



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSG/63
4 July 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности (GRSG)

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ОБЩИМ ПРЕДПИСАНИЯМ,
КАСАЮЩИМСЯ БЕЗОПАСНОСТИ (GRSG), О РАБОТЕ
ЕЕ ВОСЕМЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ

(5-19 мая 2003 года)

1. Рабочая группа GRSG провела свою восемьдесят четвертую сессию 5 мая (вторая половина дня) - 9 мая (первая половина дня) 2003 года под председательством г-на А. Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума WP.29 (TRANS/WP.29/690) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики и Японии. В ее работе также принял участие представитель Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ); Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП); Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ); Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД).

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

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2003/14; TRANS/WP.29/GRSG/2003/15; неофициальный документ № 12, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

3. GRSG рассмотрела и приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSG/2003/14, исключив квадратные скобки, и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2003 года в качестве проекта дополнения 9 к поправкам серии 03 к Правилам № 36.

4. GRSG также приняла документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/15, касающийся правил № 36, 52 и 107, и решила передать этот документ (с указанной ниже поправкой) WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2003 года в качестве проекта дополнения 9 к поправкам серии 03 к Правилам № 36, проекта дополнения 6 к поправкам серии 01 к Правилам № 52 и проекта дополнения 5 к Правилам № 107.

Пункт 5.6.10.9, слово "от" изменить на "относительно".

5. Эксперт от Германии представил неофициальный документ № 12. По просьбе нескольких экспертов предоставить им больше времени для рассмотрения данного предложения, GRSG поручила секретариату распространить неофициальный документ № 12 под официальным условным обозначением на сессии в октябре 2003 года.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 52 (маломестные пассажирские транспортные средства категорий M2 и M3)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2002/6; TRANS/WP.29/GRSG/2003/2; TRANS/WP.29/GRSG/2003/15; неофициальные документы № 13 и 18, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

6. GRSG приняла предложения, содержащееся в неофициальном документе № 18 и заменяющее собой документ TRANS/WP.29/GRSG/2002/6. Было решено передать это предложение, воспроизведенное в приложении 2 к настоящему докладу, WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2003 года в качестве составной части проекта дополнения 6 к поправкам серии 01 к Правилам № 52 (см. пункт 4 выше).

7. Эксперт от Испании представил документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/2. GRSG решила изменить нумерацию рис. 21 и 22 соответственно на 20 и 21. Эксперты от Польши и Российской Федерации просили уточнить положение сиденья водителя и задались вопросом о том, не следует ли проводить испытание в наименее благоприятном из возможных положений. Для разъяснения текста эксперт от Соединенного Королевства предложил внести в пункт 5.7.2.4.2 указанные ниже поправки. После обсуждения данного вопроса GRSG решила возобновить рассмотрение этого предложения на своей следующей сессии.

Пункт 5.7.2.4.2 изменить следующим образом:

"... указанное в пункте 5.6.2.5.2, и что пространство, отведенное для сиденья водителя, сообщается с основным пассажирским салоном посредством надлежащего прохода; такое предписание считается выполненным, если испытательное контрольное устройство, описанное в пункте 5.7.5.1, может беспрепятственно перемещаться по проходу до тех пор, пока передний край этого устройства не достигнет вертикальной плоскости, проходящей по касательной к наиболее удаленной вперед точке спинки сиденья водителя (когда это сиденье находится в наиболее удаленном назад в продольной плоскости положении), и щит, описанный в пункте 5.6.2.5.2, не удастся переместить к двери аварийного выхода в направлении, указанном в этом пункте (см. рис. 21 в приложении 3), когда сиденье и рулевое колесо находятся в их среднем положении".

8. GRSG приняла к сведению, что документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/15 был принят при рассмотрении Правил № 36 (см. пункт 4).

9. По той же причине, что и в случае параллельного предложения, касающегося Правил № 36 (см. пункт 5), секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 13 под официальным условным обозначением на сессии в октябре 2003 года .

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2003/5; TRANS/WP.29/GRSG/2003/15; TRANS/WP.29/GRSG/2003/16; неофициальные документы № 6, 14, 19, 23 и 24, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

10. Как было решено в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRSG/62, пункт 9), GRSG рассмотрела обобщенный вариант правил № 36, 52 и 107 в качестве пересмотра Правил № 107 (TRANS/WP.29/GRSG/2003/5). Эксперт от МОПАП представил неофициальный документ № 19, включающий новые предписания относительно маневренности из директивы 2003/19/ЕС Европейского союза. Эксперт от Нидерландов представил неофициальный документ № 23, содержащий поправки к этому предложению. При рассмотрении этого предложения эксперт от Соединенного Королевства потребовал предусмотреть такое же отступление от предписаний, как было предусмотрено в отношении его страны и Португалии по вопросу о маневренности в статье 4 директивы 2003/19/ЕС Европейского союза. После подробного обсуждения этих аспектов был представлен неофициальный документ № 24, содержащий все поправки, принятые GRSG, в том числе с целью решения проблемы маневренности на основе санкционирования официального утверждения типа транспортных средств в соответствии с двумя альтернативными методами; вместе с тем только Португалии и Соединенному Королевству будет разрешено предоставлять официальное утверждение на основании альтернативы, предусматривающей такое же отступление от предписаний, как и в директиве (альтернатива В). GRSG разъяснила, что Договаривающимся сторонам разрешено не допускать к регистрации на их территории транспортные средства, относящиеся к типу, который официально утвержден на основании альтернативы, которая ими не используется. Что касается распространения данного отступления от предписаний, то GRSG согласилась с тем, что текст Правил будет соответствовать решению, которое должно быть принято Европейским сообществом. На этих условиях GRSG приняла документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/5 с изменениями, внесенными на основании неофициального документа № 24, в который также были внесены поправки. Принятые поправки к первоначальному предложению воспроизведены в приложении 3 к настоящему докладу. GRSG решила передать измененное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2003 года в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 107.

11. GRSG приняла к сведению, что документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/15 был принят при рассмотрении Правил № 36 (см. пункт 4).

12. GRSG приняла документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/16 и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2003 года в качестве проекта дополнения 5 к Правилам № 107 (см. пункт 4).

