАШЕНИЯ .....	131 - 156
1.1. Учреждение АС.1 .....	131
1.2. Проекты поправок к действующим правилам - <u>Голосование в АС.1</u> .....	132 - 149
1.2.1. <u>Правила № 13</u> (торможение) - Проект дополнения 6, к поправкам серии 09 .....	132
1.2.2. <u>Правила № 13</u> (торможение) - Исправление 1 к дополнению 5 к поправкам серии 09 .....	133
1.2.3. <u>Правила № 13-Н</u> (согласованное торможение) - Проект дополнения 2 .....	134
1.2.4. <u>Правила № 14</u> (приспособления для крепления ремней безопасности) - Исправление 1 к проекту дополнения 2 к поправкам серии 05 .....	135
1.2.5. <u>Правила № 16</u> (ремни безопасности) - Проект дополнения 12 к поправкам серии 04 .....	136

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
1.2.6. <u>Правила № 17</u> (прочность сидений) - Исправление 1 к дополнению 1 к поправкам серии 07 .....	137
1.2.7. <u>Правила № 22</u> (защитные шлемы) - Исправление 3 к поправкам серии 05 .....	138
1.2.8. <u>Правила № 22</u> (защитные шлемы) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 05 .....	139
1.2.9. <u>Правила № 30</u> (пневматические шины) - Проект дополнения 12 к поправкам серии 02 .....	140
1.2.10. <u>Правила № 44</u> (детские удерживающие устройства) - Проект дополнения 4 к поправкам серии 03 .....	141
1.2.11. <u>Правила № 54</u> (пневматические шины для грузовых транспортных средств) - Проект дополнения 14 .....	142
1.2.12. <u>Правила № 67</u> (оборудование для СНГ) - Исправление 2 к поправкам серии 01 .....	143
1.2.13. <u>Правила № 83</u> (выбросы, производимые транспортными средствами категорий M1 и N1) - Проект дополнения 2 к поправкам серии 05 .....	144
1.2.14. <u>Правила № 89</u> (устройства ограничения скорости) - Пункт, рассмотрение которого было отложено .....	145
1.2.15. <u>Правила № 94</u> (защита в случае лобового столкновения) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 01 .....	146
1.2.16. <u>Правила № 100</u> (аккумуляторные электромобили) - Проект дополнения 1 .....	147

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
1.2.17. <u>Правила № 109</u> (шины с восстановленным протектором для транспортных средств неиндивидуального пользования) - Проект дополнения 1 .....	148
1.2.18. <u>Правила № 110</u> (элементы специального оборудования для СПГ) - Исправление 2 .....	149
1.3. Рассмотрение проектов поправок к действующим правилам (по которым ранее не было принято решения) .....	150 - 155
1.3.1. <u>Правила № 18</u> (защита от несанкционированного использования) - Пункт, рассмотрение которого было отложено .....	150
1.3.2. <u>Правила № 36</u> (пассажирские транспортные средства большой вместимости) - Проект дополнения 5 к поправкам серии 03 .....	151
Исправление 1 к дополнению 3 к поправкам серии 03 .....	152
1.3.3. <u>Правила № 48</u> (установка устройств освещения и световой сигнализации) - Пункт, рассмотрение которого было отложено .....	153
1.3.4. <u>Правила № 52</u> (пассажирские транспортные средства небольшой вместимости) - Проект дополнения 3 к поправкам серии 01 .....	154
1.3.5. <u>Правила № 107</u> (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости) - Проект дополнения 1 .....	155
1.4. Рассмотрение проектов новых правил (Пункты, рассмотрение которых было отложено) .....	156
2. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ) - ВТОРАЯ СЕССИЯ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА (АС.3) СОГЛАШЕНИЯ .....	157 - 165

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
2.1. Правовые и административные процедуры, касающиеся Соглашения .....	157
2.2. Приоритеты в области разработки глобальных технических правил .....	158 - 164
2.3. Организация работы вспомогательных органов WP.29 в области подготовки глобальных технических правил .....	165

\* \* \*

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 - Перечень неофициальных документов, распространенных без  
условного обозначения в ходе сто двадцать четвертой сессии

Приложение 2 - Предварительное расписание сессий WP.29 и его вспомогательных  
органов на 2002 год

Приложение 3 - Проект публикации "Всемирный форум для согласования правил в  
области транспортных средств (WP.29): методы работы; порядок  
присоединения" - комментарии, переданные представителем  
Финляндии и рассмотренные WP.29 на его сто двадцать четвертой  
сессии

---

## ПРОЕКТ

### УЧАСТНИКИ

1. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) провел свою сто двадцать четвертую сессию 26-29 июня 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, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Испания, Италия, Казахстан, Канада, Китайская Народная Республика, Латвия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Корея, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Турция, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария, Швеция, Эстония, Южная Африка 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 его работе приняли участие представители Таиланда. Были также представлены следующие неправительственные организации: Международная организация по стандартизации (ИСО), Международный туристский альянс/ Международная автомобильная ассоциация (МТА/ФИА), Международная организация 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), Федерация европейских производителей фрикционных материалов (ФЕПФМ), Федерация европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Объединение по вопросам оказания технической помощи для автотранспортных средств и безопасности дорожного движения (ЮНАТАК), Международная конфедерация ассоциаций экспертов и консультантов (СИДАДЕК). По приглашению секретариата в работе сессии приняли участие эксперты от Ассоциации заводов-изготовителей двигателей и оборудования (МЕМА) и Общества инженеров автомобильной промышленности и транспорта (ОИАТ).

## А. СЕССИЯ WP.29

### 1. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Всемирный форум WP.29 утвердил предварительную повестку дня (TRANS/WP.29/790) с указанными ниже изменениями:

i) Дополнительные документы:

Пункт 4.2.3 - документ TRANS/WP.29/2001/35/Add.1

Пункт 7.1 - документ TRANS/WP.29/743, приложение 2

ii) Новые пункты:

7.2 - Планы действий ИСО

7.3 - Проводимые в Японии исследования по правилам безопасности

iii) Пункты, рассмотрение которых было отложено:

4.2.14 - Правила № 89 (см. пункт 11 ниже)

4.3.1-4.3.3 - Проекты новых правил (см. пункт 11 ниже)

4.4.1 и 4.4.3 - Проекты поправок, по которым еще не было принято решения (см. пункт 11 ниже)

4.4.5 - Было отложено рассмотрение только документа TRANS/WP.29/2000/23/Rev.1.

3. Секретариат подтвердил, что, за исключением двух документов (TRANS/WP.29/2001/25; TRANS/WP.29/2001/30), перечисленные в повестке дня документы были изданы на соответствующих рабочих языках, хотя некоторые из них лишь совсем недавно. В то же время было отмечено, что варианты рабочих документов в оригинале были своевременно распространены через Интернет на Web-сайте WP.29 (<http://www.unecse.org/trans/main/welcwp29.htm>). На Web-сайт были также помещены неофициальные документы, полученные секретариатом до сессии.

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

## **2. КООРДИНАЦИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ**

5. В первый день работы сессии WP.29 перед ее участниками выступил Директор Отдела транспорта г-н Х. Капел Феррер. Он проинформировал WP.29 о том, что, поскольку он выполнял функции Председателя Международной конференции по саморегулирующимся транспортным системам - путь к будущим стандартам (см. пункт 23 ниже), ему не удалось присутствовать на открытии сессии WP.29. Он кратко рассказал WP.29 об этой Конференции и разъяснил ее цели.

6. Говоря о событиях, произошедших после мартовской сессии WP.29, г-н Капел Феррер сообщил WP.29 о совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, которое было организовано ЕЭК и Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) 4 мая 2001 года. Он пояснил, что это совещание в принципе позволило объединить процессы, начатые на Конференции ЕЭК по транспорту и окружающей среде, состоявшейся в Вене в 1997 году, и Лондонской конференции по проблемам здоровья, транспорта и окружающей среды 1999 года. Он также напомнил о том, что на этом совещании высокого уровня было решено провести последующие министерские совещания, на которых следует рассмотреть возможность начала переговоров о рамочной конвенции по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Окончательное решение должно быть принято на втором совещании высокого уровня, которое планируется созвать до следующей конференции на высшем уровне по окружающей среде (через 10 лет после конференции на высшем уровне, состоявшейся в Рио-де-Жанейро), которую намечено провести в Йоханнесбурге осенью 2002 года.

7. Г-н Капел Феррер также проинформировал о пятьдесят шестой сессии ЕЭК, на которой вновь рассматривались вопросы транспорта и окружающей среды. В заключение он кратко сообщил о ситуации в секретариате, где продолжается процесс отбора кандидата на вакантную должность секретаря для обслуживания трех вспомогательных органов WP.29. Он вновь подтвердил свою личную готовность и намерение секретариата оказывать WP.29 всяческое содействие и пожелал ему успеха в работе.

8. После этого обращения с заявлениями выступили представители Южной Африки и Республики Кореи, разъяснившие положение в связи с присоединением этих стран к Соглашениям 1998 и 1958 годов (см. пункты 79 и 80 ниже).

9. Представитель Японии сообщил WP.29 о конференции по транспорту и окружающей среде на уровне министров, которая должна состояться в Токио в январе 2002 года. Подробную информацию см. в пункте 127 ниже.

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

10. Семьдесят шестая сессия WP.29/AC.2, на которой был рассмотрен вопрос о координации и организации работы WP.29, состоялась 25 июня 2001 года 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.

11. Административный комитет WP.29/AC.2 рассмотрел предварительную повестку дня текущей сессии WP.29 (TRANS/WP.29/790) и рекомендовал внести в нее некоторые изменения (см. пункт 2 выше). В связи с пунктами, рассмотрение которых было отложено, отмечалось, что:

- a) по пункту 4.2.14 в ЕС еще не было достигнуто согласия;
- b) по пунктам 4.3.1-4.3.3 внутренние процедуры в ЕС еще не завершены, поэтому Административному комитету AC.1 следует подождать их окончания и лишь после этого рассматривать данные пункты и проводить по ним голосование;
- c) по пункту 4.4.1 голосование следует проводить вместе с соответствующим проектом новых правил (пункт 4.3.1);
- d) по пункту 4.4.3 в ЕС еще не было достигнуто согласия.

12. При рассмотрении программы работы WP.29/AC.2 вновь отметил, что помимо наличия рабочих документов (А; В; С), упомянутых в документах TRANS/WP.29/2001/1 и Amend.1, после принятия соответствующих решений необходимо установить приоритеты работы (TRANS/WP.29/743, пункт 23). Секретариат пояснил, что в связи с наличием документов используются следующие обозначения: А = документ имеется в наличии; В = документ готовится на основе имеющегося проекта; С = документ отсутствует. Кроме того, в некоторых случаях (А) = документ ожидается в ближайшее время. Секретариат сообщил о своем намерении указывать эти пояснительные примечания в качестве сносок при подготовке будущих текстов программы работы или поправок к ней.