Примечание секретариата: Ввиду принятия предложения по проекту поправок серии 01 к Правилам № 107 (см. пункт 10 выше) секретариат предложит WP.29/AC.2 задержать до следующей сессии принятие упомянутого выше проекта дополнения 5 к Правилам № 107

(см. пункты 4 и 12) в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 107.

13. Эксперт от Германии представил неофициальный документ № 6, в котором он запросил указания GRSG относительно того, следует ли включить в проект правил, касающихся поля зрения водителя, предписания относительно поля зрения водителя транспортных средств категорий М2 и М3, в том числе предписания об обеспечении видимости при перевозке школьников, которые содержатся в пересмотренных Правилах № 107, либо сохранить национальные предписания, охватывающие данный вопрос. GRSG отметила, что отдает предпочтение включению этих предписаний в проект правил, касающихся поля зрения водителя, а эксперт от Германии заявил, что к сессии GRSG в октябре 2003 года будет представлено соответствующее предложение.

14. По той же причине, что и в случае параллельного предложения, касающегося Правил № 36 (см. пункт 5), секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 14 под официальным условным обозначением на сессии в октябре 2003 года.

15. Эксперт от Соединенного Королевства проинформировал GRSG, что его страна провела исследование по вопросу о безопасности в автобусах пассажиров, пользующихся инвалидными колясками, и что был разработан соответствующий доклад, содержащий ряд рекомендаций. Он вызвался сообщить в секретариат веб-адрес, по которому можно ознакомиться с этим докладом, и предложил учредить неофициальную группу для решения этого вопроса. Эксперты GRSG приветствовали это предложение, и эксперты от Германии, Испании, Италии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Франции и МОПАП заявили о своей заинтересованности в участии в работе этой неофициальной группы. Председатель объявил о своем намерении просить WP.29 дать согласие на учреждение неофициальной группы на его сессии в июне 2003 года.

Примечание секретариата: С этим докладом можно ознакомиться по следующему веб-адресу: <http://www.mobility-unit.dft.gov.uk/wheelchair-occupants/pdf/wheelchair.pdf>

Доклад также можно получить на вебстранице GRSG в рубрике "informal documents - 84th session".

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 66 (прочность верхней части конструкции)

Документация: неофициальные документы № 4, 5 и 7, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

16. Эксперт от Венгрии, являющийся председателем неофициальной группы по разработке Правил № 66, сообщил GRSG о прогрессе, достигнутом в ходе совещания,

которое было проведено в Варшаве 28 и 29 октября 2002 года (неофициальный документ № 5). Он заявил, что в неофициальном документе № 7 изложены итоги работы неофициальной группы в рамках пересмотра Правил № 66. Эксперт от Испании отметил, что данное предложение является компромиссным, и поблагодарил г-на Матольчи за его усилия. Г-н Матольчи поблагодарил экспертов от Польши и Соединенного Королевства за сотрудничество в разработке окончательного документа.

17. Эксперт от Венгрии представил неофициальный документ № 4 и указал, что его следует рассматривать в качестве вывода, сделанного на основании данных о дорожно-транспортных происшествиях, связанных с опрокидыванием, которые он представил на предыдущих совещаниях. Совместно с экспертом от Чешской Республики он сообщил GRSG о дорожно-транспортном происшествии, имевшем место в марте 2003 года, и вызвался представить дополнительную информацию в ходе следующей сессии GRSG. Был вновь затронут вопрос об опрокидывании двухэтажных транспортных средств, а также так называемых высоких транспортных средствах. Тем не менее GRSG решила в качестве первоочередной задачи завершить пересмотр Правил на основе предложения неофициальной группы (неофициальный документ № 7). GRSG поручила секретариату распространить исправленный вариант неофициального документа № 7, который будет передан экспертом от Венгрии, под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

18. Эксперт от Испании сообщил GRSG, что с учетом вступления в силу Правил № 66 дорожно-транспортные происшествия, связанные с лобовым столкновением, по его мнению, служат основной причиной гибели людей в междугородных автобусах. Он заявил о своем намерении провести исследование по этому вопросу и предложил всем заинтересованным экспертам GRSG довести до его сведения их желание принять участие в этой работе.

ПРАВИЛА № 43 (безопасные стекла)

а) Разработка

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2003/3; TRANS/WP.29/GRSG/2003/6; TRANS/WP.29/GRSG/2003/13; неофициальный документ № 10, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

19. GRSG приняла документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/6 и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2003 года в качестве дополнения 8 к Правилам № 43.

20. Эксперт от Европейской комиссии внес предложение об идентификации - при помощи дополнительного обозначения - безопасных стекол с постоянным коэффициентом пропускания света менее 40% (TRANS/WP.29/GRSG/2003/3). Эксперт от КСАОД представил документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/13, в котором приведены доводы, разъясняющие отсутствие необходимости в такой идентификации. Эксперты от Бельгии, Дании, Канады, Нидерландов, Соединенных Штатов Америки и Финляндии поддержали предложение Европейской комиссии. Эксперты от Германии, Италии, Франции, Японии, МОПАП и КСАОД отклонили его. Эксперты от Норвегии, Польши, Российской Федерации и Чешской Республики вначале заявили о том, что согласятся с большинством, однако затем, приняв к сведению высказанные мнения, недвусмысленно поддержали предложение, переданное экспертом от Европейской комиссии. Эксперт от Испании отметил, что он также присоединяется к мнению большинства, а эксперты от Венгрии, Соединенного Королевства и МСАТ заявили, что воздерживаются при голосовании. Благодаря настойчивости эксперта от Европейской комиссии и несмотря на мнения участников дискуссии, которые голосовали против или воздержались, GRSG решила передать предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSG/2003/3, WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2003 года в качестве проекта дополнения 8 к Правилам № 43. Для недопущения возможного блокирования принятого документа, указанного в пункте 19, GRSG, по предложению секретариата, решила не сводить воедино два предложения, а представить их отдельно.

21. Эксперт от Нидерландов снял с обсуждения неофициальный документ № 10.

b) Проект глобальных технических правил (гтп)

Документация: неофициальный документ № 16, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

22. Эксперт от Германии сообщил GRSG о прогрессе, достигнутом в работе группы, разрабатывающей гтп, совещание которой состоялось до сессии GRSG. Он заявил, что надеется представить соответствующий документ на рассмотрение GRSG на ее следующей сессии в октябре 2003 года.