13. Что касается предварительного расписания сессий, то WP.29/AC.2 принял предложение эксперта от Европейского сообщества относительно изучения возможностей повышения эффективности работы с целью еще более оперативного реагирования на задачи, обусловленные использованием новых технологий, и просил эксперта от Европейского сообщества подготовить соответствующее предложение для рассмотрения на следующей сессии WP.29/AC.2. Было решено сосредоточиться на средне- и долгосрочном планировании, поскольку в краткосрочной перспективе никаких трудностей не возникает. В связи с этим WP.29/AC.2 рекомендовал одобрить просьбы председателей GRSG и GRSP о выделении дополнительной половины рабочего дня для проведения сессий каждой из этих групп в октябре и декабре 2001 года (см. пункт 34 ниже). Отмечалось, что для этих целей можно использовать половину рабочего дня с обеспечением устного перевода, которая была сэкономлена на предыдущей сессии WP.29 (первая половина дня 6 марта 2001 года), и было рекомендовано завершить следующую сессию WP.29 в пятницу, 9 ноября 2001 года, в 12 час. 30 мин., с тем чтобы сэкономить еще одну половину рабочего дня с обеспечением устного перевода.

14. Представитель Соединенных Штатов Америки сообщил WP.29/AC.2 о совещании в рамках Всемирной торговой организации, которое запланировано на пятницу, 29 июня 2001 года, и на котором должен быть рассмотрен новый пакет поправок к Соглашению о технических барьерах в торговле (ТБТ). WP.29/AC.2 признал актуальность этого вопроса и отметил, что следует четко обозначить и принять в качестве вклада в дело устранения торговых барьеров нормативный контроль, осуществляемый WP.29/AC.2. В этой связи было отмечено, что некоторые эксперты в области торговли недостаточно осознают данную проблему. WP.29/AC.2 упомянул в этом отношении о позитивной реакции Рабочей группы по политике в области технического согласования и стандартизации на выступление г-на В. Кутенева на ее совещании, состоявшемся 7 ноября 2000 года (TRANS/ WP.29/743, пункт 19).

15. WP.29/AC.2 также принял к сведению рекомендации относительно транспортных средств, которые в настоящее время рассматриваются многопрофильной группой экспертов по безопасности в туннелях, и рекомендовал внимательно изучить их после принятия этой группой.

16. WP.29/AC.2 также отметил сообщение Председателя GRPE о программе совещания "за круглым столом" по вопросу о будущих силовых установках и в принципе одобрил структуру этой программы (см. пункт 31 ниже).

17. В связи с предложением Австралии по новому проекту правил, касающихся качества воздуха в кабине транспортного средства (TRANS/ WP.29/776, пункты 21 и 23), WP.29/AC.2 отметил работу, проводящуюся в Российской Федерации, а также

информацию об оценке данной проблемы, производимой в Соединенных Штатах Америки и Японии. Поскольку результаты общественного расследования в Соединенных Штатах Америки будут переданы на рассмотрение WP.29 в ходе его ноябрьской сессии, было рекомендовано не принимать до начала этой сессии решения о том, нужно ли разрабатывать такие правила.

18. Что касается проектов правил о хранении водорода в газообразном/жидком состоянии на борту транспортных средств, то WP.29/АС.2 отметил, что GRPE решила учредить с этой целью неофициальную группу под председательством Германии, и рекомендовал WP.29 одобрить данный подход.

19. В отношении Глобального соглашения 1998 года WP.29/АС.2 принял к сведению информацию эксперта от Европейского сообщества о том, что он, хотя и не располагает официальным мандатом, уже может сообщить, каким аспектам ЕС отдает предпочтение в связи с будущими потенциальными глобальными техническими правилами. Было решено, что эта тема вместе с другими пунктами повестки дня должна быть рассмотрена Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года (АС.3) на его второй сессии, которая пройдет в четверг (28 июня 2001 года). Представитель Соединенных Штатов Америки заявила, что к третьей сессии АС.3 она подготовит предложение по формату будущих глобальных технических правил.

20. Что касается Соглашения 1997 года (осмотры), то WP.29/АС.2 принял к сведению информацию, представленную секретариатом (см. пункт 118 ниже), и согласился с тем, что вторую сессию Административного комитета Соглашения 1997 года (АС.4) следует созвать только после завершения разработки предложения по проекту предписания № 2 (TRANS/WP.29/776, пункты 94 и 95).

21. В связи с проектом публикации "WP.29: методы работы, порядок присоединения" WP.29/АС.2 отметил, что уже имеются все разделы этого текста, и рекомендовал WP.29 окончательно принять его на текущей сессии, разрешив секретариату закончить оформление и передать его для опубликования.

22. Было также возобновлено обсуждение вопроса о единообразном применении процедур официального утверждения по типу конструкции. Представитель Соединенного Королевства заявил, что соответствующее предложение уже было рассмотрено в ЕС, однако его необходимо изменить, с тем чтобы в нем была отражена система официальных утверждений ЕЭК. Отметив, что, хотя возможность представить его на текущей сессии и была упущена, он постарается сделать это на ноябрьской сессии WP.29/АС.2.

23. В связи с саморегулирующимися транспортными системами WP.29/AC.2 принял к сведению, что ИСО, МЭК и МСЭ под эгидой ЕЭК организовали 26 июня 2001 года во Дворце Наций международную конференцию, участники которой решили, что, для того чтобы WP.29 мог приступить к работе по данной теме, необходимо провести обзор технических предложений, и рекомендовали WP.29 направить г-ну И. Яну Ною из министерства транспорта Канады, являющемуся Председателем Рабочей группы по СТС ИХРА, предложение принять участие в работе ноябрьских сессий WP.29 и WP.29/AC.2 и просить его поделиться с WP.29 своим опытом в этой области.

24. Что касается других аспектов, то WP.29/AC.2 получил материалы из Японии по вопросу проведения научных исследований и разработке национальных правил, касающихся поля зрения водителя. Председатель GRSG подчеркнул, что речь идет об одном из основных рассматриваемых вопросов, и просил Японию внести вклад в его решение.

25. WP.29/AC.2 также рассмотрел предложение ЕСК (Европейского страхового комитета), касающееся системы напоминания о необходимости использования ремней безопасности. Было решено, что еще не настало время для передачи данного предложения на рассмотрение GRSP. В обоснование этого были приведены доводы о том, что, помимо возможных технических проблем, данная система является одной из многих систем, которые могли бы применяться для обеспечения соблюдения законодательных норм, и что поэтому необходимо рассмотреть возможные будущие правовые последствия ее применения.

26. WP.29 принял к сведению доклад о работе сессии WP.29/AC.2 и согласился с его рекомендациями, которые отражены в соответствующих разделах доклада.

## 2.2 Программа работы и документация

Документация: TRANS/WP.29/2001/1/Amend.1; неофициальный документ № 4, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

27. Была принята к сведению программа работы, подготовленная секретариатом. WP.29 просил председателей вспомогательных органов рассмотреть ее и указать секретариату на любые исправления или изменения, которые будут сочтены необходимыми.

28. В связи с предложением Комитета по внутреннему транспорту (неофициальный документ № 4) о том, чтобы внести эффективный вклад в выполнение Программы совместных действий по транспорту и окружающей среде, а также стимулировать применение правовых документов странами, WP.29 отметил Соглашение 1997 года о

периодических технических осмотрах и проект предписания № 1 об осмотрах в отношении экологических характеристик (см. пункты 117 и 118 ниже).

#### 2.2.1 Предварительные проекты новых правил ЕЭК, предлагаемые Австралией и Германией

29. WP.29 одобрил рекомендацию WP.29/АС.2 о том, чтобы отложить до следующей сессии, которая состоится в ноябре, принятие решения по предложению Австралии о разработке проекта новых правил, касающихся качества воздуха в кабинах транспортных средств (см. пункт 17 выше).

30. Он также согласился с предложением об учреждении неофициальной группы под эгидой GRPE и под председательством Германии с целью разработки проекта новых правил, касающихся хранения водорода в жидком или газообразном состоянии на борту транспортных средств (см. пункт 18 выше). Подчеркивалось, что пока еще нельзя заранее решить вопрос о применении конкретных норм.

#### 2.2.2 Подготовка совещаний "за круглым столом" на темы: "Новые технологии, используемые в силовых установках транспортных средств" (февраль 2002 года) и "Саморегулирующиеся транспортные системы" (февраль 2003 года)

31. WP.29 принял к сведению проект программы совещания "за круглым столом" на тему "Новые технологии, используемые в силовых установках транспортных средств", предложенного председателем в ходе сорок второй сессии GRPE. Секретариат подтвердил, что в секретариаты МОПАП и КОНКАВЕ направляются официальные письма с просьбой предложить темы для выступлений и представить кандидатуры выступающих по согласованию с КСАОД и другими заинтересованными сторонами. Председатель проинформировал WP.29 о том, что координационное совещание, которое планируется провести в Париже в конце октября 2001 года, должно согласовать детальную программу этого совещания "за круглым столом", которая будет представлена WP.29 на его следующей сессии. Он также сообщил о том, что, как ожидается, ее окончательный обзор GRPE проведет в ходе своей сессии в январе 2002 года.

32. Вопрос о подготовке к совещанию "за круглым столом", которое запланировано на февраль 2003 года, не обсуждался, поскольку WP.29 сможет приступить к рассмотрению некоторых направлений работы в области саморегулирующихся транспортных систем лишь после ноябрьской сессии 2001 года (см. пункт 23 выше).

2.2.3 Расписание сессий WP.29 и его вспомогательных органов на 2002 год и изменение расписания на 2001 год

33. Принятое предварительное расписание сессий на 2002 год содержится в приложении 2 к настоящему докладу. WP.29 отметил, что на сессии WP.29/AC.2, которая состоится в ноябре 2001 года, будут рассмотрены некоторые изменения принятого графика работы на долгосрочную и среднесрочную перспективу в целях повышения эффективности работы и решения задач, связанных с новыми технологиями.

34. Что касается дополнительной половины дня с обеспечением устного перевода для предстоящих сессий GRSG и GRSP (см. пункт 13 выше), то WP.29 решил организовать их следующим образом (добавив половину дня в конце сессий):

**GRSG, восемьдесят первая сессия:** 8 октября (14 час. 30 мин.) - 11 октября (17 час. 30 мин.)

**GRSP, тридцатая сессия:** 3 декабря (14 час. 30 мин.) - 6 декабря (17 час. 30 мин.)

2.3 Вопросы, вытекающие из пятидесяти шестой сессии ЕЭК

35. Секретариат кратко проинформировал WP.29 о результатах работы сессии Комиссии, состоявшейся 7-11 мая 2001 года, и сообщил, что доклад (E/2001/37-E/ECE/1387) можно просмотреть и/или загрузить в память компьютера с Web-сайта ЕЭК ООН (<http://www.unece.org>).

2.4 Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях

36. Секретариат проинформировал WP.29 о результатах работы третьего совещания этой группы (доклад TRANS/AC.7/6 и Add.1) и напомнил о предлагаемых мерах безопасности для транспортных средств. В этой связи было указано, что с подробной информацией можно ознакомиться на Web-сайте Отдела транспорта: <http://www.unece.org/trans/Welcome.html>

### **3. РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДОВ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ РАБОЧИХ ГРУПП WP.29**

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

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/28

37. WP.29 отметил устное сообщение, сделанное Председателем GRSP в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/776, пункты 34-38), и одобрил вышеуказанный доклад.

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

Документация: TRANS/WP.29/GRPE/41

38. Было отмечено устное сообщение, сделанное Председателем GRPE на сто двадцать третьей сессии (TRANS/WP.29/776, пункты 39-45). WP.29 одобрил доклад, включив в него заявление эксперта от КОНКАВЕ, вследствие чего пункт 57 доклада был изменен следующим образом:

"57. Эксперт от КОНКАВЕ поблагодарил МОПАП за то, что она еще раз представила на обсуждение Топливную хартию. Однако с учетом нынешних технических условий на топливо КОНКАВЕ считает, что содержание серы является единственной характеристикой топлива, которая имеет существенное значение для достижения норм выбросов Евро IV-V транспортными средствами, изготовленными по новым технологиям. В этой связи КОНКАВЕ ожидает результатов исследования Европейской комиссии на предмет необходимости установления уровней содержания серы ниже 50 млн.<sup>-1</sup>. КОНКАВЕ готов сотрудничать с другими партнерами из этой отрасли при реализации совместных программ в целях выработки более точных количественных показателей качества топлива для будущих двигателей, изготовленных по новым технологиям".

3.3 Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)  
(Сорок девятая сессия, 29 января - 2 февраля 2001 года)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/49

39. WP.29 отметил отчет о результатах работы сессии, который был сделан Председателем GRRF в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/776, пункты 46-54), и одобрил доклад этой группы.

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

Документация: TRANS/WP.29/GRB/32

40. WP.29 сослался на выступление Председателя GRB в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/776, пункты 55-57) и одобрил доклад этой группы.

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

3.5.1 Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE)  
(Сорок шестая сессия, 27-30 марта 2001 года)

41. Выступая с отчетом о результатах работы сессии, Председатель сообщил, что в случае Правил № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации) GRE сосредоточила работу на анализе вопросов автоматического включения некоторых устройств освещения и световой сигнализации и положений, допускающих автоматическую регулировку наклона луча в качестве предварительного параметра усовершенствованных систем переднего освещения (СПО). Он сказал, что работа в этом направлении еще не завершена, однако некоторые результаты уже достигнуты, что должно способствовать быстрому разрешению обоих вопросов. Он напомнил, что, хотя необходимо продолжить работу по определению единого огня и по некоторым другим предложениям в целях обновления этих Правил, тем не менее GRE завершила разработку предложения, касающегося установки дополнительных светоотражающих приспособлений, и решила представить его WP.29 на рассмотрение.

42. В связи с международным согласованием предписаний по установке устройств освещения и световой сигнализации GRE достигла некоторых результатов в работе над канадским предложением по потенциальным глобальным техническим правилам.

Председатель сообщил о решении провести в Оттаве (Канада) 4-7 сентября 2001 года дополнительное неофициальное совещание, которое уже было одобрено WP.29 в ходе его предыдущей сессии. Он высоко оценил усилия GRE и поблагодарил канадское правительство за его предложение организовать это совещание.

43. Что касается Правил № 6 и 7 (указатели поворота и габаритные огни, стоп-сигналы и контурные огни), то Председатель сообщил, что GRE завершила рассмотрение последних поправок, что дает возможность передать также на рассмотрение WP.29 предложения по сводному проекту поправок к Правилам № 3, 4, 23, 37, 38, 50, 65, 77, 87 и 91. Он сказал, что все связанные с этим предложения должны быть включены в повестку дня сессии WP.29, которая состоится в ноябре 2001 года, и что они охватывают вопросы, которые были приняты в ходе последних четырех сессий GRE.

44. В связи с Правилами № 37 (лампы накаливания) Председатель сообщил о продолжении рассмотрения определения "белый огонь" и метода измерения цветовых характеристик фар, однако конкретный вывод еще не сделан. Кроме того, применительно к Правилам № 65 (специальные предупреждающие огни) Рабочая группа сочла необходимым провести дополнительные исследования по аспектам безопасности в целях внедрения в практику новой категории предупреждающих огней и пересмотра допустимых значений силы света. Что касается Правил № 98 (фары, оснащенные газоразрядными источниками света), то было согласовано только исправление к тексту на французском языке, поскольку GRE отклонила предложение об использовании для проверки этих фар источников света серийного производства и не завершила работу над положениями об устройствах освещения с автоматической регулировкой наклона луча.

45. По проектам новых правил, касающихся фар, испускающих асимметричный луч ближнего света (№ 112) и симметричный луч ближнего света (№ 113), GRE приняла свод поправок и некоторые исправления к варианту на французском языке, что позволит дополнить текст этих проектов, из которого в ходе сессий в ноябре 2000 года WP.29 и АС.1 утвердили только основные части.

46. Председатель выразил сожаление по поводу того, что из-за нехватки времени GRE не смогла полностью рассмотреть все вопросы, включенные в ее повестку дня. Он заверил участников в том, что в ходе следующей сессии все отложенные вопросы будут тщательно рассмотрены. В частности, он упомянул о рассмотрении изменений, которые необходимо внести в целях внедрения в практику электросистем, работающих на напряжении 42 вольт, и возможных поправок к приложению 5 к Венской конвенции о дорожном движении 1968 года.

3.5.2 Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)  
(Восьмидесятая сессия, 2-6 апреля 2001 года)

Документация: неофициальный документ № 9, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

47. Председатель сообщил о результатах второго совещания неофициальной группы по "общим задачам", которое состоялось непосредственно перед сессией GRSG под председательством эксперта от Японии. Эксперт от Японии представил подробную информацию об этом совещании (неофициальный документ № 9). Он пояснил, что неофициальная группа достигла договоренности относительно руководящих положений и процедур выработки общих определений, т.е. восьми спецификаций по массе (нагрузке) и семи спецификаций по размерам. Он отметил, что эта неофициальная группа рассмотрит несколько вариантов определения категории транспортных средств. Подводя итоги, Председатель GRSG выразил надежду на то, что на следующем совещании, которое вновь состоится перед очередной сессией GRSG, т.е. 8 октября (вторая половина дня) и 9 октября (первая половина дня) 2001 года, удастся достигнуть заметного прогресса.

48. Говоря о сессии самой GRSG, Председатель сообщил о том, что ее участники отложили рассмотрение предложений, касающихся доступа к городским и международным автобусам для пассажиров с ограниченными возможностями к передвижению, в ожидании принятия окончательной позиции по соответствующей директиве Европейского сообщества. Тем не менее, как он пояснил, GRSG согласилась с тем, что необходимо обеспечить доступ ко всем транспортным средствам класса I для пассажиров с ограниченными возможностями к передвижению, включая лиц, передвигающихся в инвалидных колясках.

49. Информирова о дальнейшей разработке Правил № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости), 52 (пассажирские транспортные средства небольшой вместимости) и 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости), Председатель напомнил о том, что поправки к этим правилам уже были приняты и будут переданы WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2001 года. Он также сообщил WP.29 о том, что работа над предписаниями для троллейбусов должна быть завершена GRSG на ее следующей сессии.

50. В связи с Правилами № 66 (прочность верхней части конструкции) Председатель проинформировал о ходе работы неофициальной группы под председательством Венгрии. Касаясь еще одного вопроса безопасности, Председатель отметил, что, как ожидается, на

следующей сессии Норвегия и МОПАП совместно представят обновленное предложение по проекту правил, касающихся пожаробезопасности.

51. В отношении Правил № 43 (безопасные стекловые материалы) Председатель пояснил, что был принят проект соответствующего исправления, который будет передан WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2001 года. Он сообщил о том, что продолжается разработка как этих Правил, так и проекта глобальных технических правил и что на следующей сессии продолжится рассмотрение вопроса о постоянном коэффициенте пропускания света через окна транспортного средства за стойкой В. В заключение он проинформировал WP.29 о том, что GRSG решила выделить вопрос о заднем обзоре из предписаний, касающихся установки, и рассмотреть его на более позднем этапе.

52. Ссылаясь на другие пункты, находящиеся на рассмотрении GRSG, Председатель сообщил о принятии поправок к Правилам № 39 (механизм для измерения скорости), проекте новых правил, касающихся защиты транспортных средств категорий М1 и N1 от несанкционированного использования, и Правил № 97 (системы сигнализации транспортных средств). Тем не менее он предположил, что работа над этими правилами продолжится, как и работа над Правилами № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара) и над проектом новых правил, касающихся обозначения органов управления, контрольных приборов, индикаторов и поля зрения водителя, а также над проектом глобальных технических правил относительно очистки/промывки и размораживания/предотвращения запотевания ветрового стекла.

53. Напомнив о вопросе, который первоначально был представлен Всемирному форуму WP.29 в ноябре 1998 года, Председатель сообщил, что МОПАП отозвала свое предложение по определению мелкосерийного производителя, которое предназначалось для включения в Сводную резолюцию СР.3.

### 3.5.3 Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) (Двадцать девятая сессия, 7-11 мая 2001 года)

54. Председатель проинформировал WP.29 о том, что после подробного обсуждения и представления ряда материалов GRSP пришла к выводу, что необходимо продолжить изучение вопроса о повреждении слуха в результате срабатывания подушек безопасности, прежде чем GRSP сможет выработать какую-либо позицию. Он пояснил, что рассмотрение этого вопроса Рабочей группой GRSP планируется провести в декабре 2002 года, когда, как ожидается, исследования будут завершены.

55. В связи с креплениями ISOFIX для детских удерживающих устройств Председатель сообщил о том, что GRSP приступила к обсуждению предложений по внесению поправок в Правила № 14 (приспособления для крепления ремней безопасности), 16 (ремни безопасности) и 44 (детские удерживающие устройства), в соответствии с которыми предполагается включить положения о двух нижних жестких креплениях. Он также отметил, что новое предложение о включении третьей точки крепления (верхний ремень или опорная стойка) будут рассмотрены GRSP на ее следующей сессии в декабре 2001 года.

56. Ссылаясь на другие важные вопросы программы работы, Председатель сообщил о том, что будет продолжаться разработка не только вышеупомянутых правил, но также Правил № 17 (прочность сидений) и Правил № 29 (кабины грузовых транспортных средств).

57. В связи с пунктами повестки дня текущей сессии WP.29 Председатель отметил, что GRSP рассмотрела предложения по Правилам № 14 и 22 (документы TRANS/WP.29/2001/26, TRANS/WP.29/2001/27 и TRANS/WP.29/2001/28). Он напомнил о том, что для Правил № 22 предложения были подтверждены лишь с незначительным редакционным изменением (см. пункты 91 и 92 ниже). Что же касается Правил № 14 (TRANS/WP.29/2001/26), то Председатель сообщил, что эксперты от Соединенного Королевства и Международной организации потребительских союзов не согласились с GRSP и сделали свои оговорки в отношении предложения об уменьшении минимального расстояния между нижними точками крепления ремней безопасности заднего центрального сиденья в транспортных средствах категорий M1 и N1.