ПРОЕКТ ПРАВИЛ О ЗАЩИТЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИЙ М1 И М2 ОТ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ (разработка)

23. Поскольку GRSG ожидает результатов работы по предложению, касающемуся Правил № 97 (см. пункт 24 ниже), она данный пункт не рассматривала.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 97 (система сигнализации транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2003/8

24. Эксперт от Германии представил предложение по системам постепенного ухудшения характеристик транспортного средства (TRANS/WP.29/GRSG/2003/8) и разъяснил, что он принял во внимание прежнее предложение Соединенного Королевства. Некоторые эксперты изложили замечания по этому документу, а эксперт от Германии вызвался вынести измененное предложение на рассмотрение на следующей сессии с учетом высказанных замечаний.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2003/4; TRANS/WP.29/GRSG/2003/7;
неофициальный документ № 2, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

25. GRSG рассмотрела и отклонила предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSG/2003/4.

26. GRSG приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSG/2003/7, и решила представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2003 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 34.

27. Эксперт от Германии представил неофициальный документ № 2 по вопросу об опасности возгорания паров бензинового и дизельного топлива в системе топливного бака и поблизости от этой системы под воздействием электростатических разрядов. Он заявил, что опасность возгорания возрастает ввиду все более широкого использования на транспортных средствах пластмассовых материалов. Он заявил, что основной вывод, сделанный в данном документе, состоит в том, что действующие положения Правил, касающиеся недопущения накопления электростатических разрядов в топливном баке и в его заливной горловине, являются слишком жесткими, и просил экспертов GRSG тщательно изучить этот вопрос.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 46 (зеркала заднего вида)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2002/10; TRANS/WP.29/GRSG/2003/9;
неофициальные документы № 3, 15 и 16, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

28. Эксперт от Нидерландов сообщил GRSG, что Европейский парламент пока не завершил второе чтение проекта директивы Европейского сообщества, и вызвался обновить свое предложение (TRANS/WP.29/GRSG/2002/10) в соответствии с изменениями, которые могут быть внесены в процессе принятия этой директивы Европейским сообществом. Кроме того, он предложил сослаться на окончательный вариант стандарта ИСО (пункты 6.2.2.2.2 и 6.2.2.2.4) и пересмотреть последнее предложение пункта 15.2.4.8.1, поскольку оно было исключено при принятии поправок серии 01 к Правилам (неофициальный документ № 3).

29. Эксперт от Германии сообщил GRSG, что в его предложение (TRANS/WP.29/GRSG/2003/9) были включены, среди прочего, два предложения, внесенные экспертом от Нидерландов, хотя он рекомендовал не рассматривать его предложение в ожидании подготовки окончательного текста директивы.

30. Эксперт от Японии представил неофициальный документ № 16, содержащий проект правил Японии, касающихся поля зрения водителя непосредственно спереди и сбоку. Он заявил, что эти правила должны быть опубликованы через несколько месяцев. Он просил GRSG учесть при внесении предлагаемых поправок в Правила № 46 более жесткие требования в отношении зеркал заднего вида, предусматриваемые проектом Японии, а также предложил экспертам тщательно изучить этот документ и выявить различия между этими правилами Японии и Правилами № 46.

31. Эксперт от Японии также представил неофициальный документ № 15, содержащий информацию о дорожно-транспортных происшествиях с участием автомобилей, движущихся на низкой скорости, виновниками которых являются родственники либо близкие знакомые. Председатель просил экспертов изучить этот документ и представить свои замечания к сессии в октябре 2003 года.

ПРОЕКТ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ ПО ОБЩИМ ОПРЕДЕЛЕНИЯМ И ПРОЦЕДУРАМ

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2003/10; неофициальные документы № 9, 11, 17, 21, 25, и 26, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

32. Эксперт от Японии напомнил относительно достигнутой в рамках АС.3 договоренности о том, что предложение по общим определениям и процедурам (TRANS/WP.29/GRSG/2003/10) не может рассматриваться в качестве глобальных технических правил (гтп) и что АС.3 рассмотрел вопрос о возможном включении их в резолюцию со ссылкой на Соглашение 1998 года или даже в Сводную резолюцию СР.3

(TRANS/WP.29/909, пункт 140). Этот эксперт также отметил, что данное предложение можно было бы, кроме того, включить в любые гтп в качестве добавления, и просил экспертов дать соответствующие рекомендации. По предложению эксперта от Соединенного Королевства, GRSG решила, что независимо от того, какое решение будет принято, оно должно иметь правовые последствия для Договаривающихся сторон Соглашения 1998 года, должна быть обеспечена возможность беспрепятственного внесения в него поправок и оно должно объединять все определения в рамках единого документа. Эксперт от Канады отметил, что этот документ должен включать ссылку на руководящие положения, касающиеся представления предложений по глобальным техническим правилам и их разработки (TRANS/WP.29/882), и на формат глобальных технических правил (TRANS/WP.29/882).

33. GRSG провела первое чтение документа TRANS/WP.29/GRSG/2003/10 совместно с неофициальными документами № 9, 11, 17, 21, 25 и 26, переданными некоторыми экспертами, в которых предлагаются поправки к этому документу. Некоторые поправки были приняты, и GRSG решила продолжить рассмотрение пересмотренного предложения, по возможности, в новом формате, который будет уточнен WP.29 и AC.3, на сессии в октябре 2003 года.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

- а) Проект глобальных технических правил, касающихся идентификации органов управления, сигнальных огней и индикаторов

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.2; неофициальный документ № 22, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

34. Эксперт от Канады представил неофициальный документ № 22, содержащий поправки к документу TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.2. Он разъяснил основные поправки и предложил распространить неофициальный документ № 22 под официальным условным обозначением к сессии в октябре 2003 года.