58. В связи с Правилами № 21 (внутреннее оборудование) Председатель сообщил о том, что на основе результатов работы неофициальной группы, занимавшейся этим вопросом, был достигнут заметный прогресс. Он предположил, что поправка по существу к Правилам № 21 может быть подготовлена для принятия GRSP на ее следующей сессии.

59. Перейдя к вопросу о включении в Правилах № 94 (защита в случае лобового столкновения) наклейки, предупреждающей об опасности срабатывания подушки безопасности для обращенных назад детских удерживающих устройств, расположенных на передних пассажирских сиденьях, Председатель проинформировал WP.29 о том, что договоренность может быть достигнута на следующей сессии GRSP в декабре 2001 года.

60. В связи с Правилами № 95 (защита в случае бокового столкновения) Председатель сказал, что, как ожидается, в скором времени может быть представлена для рассмотрения на следующей сессии усовершенствованная спецификация поверхности передвижного

деформируемого барьера. Он также напомнил о том, что ведется работа над положениями о защите в случае удара сзади (испытание на манекене с использованием салазок) и что GRSP рекомендовала ЕКЭТС координировать эту работу во избежание дублирования усилий.

61. Заканчивая свое устное выступление, Председатель проинформировал WP.29 о ходе работе GRSP над будущими потенциальными глобальными техническими правилами. Он просил WP.29 дать необходимые указания, которые GRSP могла бы использовать при рассмотрении глобальных технических правил о приспособлениях для крепления ремней безопасности с несколькими уровнями прочности; речь идет главным образом о числе точек крепления ремней безопасности, более высоком уровне в случае использования на всех сиденьях трехточечных приспособлений для крепления ремней безопасности и о приемлемости второго уровня при применении двухточечных приспособлений для крепления ремней безопасности на центральном заднем сиденье. Он просил также WP.29 дать согласие на то, чтобы начать рассмотрение проекта глобальных технических правил о дверных замках и элементах удерживания дверей на основе предложения, которое было получено от МОПАП.

62. В связи с подготовкой потенциальных глобальных технических правил, касающихся дверных замков и систем удерживания дверей, WP.29 согласился с тем, что GRSP может продолжить работу над этим проектом при условии принятия ожидаемого решения о приоритетах в области разработки глобальных технических правил.

63. Ознакомившись с представленной информацией и учитывая вопрос, заданный экспертом от Международной организации потребительских союзов, WP.29 напомнил о положениях Глобального соглашения 1998 года. Он подтвердил, что Глобальные технические правила должны быть нацелены на обеспечение наивысших уровней рабочих характеристик в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона, но при этом должны предусматривать альтернативные уровни обязательных требований, если об этом просят некоторые договаривающиеся стороны, в частности развивающиеся страны.

#### 3.5.4 Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE)

(Сорок вторая сессия, 29 мая - 1 июня 2001 года)

64. Председатель GRPE проинформировал WP.29 о том, что незадолго до сессии сроки ее проведения были перенесены на 28-31 мая 2001 года, с тем чтобы обеспечить более эффективную организацию работы трех неофициальных совещаний, которые проходили

параллельно с сессией GRPE. Он признал, что практика неофициальных совещаний, которые уже в течение некоторого времени проводятся совместно с GRPE, дает свои результаты и что работа по подготовке всемирной процедуры сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ) и всемирного цикла испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ (ВЦИМ), которой было посвящено совещание, проводившееся под председательством эксперта от Нидерландов в понедельник 28 мая 2001 года, значительно продвинулась вперед. Он также сообщил, что недавно созданная группа GRPE по выбросам твердых частиц, которую возглавляет эксперт от Соединенного Королевства, на своем совещании, состоявшемся 31 мая 2001 года, положила многообещающее начало своей обширной двухлетней программе работы. Он сообщил, что все три группы уже запланировали дополнительные технические совещания, необходимые для того, чтобы уложиться в намеченные напряженные графики работы.

65. Остановившись более подробно на работе по подготовке ВСБМ, Председатель сообщил, что GRPE получила окончательный доклад о разработке цикла выбросов и доклад о ходе работы, посвященный первому этапу реализации программы, который должен быть завершен в сентябре 2001 года, что позволит приступить ко второму этапу. Он подчеркнул важность работы, выполненной в Европе, высоко оценил сотрудничество Японии и приветствовал предложение Соединенных Штатов Америки возглавить работу по решению проблемы выбросов вне условий цикла. По мнению Председателя GRPE, предложение по всемирной процедуре сертификации двигателей большой мощности должно быть подготовлено приблизительно через два года и его применение во всемирном масштабе может начаться через пять лет после этого.

66. В связи с программой ВЦИМ Председатель сообщил, что эта работа также продвинулась, в результате чего начался первый этап подтверждения испытательного цикла, и что в соответствии с графиком в январе 2003 года эта работа будет завершена и тогда же GRPE будет представлена унифицированная процедура испытания на выброс загрязняющих веществ.

67. Ссылаясь на регулярную программу GRPE, Председатель проинформировал о том, что GRPE приняла предложение по проекту исправления 2 к Правилам № 110 (специальное оборудование для СПГ), которое включено в повестку дня текущей сессии WP.29, что дает возможность передать Комитету АС.1 документ TRANS/WP.29/2001/32 для голосования. Он сообщил, что GRPE согласовала только незначительные исправления к тексту проекта и решила передать его WP.29 через секретариат в качестве неофициального документа № 7.

68. Продолжая информировать о правилах, касающихся двигателей транспортных средств, работающих на газе, Председатель сообщил, что работа уже начата, однако следует продолжить изучение вопроса об оснащении заправочных узлов соединителями, отвечающими европейскому стандарту, на основании Правил № 67 и что эксперты от ЕАПТСПГ и Российской Федерации, как ожидается, подготовят совместное предложение по Правилам № 110, в котором должна быть рассмотрена проблема маркировки компонентов и, возможно, использования двигателей, работающих на двух видах топлива (газ-дизельное топливо).

69. Что касается Правил № 101 (выбросы CO<sub>2</sub> и потребление топлива транспортными средствами категорий M1 и N1), то Председатель напомнил, что Франция и Германия согласились разработать дополнительное предложение, имеющее целью включить в эти Правила положения, регламентирующие работу регенерируемых устройств очистки выбросов.

70. Следует также продолжить работу по подготовке положений для Правил № 103 (сменные каталитические нейтрализаторы), в частности в отношении бортовых диагностических систем (БДС).

71. Председатель также напомнил о результатах работы в Европейском сообществе по разработке положений для бортовых диагностических систем большегрузных транспортных средств и о планах в области глобального согласования положений, регламентирующих работу этих систем. Он сообщил, что GRPE должна получить предложение ЕС для его рассмотрения на своей следующей сессии в январе 2002 года.

72. Что касается двигателей для тягачей и внедорожных транспортных средств, то Председатель сообщил, что в этой области достигнуты некоторые результаты. В то же время, как ожидается, будет продолжена работа по Правилам № 96 (двигатели для внедорожных транспортных средств), в отношении которых к следующей сессии необходимо будет проверить представленное исправление, а также по проекту новых правил, касающихся мощности двигателей для внедорожных машин, работа по уточнению которых также продолжается.

73. Что касается гибридных транспортных средств, то GRPE сочла желательным созвать совещание неофициальной группы, мандат которой был предложен экспертом от Франции. Ряд делегаций сообщили о своем намерении принять участие в этой работе при условии, что данное предложение будет одобрено WP.29. В случае его принятия неофициальная группа намерена представить окончательный доклад о своей работе GRPE в январе 2004 года.

74. Аналогичное решение было также предложено GRPE для транспортных средств, работающих на водороде. Председатель напомнил, что два предложения по проекту правил, касающихся безопасности бортового хранения водорода в газообразном и жидком состоянии, привлекли внимание всех членов GRPE, однако для изучения этого вопроса требуются специальные технические знания, поэтому было сочтено необходимым поручить рассмотрение данных правил экспертам, входящим в состав неофициальной группы. Он сказал, что Германия изъявила готовность возглавить работу неофициальной группы и что не менее шести правительственных делегаций и три неправительственные организации сообщили о своем намерении участвовать в ее работе.

75. Председатель не стал подробно освещать ход подготовки совещания "за круглым столом" по теме "Новые технологии, используемые в силовых установках транспортных средств" (см. пункт 31 выше).

76. Ссылаясь на то, что в повестке дня GRPE значится целый ряд других вопросов, Председатель напомнил о новой информации, полученной от эксперта из Соединенных Штатов Америки, относительно национальной нормотворческой деятельности. Кроме того, он отметил, что в доклад о работе сессии должно быть включено заявление КОНКАВЕ, вносящее исправление в пункт 57 доклада GRPE о работе ее сорок первой сессии (см. пункт 38 выше). Он сообщил, что эксперт от КОНКАВЕ четко указал на то, что, по мнению его организации, не нужно вводить требование о сокращении содержания серы в топливе ниже 50 млн.<sup>-1</sup> для соблюдения норм выбросов на 2005 год и что поспешное внедрение в практику топлив, не содержащих серы, приведет к обратным результатам и обусловит увеличение выбросов двуокиси углерода нефтеперерабатывающими заводами.

77. Завершая отчет о работе сессии, Председатель проинформировал WP.29 о том, что в соответствии с положениями правил процедуры WP.29, касающимися избрания должностных лиц (TRANS/WP.29/690), GRPE подтвердила его дальнейшее пребывание в этой должности на 2002 год.

78. WP.29 принял к сведению сообщение Председателя GRPE и согласился с предложениями создать две новые неофициальные группы, которые должны оказать GRPE помощь в рассмотрении ею вопросов, связанных с гибридными транспортными средствами и транспортными средствами, работающими на водороде. WP.29 решил в принципе, что таким группам можно было бы выделить, если это практически осуществимо, некоторое время, имеющееся в распоряжении у GRPE, при условии, однако, что это не задержит обычную работу GRPE.

#### 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/Amend.1; неофициальный документ № 1, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

79. Секретариат представил поправку к документу о статусе Соглашения, в котором отражена ситуация по состоянию на 20 июня 2001 года.

80. После выступления представителя Южной Африки (см. пункт 8 выше) WP.29 дал высокую оценку достижениям и намерениям этой страны, изложенным в неофициальном документе № 1 в отношении Соглашений 1958 и 1998 годов.

81. WP.29 также приветствовал выступление представителя Республики Кореи, сообщившего, что после присоединения к Глобальному соглашению 1998 года осуществляются процедуры по присоединению к Соглашению 1958 года и что документ о присоединении, как предполагается, будет сдан на хранение в третьем квартале 2001 года.