35. Эксперт от Франции указал, что эквивалентный проект правил в рамках Соглашения 1958 года будет отличаться от проекта гтп, и предложил согласовать проект гтп с проектом правил. Признав различие этих предложений, GRSG согласилась рассмотреть этот вопрос на более позднем этапе.

b) Проект правил, касающихся поля зрения водителя

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2000/19/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSG/2002/1;
TRANS/WP.29/GRSG/2002/9

36. Как было решено на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRSG/62, пункт 28), GRSG рассмотрела предложение по проекту правил, основывающееся полностью на предписаниях эквивалентной директивы Европейского сообщества (TRANS/WP.29/GRSG/2000/19/Rev.1). GRSG выявила некоторые расхождения с этой директивой и решила, что предложение с поправками следует рассмотреть на сессии в октябре. GRSG также решила возобновить рассмотрение предложений, содержащихся в документах TRANS/WP.29/GRSG/2002/1 и TRANS/WP.29/GRSG/2002/9, на своей следующей сессии.

c) Огнетушители

37. Председатель напомнил, что WP.29 просил GRSG включить в ее программу работы меры, касающиеся устройств тушения пожара (TRANS/WP.29/841, пункты 27 и 28). Он также напомнил представленные различными экспертами материалы о национальных предписаниях, касающихся огнетушителей, а также о том обстоятельстве, что в правилах № 36, 52 и 107 содержатся предписания относительно отведения соответствующего места для установки огнетушителей. Было также отмечено, что ни в одних правилах, прилагаемых к Соглашению 1958 года, не содержится предписаний об огнетушителях. Председатель заявил о своем намерении надлежащим образом проинформировать WP.29 и просить представить более подробные инструкции относительно дальнейших действий GRSG, если это будет необходимо. Он предложил сохранить данный пункт в повестке дня следующей сессии.

d) Проект новых правил о системах отопления

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2002/11 и Add.1; неофициальный документ № 20, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

38. Эксперт от МОПАП представил предложения, разъясняющие GRSG, что все три документа - TRANS/WP.29/GRSG/2002/11 и Add.1, а также неофициальный документ № 20 - представляют собой единый комплект. Эксперты от Европейской комиссии и Нидерландов сообщили GRSG, что в Брюсселе была учреждена рабочая группа для рассмотрения вопроса об автоматическом "отключении" систем отопления (пункт 5.3.8.1). Они просили отложить рассмотрение данного предложения до сессии, которая состоится в октябре 2003 года. Тем не менее GRSG рассмотрела это предложение и в принципе согласилась со следующими поправками:

Приложение 5,

Пункт 2 изменить следующим образом:

"... любой водитель транспортного средства...".

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 Если часть или части системы отопления находятся за сиденьем водителя, а также в случае перегрева, температура не должна превышать 110°C".

Приложение 8, исправить ссылку на "пункт 6.2.2" следующим образом: "пункт 6.2.1".

39. Секретариату было поручено выяснить, соответствуют ли положения о маркировке (пункты 4.2 и 4.5) Соглашению 1958 года, и при необходимости предложить необходимые поправки к ним. Приняв к сведению, что новые предписания Европейского соглашения по международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) вступят в силу 1 января 2005 года, GRSG просила эксперта от Европейской комиссии представить предложение по спорному пункту (см. пункт 38 выше) и решила в любом случае принять данное предложение на своей сессии в октябре 2003 года.

е) Правила № 26 (утверждение транспортных средств в отношении их наружных выступов)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2003/11

40. Эксперт от Нидерландов представил документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/11 с поправкой к Правилам. Эксперт от Японии просил передать анализ затрат и преимуществ и/или данные о дорожно-транспортных происшествиях, обосновывающие необходимость внесения предлагаемой поправки. Эксперт от Франции вызвался подготовить дополнительное предложение о включении положений, касающихся антенн Глобальной системы местоопределения (gps), а эксперт от МОПАП согласился представить предложение по переходным положениям. GRSG решила дождаться представления указанных предложений, с тем чтобы возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

- f) Правила № 60 (органы управления, приводимые в действие водителем)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2003/12

41. GRSG рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/12. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2003 года в качестве проекта дополнения 2 к Правилам № 34.

- g) Проект правил, касающихся характеристик горения материалов, используемых в конструкции внутренних элементов транспортных средств определенных категорий

Документация: TRANS/WP.29/2002/73

42. GRSG рассмотрела предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/2002/73, и приняла только предложения о внесении поправок в пункт 6.1.2., пункты 1.2, 1.3, 2.2, 4.5 и 4.7 приложения 6 и пункт 4.1 приложения 8. GRSG также решила представить данное предложение с поправками WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2003 года. В целях недопущения любой задержки с принятием проекта правил секретариат предложил рассмотреть его в качестве исправления только после принятия проекта правил (нынешний документ TRANS/WP.29/2002/23).

- h) Проект предписания № 2 - Единые предписания, касающиеся периодических технических осмотров колесных транспортных средств в отношении их пригодности к эксплуатации на дорогах

Документация: TRANS/WP.29/WP.29/2003/16

43. GRSG была проинформирована о принятом WP.29 и AC.3 на их сессиях в марте 2003 года решении (TRANS/WP.29/909, пункты 95 и 98), по документу TRANS/WP.29/2003/16, в котором предлагается проект предписания № 2 в связи с едиными предписаниями, касающимися периодических технических осмотров колесных транспортных средств в отношении их пригодности к эксплуатации на дорогах. GRSG отметила, что это предложение аналогично соответствующей директиве Европейского сообщества. Председатель просил всех экспертов пересмотреть данный документ. GRSG решила рассмотреть это предложение, а также возможные комментарии экспертов на своей сессии в октябре 2003 года.

i) Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (CP.3)

44. Секретариат напомнил о решении WP.29 представить GRSG обновленное предложение о внесении поправок в CP.3 (TRANS/WP.29/885, пункт 111). Эксперт от Российской Федерации согласился обновить свое предложение и представить его на рассмотрение GRSG на сессии в октябре 2003 года.

j) Проект правил, касающихся идентификации органов управления, сигнальных огней и индикаторов

Документация: неофициальные документы № 8 и Add.1, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

45. Эксперт от МОПАП представил неофициальные документы № 8 и 8/Add.1, в которых содержатся поправки к предложению по проекту новых правил, касающихся идентификации органов управления, сигнальных огней и индикаторов (TRANS/WP.29/2002/67). GRSG приняла это предложение и просила секретариат подготовить пересмотренный документ (TRANS/WP.29/2002/67/Rev.1), включающий принятые поправки, и представить пересмотренное приложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2003 года. С учетом того что данный пункт повестки дня был включен в начале сессии, эксперт от Японии сообщил GRSG, что у его страны нет времени полностью его рассмотреть. По этой причине он сделал оговорку относительно изучения этого предложения, но заявил о своем намерении определить позицию своей страны на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2003 года.

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ Г-НУ Я. ДЖЕРИ

46. Председатель сообщил GRSG, что г-н Ян Джери, являющихся секретарем WP.29 и его вспомогательных рабочих групп с 1990 года, по собственному желанию прекращает трудовую деятельность в конце мая 2003 года до достижения пенсионного возраста. Председатель и все эксперты GRSG поблагодарили г-на Яна Джери за его исключительную личную приверженность деятельности WP.29 и его вспомогательных органов и пожелали ему продолжительного и счастливого пребывания на пенсии. Г-н Джери поблагодарил экспертов за их пожелания, и все члены GRSG приветствовали его продолжительными аплодисментами.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

47. GRSG согласовала следующую предварительную повестку дня своей восьмьдесят пятой сессии, которая состоится в Женеве 21 (14 час. 30 мин.) - 24 (12 час. 30 мин.) октября 2003 года^{1,2}:

1. Правила № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости), разработка
2. Правила № 52 (маломестные пассажирские транспортные средства категорий М2 и М3), разработка
3. Правила № 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости), разработка
4. Правила № 66 (прочность верхней части конструкции), разработка
5. Безопасные стекла
- 5.1 Правила № 43, разработка
- 5.2 Проект глобальных технических правил
6. Проект новых правил по защите транспортных средств категорий М1 и N1 от несанкционированного использования, разработка
7. Правила № 97 (система сигнализации транспортных средств), разработка
8. Правила № 46 (зеркала заднего вида), разработка
9. Глобальные определения масс и габаритов
10. Прочие вопросы
- 10.1 Проект новых глобальных технических правил, касающихся идентификации органов управления, сигнальных огней и индикаторов
- 10.2 Проект новых правил, касающихся поля зрения водителя механических транспортных средств
- 10.3 Огнетушители (с учетом итогов сессии WP.29 в июне 2003 года)
- 10.4 Проект Правил о системах отопления

10.5 Периодические технические осмотры

10.6 Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (CP.3), разработка.

¹ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов все официальные, а также неофициальные документы, разосланные по почте до сессии или занесенные на вебсайт ЕЭК ООН (<http://www.unecce.org/trans/main/welcwp29.htm>), в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов любезно просят приносить с собой на заседания имеющиеся у них экземпляры документов.

² Во избежание перерыва в работе экспертов - участников сессии, специализирующихся в различных областях, вопросы будут рассматриваться в порядке их перечисления в повестке дня.

Приложение I

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

<u>№</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт повестки дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
1.	Председателем		A	Порядок рассмотрения пунктов предварительной повестки дня
2.	Германией	8.	A	Опасность возгорания под воздействием электростатического разряда в автотранспортных средствах - частотность, обнаружение и профилактика
3.	Нидерландами	9.	A	Пояснительные замечания, касающиеся документа TRANS/WP.29/GRSG/2002/10
4.	Венгрией	4.	A	Уроки, полученные в результате анализа дорожно-транспортных происшествий, связанных с опрокидыванием автобусов, и сделанные в результате этого выводы
5.	Венгрией	4.	A	Доклад об итогах совещания специальный группы экспертов (СГЭ) по разработке Правил № 66
6.	Германией	3.	A	Вопросы, связанные с пересмотром 1 Правил 107, обновленных в качестве "правил, касающихся автобусов", и проект новых правил о поле зрения водителя
7.	Венгрией	4.	A	Рассмотрение и пересмотр Правил № 66. Сводный документ с изложением итогов работы, проделанной специальной группой экспертов
8.	МОПАП	11.10	A	Предложение МОПАП по проекту поправок к проекту правил, касающихся ручных органов управления, сигнальных огней и индикаторов
8/Add.1	МОПАП	11.10	A	Поправка к предложению МОПАП (неофициальный документ № 8) по поправкам к проекту правил, касающихся ручных органов управления, сигнальных огней и индикаторов

<u>№</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт повестки</u> <u>дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
9.	МОПАП	10	A	Предложения МОПАП по проекту поправок к документу TRANS/WP.29/GRSG/2003/10 (проект гтп, касающихся масс и габаритов)
10.	Нидерландами	5.1	A	Предложение по внесению поправок в Правила № 43 о безопасных стеклах
11.	Нидерландами	10.	A	Замечания в отношении гтп-0 (документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/10)
12.	Германией	1.	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 36
13.	Германией	2.	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 52
14.	Германией	3.	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 107
15.	Японией	9.	A	Дорожно-транспортные происшествия с детьми с участием их родственников или близких знакомых - дорожно-транспортные происшествия на низкой скорости, виновниками которых являются родственники или близкие знакомые - сообщение ИТАРДА за 2001 год № 31
16.	Японией	9.	A	Национальные правила, касающиеся поля зрения водителя непосредственно спереди и сбоку
17.	Японией	10.	A	Проект исправления к документу TRANS/WP.29/GRSG/2003/10 (проект гтп, касающихся масс и габаритов)
18.	Германией	2.	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 52. Исправление к документу TRANS/WP.29/GRSG/2003/6
19.	МОПАП	3.	A	Предложение МОПАП по проекту добавления к предложению по проекту поправок серии 01 к Правилам № 107 (транспортные средства категорий M2 и M3) (TRANS/WP.29/GRSG/2003/5)

<u>№</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт повестки дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
20.	МОПАП	11.4	A	Предложение МОПАП по проекту добавления к предложению по проекту правил о системах отопления (TRANS/WP.29/GRSG/2002/11/Add.1)
21.	Европейским сообществом	10.	A	Предложение по проекту поправки к документу TRANS/WP.29/GRSG/2003/10 (проект гтп по общим определениям и процедурам, используемым в глобальных технических правилах)
22.	Канадой	11.1	A	Проект глобальных технических правил № XXX (проект TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.3)
23.	Нидерландами		A	Замечания к предложению МОПАП о внесении поправок в Правила № 107 ЕЭК о двухэтажных транспортных средствах (TRANS/WP.29/GRSG/2003/5)
24.	МОПАП	3.	A	Поправки к предложению по проекту пересмотра 1 Правил № 107
25.	Канадой	10.	A	Проект TRANS/WP.29/GRSG/2003
26.	Японией	10.		Проект исправления к документу TRANS/WP.29/GRSG/2003/10
-	Соединенным Королевством	3.	A	Безопасность пассажиров, находящихся в инвалидных колясках