##### 4.2 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПОПРАВОК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ

###### 4.2.1 Правила № 13 (торможение)

Документация: TRANS/WP.29/2001/33

82. Сославшись на перечисленные выше предложения и сообщения, полученные до начала сессии, Председатель GRRF обратил внимание WP.29 на пересмотренное приложение 5, в котором излагаются конкретные требования к тормозным системам транспортных средств, перевозящих опасные грузы (ДОПОГ). Он разъяснил, что GRRF тщательно рассмотрела вопрос об одновременном использовании износостойких тормозных систем тягача и прицепа, эксплуатирующихся в составе, что непосредственно допускается Соглашением ДОПОГ. Вместе с тем GRRF сделала вывод о том, что при разработке Правил № 13 могут возникнуть существенные трудности, связанные со стремлением не допускать того, чтобы такое одновременное использование износостойких систем торможения создавало проблемы с точки зрения соблюдения базового принципа, сводящегося к обеспечению полного соответствия тягачей и прицепов, официально утвержденных на основании данных Правил. Таким образом,

в соответствии с положениями предлагаемого пересмотренного приложения 5 торможение при помощи износостойких тормозных систем должно в полном объеме обеспечиваться только автотранспортным средством. Однако это не исключает возможности использования дополнительных износостойких тормозных систем прицепа.

83. Ввиду того, что в данном случае применение Правил № 13 связано с большими трудностями, чем использование положений ДОПОГ, пересмотренное приложение 5 не может отрицательным образом отразиться на целях обеспечения безопасности, стоящих перед Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.15). С другой стороны, поскольку Правила № 13 касаются только требований об официальном утверждении новых транспортных средств, никакой опасности того, что в результате внесения этой последней поправки в Правила использование эксплуатирующихся в настоящее время составов тягачей и прицепов, соответствующих положениям ДОПОГ, будет квалифицировано в качестве незаконного, не существует. Председатель GRRF заверил WP.15, что никто не намерен нарушать стандарты безопасности, за соблюдение которых отвечает WP.15, и выразил надежду на то, что WP.15 будет удовлетворена представленными им разъяснениями.

84. WP.29 принял к сведению разъяснения Председателя GRRF и рекомендовал AC.1 принять документ TRANS/WP.29/2001/33 с указанными ниже поправками. Было также отмечено, что в новом приложении 18, содержащемся в рассматриваемом предложении, приведены требования безопасности, которые должны применяться к комплексным электронным системам, и что текст этого приложения можно использовать в качестве образца для других правил ЕЭК, к которым могут иметь отношение такие системы.

#### Приложение 4

Пункт 1.4.1.2.2 исправить следующим образом:

"... состояния заряженности, когда состояние заряженности<sup>3</sup> определяется при помощи метода..."

Пункт 1.5.1.7 (новый), изменить нумерацию на 1.5.1.8.

Приложение 5, вторая часть пункта 2.3.1.5, обозначить как пункт 2.3.2, который следует читать:

"... буксируемая масса, но в общей сложности не более 44 т.

2.3.2 Если тягач оборудован износостойкой тормозной системой...".

Приложение 13, пункт 4.1.1, исправить следующим образом:

"4.1.1 Сбои в работе датчика, которые не могут быть установлены при статических...".

4.2.2 Правила № 13 (торможение)

Документация: TRANS/WP.29/2001/34

85. WP.29 принял к сведению текст проекта исправления и рекомендовал АС.1 принять его.

4.2.3 Правила № 13-Н (согласованное торможение)

Документация: TRANS/WP.29/2001/35 и Add.1

86. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал АС.1 принять его с указанным ниже исправлением к документу TRANS/WP.29/2001/35. Отмечалось, что набор поправок к Правилам № 13-Н был подготовлен параллельно с поправками к Правилам № 13 (см. пункт 84 выше), однако он касается только категорий транспортных средств, на которые распространяется область применения этих Правил (категория М1).

Приложение 6, пункт 4.1.1, исправить следующим образом:

"4.1.1 Сбои в работе датчика, которые не могут быть установлены при статических...".

4.2.4 Правила № 14 (приспособления для крепления ремней безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/2001/26

87. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал АС.1 принять его. Было принято к сведению, что в соответствии с этим предложением будет расширена практика использования меньшего расстояния (240 мм вместо 350 мм) в случае нижних креплений ремней безопасности на центральных местах задних рядов сидений всех транспортных средств категорий М1 и N1, между тем как ранее это касалось только многоместных нераздельных сидений.

88. Эксперт от Международной организации потребительских союзов заявил, что, по мнению его организации, дальнейшее расширение практики использования узких креплений ремней безопасности на транспортных средствах не лучшим образом отвечает интересам потребителей. Ремни безопасности, устанавливаемые на таких узких креплениях, труднее использовать взрослым, и, кроме этого, в этом случае возникают более серьезные проблемы, связанные с несовместимостью детских удерживающих устройств, устанавливаемых на сиденьях, с ремнем безопасности, предназначенным для взрослых. Международная организация потребительских союзов высказалась решительно против принятия этой поправки.

#### 4.2.5 Правила № 16 (ремни безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/2001/22

89. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал АС.1 принять его. Секретариат обратил внимание WP.29 на приложение 13 и добавление 1 к приложению 13 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1), положения которых будут отличаться от положений Правил № 16 после вступления в силу вышеуказанной поправки.

#### 4.2.6 Правила № 17 (прочность сидений)

Документация: TRANS/WP.29/2001/23

90. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал АС.1 принять его. Отмечалось, что в текстах на английском и русском языках ошибочную ссылку на пункт 3.1.1 следует заменить ссылкой на пункт 3.1.

#### 4.2.7 Правила № 22 (защитные шлемы)

Документация: TRANS/WP.29/2001/27

91. Председатель GRSP напомнил о своем выступлении, в котором он изложил результаты двадцать девятой сессии (см. пункт 57 выше), и сообщил WP.29, что данный документ был одобрен GRSP с указанными ниже изменениями. WP.29 решил, что измененный вариант исправления следует передать на утверждение АС.1.

Пункты 7.4.1.3 и 7.4.2.3 следует исключить (и внести в документ TRANS/WP.29/2001/28).

4.2.8 Правила № 22 (защитные шлемы)

Документация: TRANS/WP.29/2001/28

92. В связи с рассмотрением документа TRANS/WP.29/2001/27 (см. пункт 91 выше) WP.29 рекомендовал принять документ TRANS/WP.29/2001/28 с указанными ниже исправлениями.

Пункт 6.7 следует исключить.

Следует включить новые пункты 7.4.1.3 и 7.4.2.3 (из документа TRANS/WP.29/2001/28).

4.2.9 Правила № 30 (пневматические шины)

Документация: TRANS/WP.29/2001/36

93. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал AC.1 принять его.

4.2.10 Правила № 44 (детские удерживающие устройства)

Документация: TRANS/WP.29/2001/24

94. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал AC.1 принять его.

4.2.11 Правила № 54 (пневматические шины для грузовых транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/2001/37

95. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал AC.1 принять его.

4.2.12 Правила № 67 (оборудование для СНГ)

Документация: TRANS/WP.29/2001/29

96. WP.29 рассмотрел данное исправление и рекомендовал AC.1 принять его.

4.2.13 Правила № 83 (выбросы из транспортных средств категорий M1 и N1)

Документация: TRANS/WP.29/2001/30

97. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал AC.1 принять его. Отмечалось, что оно позволит включить в эти Правила положения, касающиеся испытаний на предмет выбросов из транспортных средств, оборудованных периодически регенерируемыми системами очистки выбросов, с учетом присущих этим системам качеств.

4.2.14 Правила № 89 (устройства ограничения скорости)

Документация: TRANS/WP.29/2001/38

98. WP.29 напомнил, что рассмотрение данного пункта следует отложить (см. пункты 2 и 11 выше). Председатель GRRF заявил, что это предложение, по всей видимости, будет готово к принятию на следующих сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2001 года, так как вопросы, связанные с проектом, были решены, однако при этом необходимо заручиться согласием со стороны административных органов. Он сделал вывод о том, что данная поправка к Правилам № 89 позволит использовать на транспортных средствах категории M1 более сложные системы, чем устройство автоматического поддержания скорости, и отметил, что некоторые из таких систем уже имеются на рынке.

4.2.15 Правила № 94 (защита в случае лобового столкновения)

Документация: TRANS/WP.29/2001/25

99. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал AC.1 принять его с указанной ниже поправкой. Председатель GRSP отметил, что эти положения позволяют согласовать Правила с директивой ЕК 96/79/ЕС с внесенными в нее поправками.

Пункт 11.2 изменить следующим образом:

"11.2 Начиная с 1 октября 2002 года Договаривающиеся стороны, применяющие..."

4.2.16 Правила № 100 (аккумуляторные электромобили)

Документация: TRANS/WP.29/2001/31

100. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал АС.1 принять его. Председатель заявил, что оно позволяет ограничить выбросы водорода при зарядке тяговых аккумуляторов электромобилей, обеспечивая при этом желаемый уровень безопасности.

4.2.17 Правила № 109 (пневматические шины с восстановленным протектором для грузовых транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/2001/39

101. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал АС.1 принять его.

4.2.18 Правила № 110 (элементы специального оборудования для работы на СПГ)

Документация: TRANS/WP.29/2001/32; неофициальный документ № 7, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

102. При рассмотрении этого предложения эксперт от МОПАП обратил внимание WP.29 на то, что в результате его принятия возникнет несоответствие в связи с недостаточной точностью используемых терминов, в частности определения ограничительного клапана. Для решения этого вопроса WP.29 согласился с указанным ниже изменением определения ограничительного клапана. Он также решил, что эту дополнительную поправку следует включить в документ вместе с поправкой, предложенной в неофициальном документе № 7 (приводится ниже). WP.29 рекомендовал АС.1 принять документ с поправками в качестве исправления к Правилам № 110. Он подчеркнул, что весьма важно исправить ошибочные значения давления и расхода в первоначальном тексте пунктов 5.5 и 5.6 приложения 4А.

Пункт 2.10 изменить следующим образом:

"2.10 Под "ограничительным клапаном" (устройством ограничения) подразумевается устройство, которое автоматически закрывается или ограничивает..."

Пункт 17.6.1 исправить следующим образом:

"17.6.1 Патрубки газопровода должны изготавливаться из цельнотянутых трубок из нержавеющей стали или стали с антикоррозийным покрытием".

#### 4.3 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ НОВЫХ ПРАВИЛ

103. Рассмотрение проектов трех новых правил было отложено (см. пункты 2 и 11 выше). Названия проектов правил и условные обозначения соответствующих документов приводятся в повестке дня сессии (TRANS/WP.29/790, пункты 4.3.1 и 4.3.3).

#### 4.4 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПОПРАВОК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ, ПО КОТОРЫМ ЕЩЕ НЕ ПРИНЯТО РЕШЕНИЯ

##### 4.4.1 Правила № 18 (защита от несанкционированного использования)

Документация: TRANS/WP.29/2000/18; TRANS/WP.29/2000/18/Add.1

104. Рассмотрение данного пункта было отложено (см. пункты 2 и 11 выше).

##### 4.4.2 Правила № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/2000/50; TRANS/WP.29/2001/13

105. WP.29 рассмотрел предложение о дополнении (TRANS/WP.29/2000/50) к этим Правилам и рекомендовал АС.1 принять его.

106. Было также рассмотрено предложение об исправлении (TRANS/WP.29/2001/13), и WP.29 рекомендовал АС.1 принять его.

##### 4.4.3 Правила № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации)

Документация: TRANS/WP.29/2001/8

107. Рассмотрение этого пункта было отложено (см. пункты 2 и 22 выше).

##### 4.4.4 Правила № 52 (пассажирские транспортные средства небольшой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/2000/52

108. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал АС.1 принять его.

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

Документация: TRANS/WP.29/2000/23/Rev.1; TRANS/WP.29/2001/17

109. WP.29 рассмотрел данное предложение и рекомендовал АС.1 принять только документ TRANS/WP.29/2001/17 (см. пункт 2 выше).

## **5. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ)**

5.1 Правовые и административные процедуры и статус Соглашения

Документация: неофициальные документы 1 и 5, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

110. WP.29 вновь подчеркнул, что он высоко оценивает достижения и намерения Южной Африки (неофициальный документ № 1, см. пункт 80 выше).

111. Секретариат распространил неофициальный документ № 5 с подробной информацией о двенадцати договаривающихся сторонах Соглашения.

112. Представитель Финляндии сообщил WP.29, что документ о присоединении его страны к Соглашению был сдан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций 8 июня 2001 года. Секретариат подтвердил эту информацию при помощи данных о статусе многосторонних договоров, которые можно получить через Интернет (<http://untreaty.un.org>), однако соответствующее уведомление депозитария пока не было получено.

113. Представитель Венгрии сообщил WP.29, что 9 марта 2001 года парламент его страны принял решение о том, что Венгрии следует присоединиться к Соглашению 1998 года, и заявил, что документ о присоединении вскоре должен быть сдан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

114. Председатель Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) проинформировал WP.29 о том, что на закрытом заседании в ходе своей второй сессии, которая состоится в четверг, 28 июня 2001 года, Комитет рассмотрит правовые и административные процедуры применения данного Соглашения.

## 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 и Add.1; неофициальные документы № 8 и 11, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

115. Представитель Соединенных Штатов Америки сообщил WP.29 о положениях по охране окружающей среды, предлагаемых для разработки в качестве потенциальных глобальных технических правил (неофициальный документ № 8). WP.29 с удовлетворением отметил эту информацию, и Председатель подтвердил, что предложение о рассмотрении нижеперечисленных вопросов непосредственно относится к компетенции GRPE:

- i) БДС для двигателей и транспортных средств большой мощности;
- ii) процедура испытания на выбросы частиц из двигателей большой мощности;
- iii) протокол испытания на эксплуатационное соответствие транспортных средств большой грузоподъемности, оснащенных дизельным двигателем;
- iv) процедура всемирной сертификации транспортных средств большой мощности (ВСБМ);
- v) процедура всемирной сертификации мотоциклов (ВЦИМ).

116. Представитель Российской Федерации внес на рассмотрение неофициальный документ № 11. Он разъяснил, что предложение его страны о первоочередном рассмотрении потенциальных глобальных технических правил на основе Правил № 14, 43 и 48 ЕЭК базируется на результатах анализа всех предложений и мнений, перечисленных в рабочих документах, и применения этих правил в Российской Федерации (см. документацию выше). WP.29 высоко оценил сжатую информацию об этих предложениях, представленную в виде таблиц, которая была собрана в период с марта 1999 года по март 2001 года.

117. Председатель Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) проинформировал WP.29 о том, что Комитет на открытом заседании в ходе своей второй сессии, которая состоится в четверг, 28 июня 2001 года, рассмотрит вопрос о приоритетах в области разработки потенциальных глобальных технических правил. Он заявил, что принятия окончательного решения не ожидается, так как представитель ЕК сможет лишь в

неофициальном порядке сообщить, каким аспектам отдается предпочтение (см. пункт 19 выше).

## **6. СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА (ОСМОТРЫ)**

### **6.1 Статус Соглашения**

Документация: неофициальный документ № 6, содержащийся в приложении 1 к настоящему докладу

118. Секретариат распространил неофициальный документ с указанием данных о шести договаривающихся сторонах этого Соглашения, подтвердив, что проект предписания № 1 (TRANS/WP.29/791), как ожидается, должен вступить в силу 4 декабря 2001 года в качестве приложения к Соглашению.

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

#### **6.2.1 Проект предписания № 2 (осмотры в отношении безопасности)**

Документация: (TRANS/WP.29/2001/19)

119. WP.29 напомнил о том, что в ходе предыдущей сессии было принято решение рассмотреть предложение по проекту предписания № 2 только после получения экспертного заключения по этому проекту от МКАС, т.е. не ранее марта 2002 года (TRANS/WP.29/776, пункты 94 и 95).

## **7. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

### **7.1 Публикация "Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29): методы работы, порядок присоединения"**

Документация: TRANS/WP.29/2000/65; TRANS/WP.29/2000/65/Corr.1; TRANS/WP.29/2000/65/Add.1; TRANS/WP.29/743, приложение 2

120. WP.29 рассмотрел и принял проект публикации, содержащийся в вышеупомянутых документах. Он также рассмотрел поправки, предложенные представителем Финляндии. Секретариату было поручено издать эту публикацию с учетом не только исправлений и изменений, предложенных Финляндией, но и соответствующих исправлений и уточнений,

которые при необходимости должны быть внесены в этот текст в целях как можно более точного отражения ситуации на момент выхода данной публикации в свет. Была также высказана идея о том, что включение в нее оглавления облегчило бы работу с этой публикацией.

121. WP.29 подчеркнул важность вышеупомянутой публикации и выразил пожелание как можно скорее подготовить ее для распространения. Он решил, что в ходе своей следующей сессии ему следует рассмотреть способы ее рекламирования и распространения среди всех заинтересованных учреждений и организаций, в том числе Всемирной торговой организации.

## 7.2 Планы действий ИСО

Документация: неофициальные документы № 2, 3 и 13, содержащиеся в приложении 1 к настоящему докладу

122. Эксперт от ИСО представил неофициальный документ № 2, проинформировав WP.29 об обнародовании планов действий технических комитетов ИСО в целях получения по ним замечаний со стороны общественности. Он предложил делегациям WP.29 ознакомиться с этими планами на Web-сайте ИСО (<http://isotc.iso.ch/livelink/livelink/>) и представить в секретариаты комитетов и в центральный секретариат ИСО свои возможные соображения.

123. Председатель Технического комитета ИСО 22 по автотранспортным средствам подробно изложил план действий этого Технического комитета (неофициальный документ № 3) и сообщил о функциях и организации работы Комитета, а также о полученных им результатах. Он высоко оценил сотрудничество с WP.29 и сообщил о готовности продолжить это сотрудничество и в будущем.

124. В ходе обсуждения после его выступления эксперты от ИСО ответили на вопросы, поднятые представителем Российской Федерации, и разъяснили, каким образом распределены обязанности в ИСО и в рамках ее отношений с другими организациями, в том числе с Европейским комитетом по стандартизации (ЕКС).

## 7.3 Проводимые в Японии исследования по правилам безопасности

Документация: неофициальный документ № 10, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

125. Представитель Японии ознакомил участников сессии с результатами исследований, призванных снизить опасность дорожно-транспортных происшествий, вызванных наличием мертвых зон в поле зрения водителя. Он проинформировал WP.29 о том, что соответствующие национальные правила по этому вопросу будут разработаны до марта 2002 года и распространены на все транспортные средства. Представитель Японии также сообщил о намерении передать результаты этого исследования на рассмотрение GRSG на ее восемьдесят первой сессии в октябре 2001 года.

126. Он сообщил также, что в настоящее время рассматриваются четыре проекта других правил, а именно:

- защита головы пешехода при лобовых столкновениях;
- приборы с дисплеем;
- защита водителя и пассажиров при лобовых столкновениях со смещением;
- устройство ограничения скорости.

7.4 Конференция по транспорту и окружающей среде на уровне министров  
(Токио, 15-16 января 2002 года)

Документация: неофициальный документ № 14, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

127. Представитель Японии кратко проинформировал WP.29 о конференции, которая готовится министерством землепользования, инфраструктуры и транспорта и будет посвящена рассмотрению проблемы загрязнения морской и воздушной среды. Он распространил неофициальный документ, в котором излагаются некоторые сведения о проекте программы и подготовительной работе. Он пояснил, что одна из целей этой конференции будет заключаться в содействии работе WP.29.

7.5 Восемнадцатая Международная техническая конференция по повышению безопасности транспортных средств (Нагоя, 19-22 мая 2003 года)

128. Представитель Японии сделал предварительное объявление по поводу проведения этой конференции, предложив всем делегациям принять в ней участие.

7.6 Пожелание выздоровления Почетному председателю WP.29 г-ну Дж. Поччи

129. Представитель Италии передал WP.29 личные поздравления от г-на Поччи, который сейчас выздоравливает после перенесенной им операции на сердце. WP.29 передал г-ну Поччи привет и пожелание скорейшего и полного выздоровления.

**8. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

130. WP.29 утвердил доклад о работе своей сто двадцать четвертой сессии и приложения к нему.

\* \* \*

**В. СЕССИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО/ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТОВ**

**1. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА**

**ВОСЕМНАДЦАТАЯ СЕССИЯ Административного комитета (АС.1)**  
измененного Соглашения

1.1 УЧРЕЖДЕНИЕ АС.1

131. Из 37 договаривающихся сторон Соглашения присутствовали представители 30 стран, которые учредили АС.1 для проведения его восемнадцатой сессии.

1.2 ПРОЕКТЫ ПОПРАВОК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ - ГОЛОСОВАНИЕ  
В АС.1

1.2.1 Правила № 13 (торможение)

132. Число сторон, применяющих Правила: 32; присутствовало и участвовало в голосовании: 29. Документ TRANS/WP.29/2001/33 был принят единогласно с изменениями, внесенными WP.29 (см. пункт 84 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств - членов Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 09 к Правилам № 13 (статья 12 Соглашения).

### 1.2.2 Правила № 13 (торможение)

133. Число сторон, применяющих Правила: 32; присутствовало и участвовало в голосовании: 29. Документ TRANS/WP.29/2001/34 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств - членов 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 поправкам серии 09 к Правилам № 13.

### 1.2.3 Правила № 13-Н (согласованное торможение)

134. Число сторон, применяющих Правила: 29; присутствовало и участвовало в голосовании: 25. Документы TRANS/WP.29/2001/35 и Add.1 были приняты единогласно с исправлениями, внесенными WP.29 (см. пункт 86 выше). 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 Правилам № 13-Н (статья 12 Соглашения).

### 1.2.4 Правила № 14 (приспособления для крепления ремней безопасности)

135. Число сторон, применяющих Правила: 31; присутствовало и участвовало в голосовании: 28. Документ TRANS/WP.29/2001/26 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств - членов 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 проекту дополнения 2 к поправкам серии 05 к Правилам № 14.