Приложение 2

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 52, ПРИНЯТЫЕ GRSG НА ЕЕ
ВОСЕМЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ
(см. пункт 6 настоящего доклада)

Пункт 5.7.8.1.3.2 изменить следующим образом:

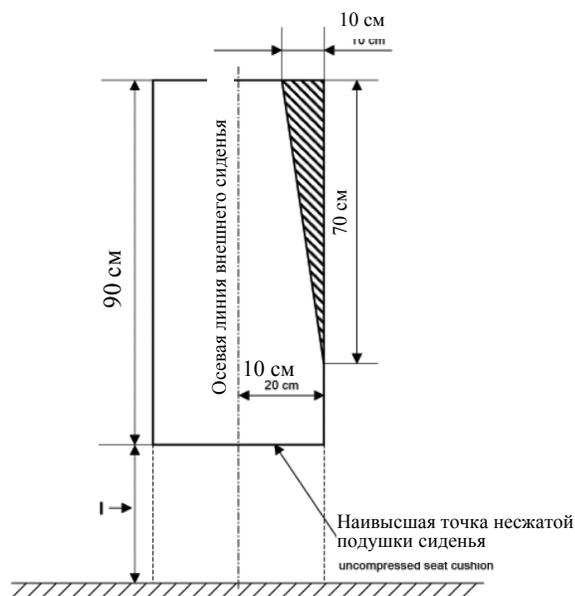
"5.7.8.1.3.2 элементы конструкции, если они выступают внутрь зоны, имеющей форму треугольника, одна сторона которого прилегает к боковой стенке транспортного средства, вершина расположена на высоте 70 см от наивысшей точки, а основание шириной 10 см расположено в верхней части данного пространства (см. рис. 7 приложения 3)".

Приложение 3, рис. 7, изменить следующим образом:

"Рис. 7

Допустимый выступ элементов конструкции

(см. пункт 5.7.8.1.3.2)



l (см) мин.
40-50
(35 см в колесных кожухах и моторном отделении)

"

Приложение 3

ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ TRANS/WP.29/GRSG/2003/5,
ПРИНЯТЫЕ GRSG НА ЕЕ ВОСЕМЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ
(см. пункт 10 настоящего доклада)

Пункт 1.1, сноска 1, ссылку на "приложение 8" исправить следующим образом:
"приложение 7".

Пункт 3.4 изменить следующим образом:

"3.4 Транспортное средство (транспортные средства) или кузов(а), представляющие тип ..."

Пункт 5.1 изменить следующим образом:

"5.1 Все транспортные средства должны соответствовать предписаниям, изложенным в приложении 3 к настоящим Правилам (измененным на основании приложения 9 в случае двухэтажных транспортных средств). Кузова, которые были официально утверждены отдельно, должны соответствовать в надлежащих случаях приложению 5 и/или 10. Официальное утверждение транспортного средства, включающего кузов, официально утвержденный в соответствии с приложением 10, должно осуществляться в соответствии с этим приложением".

Пункты 6-6.1.1 изменить следующим образом:

"6. МОДИФИКАЦИЯ ... ТИПА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ИЛИ КУЗОВА

6.1 Каждая модификация типа транспортного средства или кузова... который официально утвердил данный тип. Этот отдел...

6.1.1 либо прийти к заключению, что... в любом случае транспортное средство или кузов по-прежнему отвечает..."

Пункт 7.1 изменить следующим образом:

"7.1 Транспортные средства и кузова, официально утвержденные в соответствии с настоящими ..."

Пункт 8.1 изменить следующим образом:

"... типа транспортного средства или кузова на основании ..."

Пункт 9 изменить следующим образом:

"...

"типа транспортного средства или кузова на основании настоящих Правил... в соответствии с образцом, приведенным в части 1 приложения 1 к настоящим Правилам".

Приложение 1, часть 1, добавление 1,

Пункты 3.2.1-3.2.1.3 следует исключить.

Пункты 3.2.2-3.2.2.5, изменить нумерацию на 3.2.1-3.2.1.5.

Пункт 4.1 изменить следующим образом (сноска 1/ остается без изменений):

"4.1 Тип кузова: одноэтажный/двухэтажный/сочлененный/с низким полом 1/"

Пояснительное примечание с), ссылку на "приложение 8" следует читать "приложение 7".

Приложение 1, часть 1, добавление 2,

Пункт 4.1 изменить следующим образом (сноска 1/ остается без изменений):

"4.1 Тип кузова: одноэтажный/двухэтажный/сочлененный/с низким полом 1/"

Приложение 1, пункт 2, добавления 1, 2 и 3,

РАЗДЕЛ I изменить следующим образом (сноски 1/, 2/ и 3/ остаются без изменений):

"РАЗДЕЛ I

1. Модель (торговая марка завода-изготовителя):
2. Тип:
3. Средства идентификации типа, если он обозначен на транспортном средстве/элементе/отдельной технической детали 1/ 2/
- 3.1 Местонахождение этой маркировки:
4. Категория транспортного средства 1/ 3/
5. Название и адрес завода-изготовителя:

6. В случае элементов и отдельных технических деталей - местонахождение и метод крепления маркировки официального утверждения типа:
7. Адрес(а) сборочного (сборочных) предприятия (предприятий):"

Приложение 1, часть 2, добавление 1,

Добавление к свидетельству об официальном утверждении, исправить нумерацию пунктов 1.4 (дважды) - 6 на 1.7 - 2 и включить новый пункт 1.13 следующего содержания:

"1.13 Официальное утверждение, предоставленное в соответствии с пунктом 7.6.3.1 (А) / пунктом 7.6.3.1 (В) приложения 11 1/"

Приложение 1, часть 2, добавление 2, добавление к свидетельству об официальном утверждении типа,

Пункты 1.9 и 1.9.1, изменить нумерацию на 1.8 и 1.8.1.

Пункты 5 и 6, изменить нумерацию на 2 и 3.

Приложение 1, часть 2, добавление 3, добавление к свидетельству об официальном утверждении типа, изменить нумерацию пунктов 1.8 - 1.9.1 на 1.3 - 1.4.1, а пункта 5 на 2 и включить новый пункт 1.5 следующего содержания:

"1.5 Официальное утверждение, предоставленное в соответствии с пунктом 7.6.3.1 (А) / пунктом 7.6.3.1 (В) приложения 11 1/"

Приложение 11,

Пункт 2.4 изменить следующим образом:

"2.4 Под "габаритами транспортного средства" подразумеваются габариты транспортного средства, основанные на параметрах его конструкции, указанных заводом-изготовителем".