### 1.2.5 Правила № 16 (ремни безопасности)

136. Число сторон, применяющих Правила: 31; присутствовало и участвовало в голосовании: 28. Документ TRANS/WP.29/2001/22 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств – членов Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 12 к поправкам серии 04 к Правилам № 16 (статья 12 Соглашения).

1.2.6 Правила № 17 (прочность сидений)

137. Число сторон, применяющих Правила: 31; присутствовало и участвовало в голосовании: 28. Документ TRANS/WP.29/2001/23 был принят единогласно с исправлениями, внесенными WP.29 (см. пункт 90 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств – членов 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 1 к поправкам серии 07 к Правилам № 17.

1.2.7 Правила № 22 (защитные шлемы)

138. Число сторон, применяющих Правила: 30; присутствовало и участвовало в голосовании: 28. Документ TRANS/WP.29/2001/27 был принят единогласно с изменениями, внесенными WP.29 (см. пункт 91 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств – членов 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 3 к поправкам серии 05 к Правилам № 22.

1.2.8 Правила № 22 (защитные шлемы)

139. Число сторон, применяющих Правила: 30; присутствовало и участвовало в голосовании: 28. Документ TRANS/WP.29/2001/28 был принят единогласно с изменениями, внесенными WP.29 (см. пункт 92 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств – членов Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 05 к Правилам № 22 (статья 12 Соглашения).

1.2.9 Правила № 30 (пневматические шины)

140. Число сторон, применяющих настоящие Правила: 32; присутствовало и участвовало в голосовании: 29. Документ TRANS/WP.29/2001/36 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств – членов

Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 12 к поправкам серии 02 к Правилам № 30 (статья 12 Соглашения).

#### 1.2.10 Правила № 44 (детские удерживающие устройства)

141. Число сторон, применяющих Правила: 25; присутствовало и участвовало в голосовании: 25. Документ TRANS/WP.29/2001/24 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств – членов 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 поправкам серии 03 к Правилам № 44 (статья 12 Соглашения).

#### 1.2.11 Правила № 54 (пневматические шины для грузовых транспортных средств)

142. Число сторон, применяющих Правила: 32; присутствовало и участвовало в голосовании: 29. Документ TRANS/WP.29/2001/37 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств – членов Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 14 к Правилам № 54 (статья 12 Соглашения).

#### 1.2.12 Правила № 67 (оборудование для СНГ)

143. Число сторон, применяющих Правила: 25; присутствовало и участвовало в голосовании: 24. Документ TRANS/WP.29/2001/29 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств - членов 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 поправкам серии 01 к Правилам № 67.

1.2.13 Правила № 83 (выбросы, производимые транспортными средствами категорий M1 и N1)

144. Число сторон, применяющих Правила: 31; присутствовало и участвовало в голосовании: 28. Документ TRANS/WP.29/2001/30 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств - членов 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 05 к Правилам № 83 (статья 12 Соглашения).

1.2.14 Правила № 89 (устройства ограничения скорости)

145. Рассмотрение этого пункта было отложено (см. пункт 98 выше).

1.2.15 Правила № 94 (защита в случае лобового столкновения)

146. Число сторон, применяющих Правила: 15; присутствовало и участвовало в голосовании: 15. Документ TRANS/WP.29/2001/25 был принят единогласно с поправками, внесенными WP.29 (см. пункт 99 выше). Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 94 (статья 12 Соглашения).

1.2.16 Правила № 100 (аккумуляторные электромобили)

147. Число сторон, применяющих Правила: 29; присутствовало и участвовало в голосовании: 27. Документ TRANS/WP.29/2001/31 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств - членов Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 1 к Правилам № 100 (статья 12 Соглашения).

1.2.17 Правила № 109 (шины с восстановленным протектором для транспортных средств неиндивидуального пользования)

148. Число сторон, применяющих Правила: 28; присутствовало и участвовало в голосовании: 24. Документ TRANS/WP.29/2001/39 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 дополнения 1 к Правилам № 109 (статья 12 Соглашения).

1.2.18 Правила № 110 (элементы специального оборудования для СПГ)

149. Число сторон, применяющих Правила: 34; присутствовало и участвовало в голосовании: 29. Документ TRANS/WP.29/2001/32 был принят единогласно с изменениями, внесенными WP.29 (см. пункт 102 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств - членов 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 Правилам № 110.

1.3 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПОПРАВОК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ  
(по которым ранее не было принято решения)

1.3.1 Правила № 18 (защита от несанкционированного использования)

150. Рассмотрение этого пункта было отложено (см. пункт 104 выше).

1.3.2 Правила № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/2000/50; TRANS/WP.29/2001/13

151. Число сторон, применяющих Правила: 16; присутствовало и участвовало в голосовании: 15. Документ TRANS/WP.29/2000/50 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 дополнения 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 36 (статья 12 Соглашения).

152. Документ TRANS/WP.29/2001/13 был также 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 1 к дополнению 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 36 (только на английском и русском языках).

1.3.3 Правила № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации).

153. Рассмотрение этого пункта было отложено (см. пункт 107 выше).

1.3.4 Правила № 52 (пассажирские транспортные средства небольшой вместимости)

154. Число сторон, применяющих Правила: 18; присутствовало и участвовало в голосовании: 17. Документ TRANS/WP.20/2000/52 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 дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 52 (статья 12 Соглашения).

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

155. Число сторон, применяющих Правила: 27; присутствовало и участвовало в голосовании: 24. Документ TRANS/WP.29/2001/17 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 дополнения 1 к Правилам № 107 (статья 12 Соглашения).

#### 1.4 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ НОВЫХ ПРАВИЛ

156. Рассмотрение этих пунктов было отложено (см. пункт 103).

## 2. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ)

### ВТОРАЯ СЕССИЯ Исполнительного комитета (АС.3) Соглашения

#### 2.1 Правовые и административные процедуры, касающиеся Соглашения

157. Исполнительный комитет возобновил обмен мнениями по правовым и административным процедурам, а также по проблемам осуществления Соглашения. Соединенные Штаты Америки настоятельно призвали другие договаривающиеся стороны связаться с компетентными органами Организации Объединенных Наций для разъяснения данного вопроса. Другие договаривающиеся стороны заявили о своей поддержке работы, направленной на разрешение неурегулированных вопросов.

#### 2.2 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 и Add.1; неофициальные документы № 8 и 11, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

158. Представитель Европейского сообщества подтвердил, что, хотя он пока не получил мандата на установление приоритетов в отношении предложенных ЕС потенциальных глобальных технических правил, неофициально он может выделить определенные преференции. Он дал высокую оценку работе, которую выполняет неофициальная группа GRSG по "общим задачам" под председательством Японии, и сказал, что разрешение проблем, которыми занимается эта группа, имеет общее значение. Он отметил, что на первом этапе работы следует уделить внимание согласованию требований в отношении шин, устройств освещения, тормозных систем, лобового и бокового столкновений, защиты пешеходов, а также требований к дизельным двигателям по выбросам. Что касается второго этапа, то он упомянул о совместимости транспортных средств и саморегулирующихся транспортных системах. Завершая свое неофициальное выступление, он подчеркнул, что не следует упускать из виду и другие вопросы, такие, например, как замена фрикционных тормозных накладок. По его мнению, при определении приоритетов, возможно, желательно также оценивать техническую осуществимость проекта, с тем чтобы достичь цели установления первых глобальных технических правил в приемлемый период времени.

159. По предложению Председателя АС.3 делегат от Японии представил преференции своего правительства (см. TRANS/WP.29/2000/33) и поддержал мнение о том, что установление первых глобальных технических правил будет важной вехой в работе.

160. Представитель Канады перечислил преференции своего правительства в области безопасности (см. TRANS/WP.29/2001/21/Add.1). Его коллега дополнил эту информацию, заявив о своей поддержке работы, которая выполняется GRPE в целях международного согласования в области защиты окружающей среды (ВСБМ, ВЦИМ, выбросы дизельных двигателей, процедуры испытаний и измерений, циклы вождения).

161. Делегат от Российской Федерации напомнил о представлении преференций своего правительства в ходе сто двадцать первой сессии WP.29 (TRANS/WP.29/2001/21) и отметил, что в неофициальном документе № 11 были проанализированы все поступившие замечания, и в результате этого была предложена приоритетность проектов глобальных технических правил на основе Правил № 14, 43 и 48 ЕЭК (см. пункт 116 выше).

162. Члены делегации Соединенных Штатов Америки напомнили о представлении предлагаемых потенциальных правил для глобального согласования, связанных с окружающей средой, о чем упоминается в неофициальном документе № 8 (см. пункт 115 выше), и потенциальных правилах по проблемам безопасности (см. TRANS/WP.29/2001/21/Add.1). Председатель GRPE задал конкретные вопросы по неофициальному документу № 8, с тем чтобы убедиться, что возглавляемая им Рабочая группа действовала в правильном направлении, устанавливая планы по рассмотрению "выбросов вне циклов испытаний".

163. Подытоживая обсуждение, Председатель АС.3 предложил отложить принятие решений относительно установления каких-либо приоритетов до следующей сессии, к которой, как он надеется, поступит официальное предложение Европейского сообщества. Он подчеркнул, что процесс согласования является самым важным вопросом в Соглашении 1998 года, и обратил особое внимание на то, что перечисление технических правил договаривающихся сторон в Компендиуме потенциальных правил является необходимым условием в этом процессе.

164. В ходе последовавшего обсуждения несколько присутствовавших на заседании наблюдателей присоединились к мнению ряда договаривающихся сторон о том, что работу по согласованию уже можно продолжать по крайней мере по главным из приоритетных тем, прежде чем будут определены правовые функции вышеупомянутого Компендиума.

2.3 Организация работы вспомогательных органов WP.29 в области подготовки глобальных технических правил

165. АС.3 согласился в принципе с тем, что работу по глобальному согласованию, которая уже началась в вспомогательных группах WP.29, занимающихся вопросами безопасности, можно пока продолжать. Это имеет особое значение в случае новых проектов, не основанных на действующих технических правилах договаривающихся сторон. Однако было четко указано, что после отбора приоритетных вопросов некоторые существующие проекты можно будет отложить, с тем чтобы уделить достаточное внимание самым важным темам. В связи с деятельностью GRPE АС.3 решил, что работа, которой она продолжает заниматься, отвечает требованиям договаривающихся сторон в отношении предложенных приоритетов.

---

Приложение 1

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

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	Южно-Африканской Республикой	4.1, 5.1	A	Присоединение Южно-Африканской Республики к Соглашениям WP.29 ЕЭК ООН 1958 и 1998 годов
2.	ИСО	7.2	A	Планы действий технических комитетов ИСО, доступные для ознакомления общественности
3.	ИСО	7.2	A	Проект плана действий ТК22 ИСО на 2001 год
4.	Секретариатом	2.2	A	Вопросы, вытекающие из пятьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту
5.	Секретариатом	5.1	A	Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах - ситуация по состоянию на 22 июня 2001 года
6.	Секретариатом	6.1	A	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров - ситуация по состоянию на 22 июня 2001 года
7.	Секретариатом	4.2.18	A/P/Ф	Проект исправления 2 к Правилам № 110 (дополнительная поправка к документу TRANS/WP.29/2001/32)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
8.	Соединенными Штатами Америки	5.2	A	Предлагаемые потенциальные правила, касающиеся охраны окружающей среды, для разработки в качестве глобальных технических правил
9.	Японией	3.5.2	A	Краткая информация о работе второго совещания группы "по общим задачам"
10.	Японией	7.3	A	Проект правил, касающихся поля зрения водителя
11.	Российской Федерацией	5.2	A/P	Предложение по установлению приоритетов в области разработки глобальных технических правил
12.	Российской Федерацией	2.2.1	A/P	Состояние работ по оценке содержания вредных веществ в воздухе салона (кабины) транспортных средств, обусловленного попаданием в него отработавших газов и топливных испарений от самого автомобиля
13.	ИСО	7.2	A	Стандарты на автотранспортные средства - Представление WP.29 плана действий ТК22 ИСО
14.	Японией	7.4	A	Конференция по транспорту и окружающей среде на уровне министров
-	Канадой	5.2 и AC.3	A	Проект графика последовательности разработки глобальных технических правил в рамках Соглашения 1998 года
-	Японией	7.5	A	Восемнадцатая Международная техническая конференция по повышению безопасности транспортных средств (Нагоя, 19-22 мая 2003 года) Предварительное объявление

Приложение 2

**ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ РАСПИСАНИЕ СЕССИЙ WP.29 И ЕГО  
ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ НА 2002 ГОД\***

<u>Совещания</u>	<u>Сессия</u>	<u>Сроки проведения</u>	<u>Количество в половинах рабочего дня</u>
Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE)	сорок третья	15-18 января (вторая половина дня/первая половина дня)	6
Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)	пятьдесят первая	4-8 февраля (вторая половина дня/первая половина дня)	8
Рабочая группа по вопросам шума (GRB)	тридцать шестая	26 февраля - 1 марта (вторая половина дня/первая половина дня)	6
Административный комитет (WP.29/AC.2)	семьдесят восьмая	11 марта	2
Всемирный форум (WP.29) и Админ./Исполнительный комитеты (AC.1; AC.3; AC.4)	сто двадцать шестая 20-я; 5-я; [2-я?]	12-15 марта	8
Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE)	сорок восьмая	9-12 апреля (вторая половина дня/первая половина дня)	6
Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)	восемьдесят вторая	29 апреля - 3 мая (вторая половина дня/первая половина дня)	8
Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP)	тридцать первая	13-17 мая (вторая половина дня/первая половина дня)	8
Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE)	сорок четвертая	11-14 июня (вторая половина дня/первая половина дня)	6
Административный комитет (WP.29/AC.2)	семьдесят девятая	24 июня	2

<u>Совещания</u>	<u>Сессия</u>	<u>Сроки проведения</u>	<u>Количество в половинах рабочего дня</u>
Всемирный форум (WP.29) и Админ./Исполнительный комитеты (AC.1; AC.3; AC.4)	сто двадцать седьмая 21-я; 6-я [3-я?]	25-28 июня	8
Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)	пятьдесят вторая	9-11 сентября	6
Рабочая группа по вопросам шума (GRB)	тридцать седьмая	12 и 13 сентября	4
Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE)	сорок девятая	30 сентября - 4 октября (вторая половина дня/первая половина дня)	8
Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)	восемьдесят третья	15-18 октября (вторая половина дня/первая половина дня)	6
Административный комитет (WP.29/AC.2)	восемьдесятая	11 ноября	2
Всемирный форум (WP.29) и Админ./Исполнительный комитеты (AC.1; AC.3; AC.4)	сто двадцать восьмая 22-я; 7-я [4-я?]	12-15 ноября	8
Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP)	тридцать вторая	3-6 декабря (вторая половина дня/первая половина дня)	6
		Всего	108 половин рабочего дня (54 дня)

\* Сессии, имеющие пометку "(вторая половина дня/первая половина дня)", будут начинаться в 14 час. 30 мин. указанного дня и заканчиваться в 12 час. 30 мин. указанного дня. Сессии, не имеющие такой пометки, будут начинаться в 9 час. 30 мин. указанного дня и, как ожидается, будут продолжаться до 17 час. 30 мин. указанного дня.

Сессии WP.29/AC.2 начинаются в 10 час. 00 мин. указанного дня.

Сессии самого WP.29 начинаются в 10 час. 00 мин. указанного дня.

Сессии Административных/Исполнительного комитетов проводятся в ходе сессии WP.29:

АС.1 (Соглашение 1958 года) по средам ближе к концу второй половины дня;

АС.3 (Соглашение 1998 года) по четвергам во второй половине дня;

АС.4 (Соглашение 1997 года) по четвергам в первой половине дня (при необходимости).

Примечания:

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ), шестьдесят четвертая сессия: 19-21 февраля 2002 года; (Бюро КВТ: 18 февраля (вторая половина дня) и 22 февраля (вторая половина дня) 2002 года);

Женевская автомобильная выставка, выставочный комплекс "Палекспо": 7-17 марта 2002 года;  
(Дни прессы: 5 и 6 марта 2002 года);

Европейская экономическая комиссия, пятьдесят седьмая сессия: 29 апреля - 3 мая 2002 года.

---

Приложение 3

ПРОЕКТ ПУБЛИКАЦИИ  
"ВСЕМИРНЫЙ ФОРУМ ДЛЯ СОГЛАСОВАНИЯ ПРАВИЛ В ОБЛАСТИ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (WP.29): МЕТОДЫ РАБОТЫ,  
ПОРЯДОК ПРИСОЕДИНЕНИЯ"  
(TRANS/WP.29/2000/65; TRANS/WP.29/2000/65/Corr.1;  
TRANS/WP.29/2000/65/Add.1 ; TRANS/WP.29/743, приложение 2)

ЗАМЕЧАНИЯ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ ФИНЛЯНДИИ, И  
РАССМОТРЕННЫЕ WP.29 НА ЕГО СТО ДВАДЦАТЬ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ

**Поправки к документам TRANS/WP.29/2000/65 и Add.1:**

ПРЕДИСЛОВИЕ,

Добавить сноску (сделав ссылку на нее после слов "Синей книгой" в первом абзаце):

**"1) Соглашения, разъясняемые в данном документе, и прилагаемые к ним правила и предписания постоянно эволюционируют как и характер участия стран и организаций в работе WP.29. Поэтому приводимая здесь информация отражает положение по состоянию на конец июня 2001 года".**

Обоснование: не требует пояснения.

Глава I,

Стр. 6, строка 10: "...114 правил ЕЭК ООН".

Стр. 6, второй абзац, в конце добавить: "...в 2000 году к нему присоединилась Австралия, а в 2001 году Южно-Африканская Республика и Республика Корея".

Обоснование: обновление.

Глава II,

Участие правительств

Предложения четвертого абзаца с точками:

Исключить из первого подпункта с точкой: "...или **РОЭИ**".

Добавить во втором подпункте с точкой: "...страны или **представителя РОЭИ**, с четким указанием...".

Обоснование: (Все-таки) в ЕС, являющейся РОЭИ, нет главы государства, главы правительства или министра иностранных дел.

Участие неправительственных организаций,

Первый абзац, третья строка снизу:"...6 и **15** в зависимости...".

Обоснование: самоочевидно, так как в приложении V упоминается 27 НПО.

Третий и четвертый абзацы: не будет ли для запроса бланка заявки достаточно адреса электронной почты?

Глава IV,

Соглашение 1958 года,

Второй абзац: "...являются **38** договаривающихся сторон, ...", "...Японию, Австралию, **Южно-Африканскую Республику и Республику Корея.** ..."

Обоснование: обновление.

Третий абзац, вторая строка снизу, редакционная поправка: к тексту на русском языке не относится.

Основные элементы Соглашения 1958 года:

Первый абзац с точкой: "...а также **другие** члены Организации Объединенных Наций и...".

Обоснование: члены ЕЭК уже являются членами ООН.

Третий абзац с точкой, редакционная поправка: к тексту на русском языке не относится.

Глобальное соглашение 1998 года

Второй абзац: к тексту на русском языке не относится.

Обоснование: самоочевидно, редакционная поправка.

Третий пункт - обновление: Финляндия присоединилась 8 июня 2001 года (касается также диаграммы 3).

Основные элементы Глобального соглашения 1998 года:

Первый абзац с точкой: "...а также **другие** члены Организации Объединенных Наций и...".

Обоснование: члены ЕЭК уже являются членами ООН.

Второй абзац с точкой, редакционная поправка: к тексту на русском языке не относится.

Стр. 18, третий абзац с точкой, редакционная поправка: включить слова "по аналогии с их включением" в первой и второй строках.

Соглашение о периодических технических осмотрах 1997 года

Второй абзац: "...ратификация **другими** странами, подписавшими его...".

Обоснование: после присоединения Финляндии подписавших его стран уже не 19.

Третий абзац, вторая строка снизу: "используемых в международных перевозках пассажирских транспортных средств **вместимостью более 8 человек** и грузовых автомобилей **максимальной массой более 3,5 тонн**".

Обоснование: для приведения в соответствие с областью применения предписания.

Пятый абзац, исключить второе предложение с конца, где упоминаются Германия и Швейцария, которые не присоединились к Соглашению.

Изменить последнее предложение следующим образом: "...27 января 2001 года.  
**В соответствии с поправкой к Европейскому соглашению 1971 года сам технический осмотр и международный сертификат технического осмотра, подтверждающий, что транспортное средство было осмотрено в соответствии с прилагаемыми к Соглашению предписаниями, будут требоваться лишь через два года после вступления в силу поправки, т.е. с 27 января 2003 года".**

Обоснование: важная информация для стран, планирующих присоединиться к этому Соглашению.

Основные элементы Соглашения 1997 года:

Первый абзац с точкой: "...а также **другие** члены Организации Объединенных Наций и ...".

Обоснование: члены ЕЭК уже являются членами ООН.

Диаграмма 4: обновление (Финляндия ратифицировала Соглашение 20 апреля, вступление Соглашения в силу 19 июня 2001 года).

Глава V,

Второй абзац, редакционная поправка: к тексту на русском языке не относится.

Стр. 25: обновить аббревиатуры Комитетов (АС.3 и АС.4).

Глава VI,

Вся глава во многом дублирует главу IV. Можно было бы полностью убрать часть, касающуюся Соглашения 1998 года, а подходящие части других частей объединить с соответствующими частями главы IV.

(Примечание: если глава VI сохранится, то следует исправить первый абзац на стр. 28: к тексту на русском языке не относится.)

Приложение VI, раздел 1,

Второй абзац, шестая и седьмая строки: "...обязательный характер ~~в том смысле, что и~~ **поэтому могут применяться исключительно** ~~только~~ предписания Сообщества. Для других транспортных средств, **помимо транспортных средств категории M1 и двух- и трехколесных транспортных средств,** и для сельскохозяйственных..."

Третий абзац, четвертая строка (только редакционное исправление): "...в ЕЭК ООН. Прилагаются все более..."

-----