Включить новые пункты 2.4.1 - 2.4.3 следующего содержания:

"2.4.1 "Длина транспортного средства" - это габарит, который измеряется в соответствии с термином № 6.1 стандарта ISO 612-1978.

В дополнение к положениям, содержащимся в этом стандарте, при измерении длины транспортного средства не учитываются следующие приспособления:

- стеклоочистители и омыватели ветрового стекла,
- передние или задние номерные знаки,
- устройства наложения таможенных пломб и предохраняющие их устройства,
- приспособления для крепления брезента и предохраняющие их устройства,
- осветительное оборудование,
- зеркала и другие устройства непрямого видения,
- вспомогательные приспособления визуального контроля,
- подводящий воздухопровод,
- фиксаторы в случае съемных кузовов,
- подножки и рукоятки,
- резиновые уплотнители и аналогичное оборудование,
- подъемные платформы, наклонные борта и аналогичное оборудование в рабочем состоянии длиной не более 300 мм при условии, что грузоподъемность транспортного средства не увеличивается,
- сцепные устройства для автотранспортных средств,
- токоприемники для электромобилей,
- внешние солнцезащитные козырьки.

2.4.2 "Ширина транспортного средства" - это габарит, который измеряется в соответствии с термином № 6.2 стандарта ISO 612-1978.

В дополнение к положениям, содержащимся в этом стандарте, при измерении ширины транспортного средства не должны учитываться следующие приспособления:

- устройства наложения таможенных пломб и предохраняющие их устройства,
- приспособления для крепления брезента и предохраняющие их устройства,
- сигнализаторы падения давления в шинах,
- выступающие гибкие элементы брызговиков,
- осветительное оборудование,

- наклонные борта в рабочем состоянии, подъемные платформы и аналогичные приспособления в рабочем состоянии при условии, что они не выступают более чем на 10 мм от боковой стороны транспортного средства и передние или задние углы бортов закруглены по радиусу не менее чем на 5 мм; края должны быть закруглены по радиусу не менее чем на 2,5 мм,
- зеркала и другие устройства непрямого видения,
- индикаторы давления в шинах,
- убирающиеся подножки,
- деформирующаяся часть боковин шины непосредственно над точкой соприкосновения с поверхностью,
- вспомогательные приспособления для визуального контроля,
- убирающиеся устройства бокового вождения городских и междугородных автобусов, предназначенные для использования в системах управления автобусом, если они находятся в неубранном положении.

2.4.3 "Высота транспортного средства" - это габарит, который измеряется в соответствии с термином № 6.3 стандарта ISO 612-1978.

В дополнение к положениям, содержащимся в этом стандарте, при измерении высоты транспортного средства не учитываются следующие приспособления:

- антенны,
- пантографы или токоприемники в поднятом положении.

В случае транспортных средств, оснащенных подъемником моста, должна учитываться работа этого устройства".

Пункт 7.1 изменить следующим образом:

"7.1 Измерение массы транспортного средства в рабочем состоянии и ее распределение между осями

Масса ... измеряемые на транспортном средстве (транспортных средствах), представленном (представленных) в соответствии с пунктом 3.4 настоящих Правил и установленном (установленных) в неподвижном положении... приведенных ниже предписаний. В противном случае должны использоваться измеренные значения массы и техническая служба может при необходимости

проводить дополнительные измерения на транспортном средстве (транспортных средствах), которое (которые) не представлено (представлены) в соответствии с пунктом 3.4 настоящих Правил".

Пункт 7.1, исправить обозначение "mj" на "µj".

Пункты 7.5-7.5.2 изменить следующим образом:

"7.5 (Текст будет внесен позднее)".

Пункты 7.6.3 и 7.6.4 (включая содержащиеся в них рисунки) изменить следующим образом:

"7.6.3 Дополнительные требования к транспортным средствам категории М2 или М3

Существуют два альтернативных метода обеспечения соответствия этому пункту 7.6.3.1 (А) или 7.6.3.1 (В) ниже.

Соединенное Королевство и Португалия могут на своей территории до 9 марта 2005 года отказывать в предоставлении национального официального утверждения типа транспортного средства либо отказывать или запрещать продажу, регистрацию, введение в эксплуатацию либо использование транспортного средства, если оно не соответствует критериям маневренности, указанным в пункте 7.6.3.1 (В) ниже.

С учетом указанных выше исключений Договаривающиеся стороны предоставляют официальные утверждения на основании пункта 7.6.3.1 (А).

7.6.3.1 (А) Когда транспортное средство находится в неподвижном положении, определяется - посредством проведения соответствующей линии на поверхности земли - вертикальная плоскость, проходящая по касательной к боковой стороне транспортного средства, находящейся с внешней стороны окружности. В случае сочлененного транспортного средства оба жестких элемента должны быть выровнены по этой плоскости. При въезде транспортного средства, движущегося по прямой линии, в зону окружности, описанную в пункте 7.6.1, ни один из его элементов не должен выходить за пределы этой вертикальной плоскости более, чем на 0,60 м (см. рис. В и С).

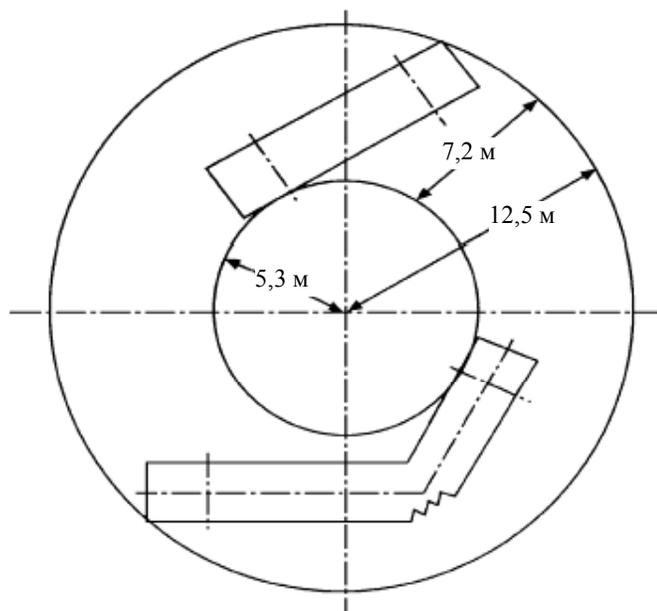


Рис. А

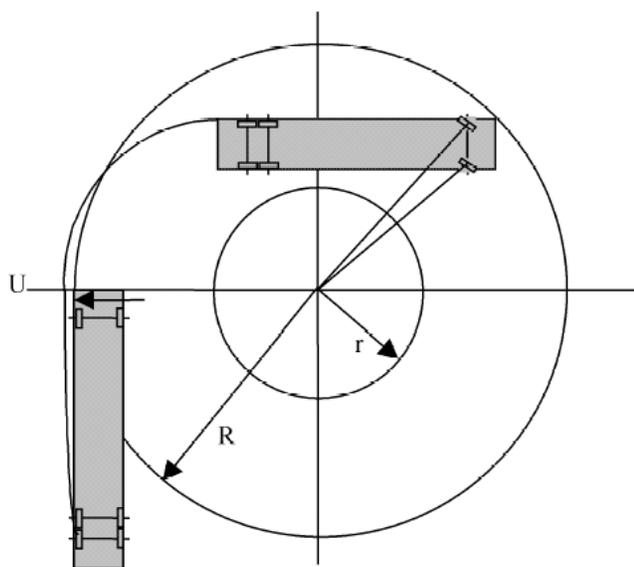


Рис. В

$R = 12,5 \text{ м}$

$r = 5,3 \text{ м}$

$U = \text{макс. } 0,6 \text{ м}$

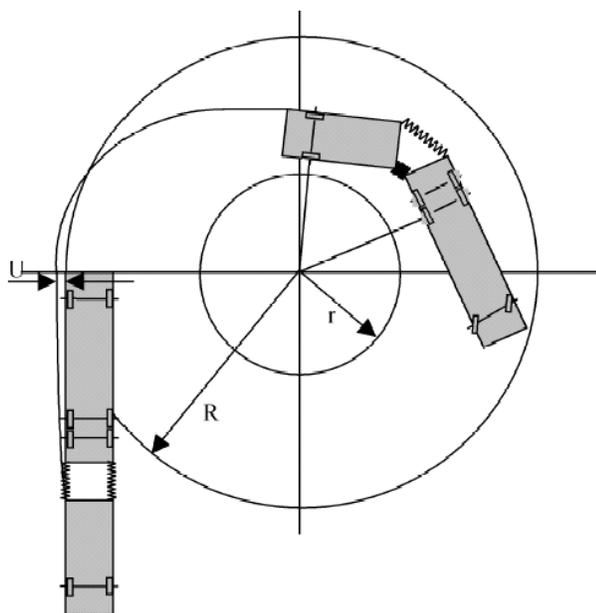


Рис. С
 $R = 12,5 \text{ м}$
 $r = 5,3 \text{ м}$
 $U = \text{макс. } 0,6 \text{ м}$

7.6.3.1 (В) Когда транспортное средство находится в неподвижном положении и его управляемые колеса направлены таким образом, что в случае движения транспортного средства его наиболее удаленная вперед точка описала бы окружность радиусом в 12,50 м, определяется - посредством проведения линии на поверхности земли - вертикальная плоскость, проходящая по касательной к боковой стороне транспортного средства, находящейся с внешней стороны окружности. В случае сочлененного транспортного средства категории М2 или М3 оба жестких элемента должны быть выровнены по этой плоскости.

Когда транспортное средство движется вперед в любую сторону по окружности радиусом в 12,50 м, ни одна из его частей не должна выходить за пределы этой вертикальной плоскости более чем на 0,80 м (см. рис. В) в случае несочлененного транспортного средства длиной до 12 м либо более, чем на 1,20 м (см. рис. С) в случае несочлененного транспортного средства длиной более 12 м или сочлененного транспортного средства категории М2 или М3.

В случае транспортных средств, оборудованных подъемником моста, это предписание относится также к мосту (мостам) в поднятом положении (по смыслу пункта 2.14).

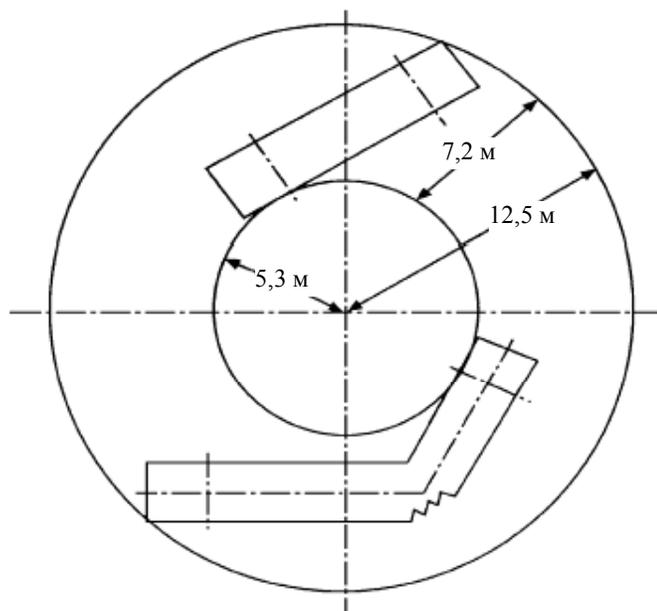


Рис. А

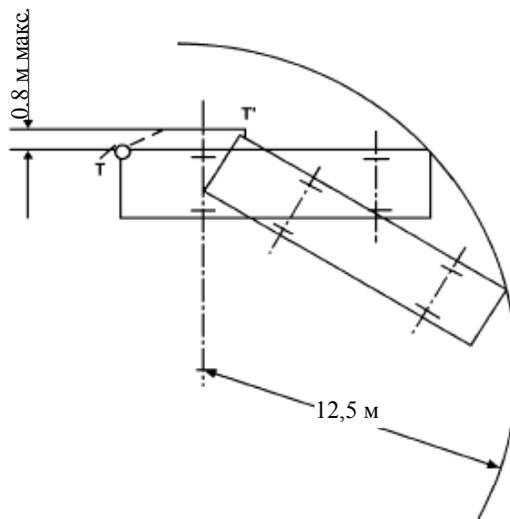


Рис. В

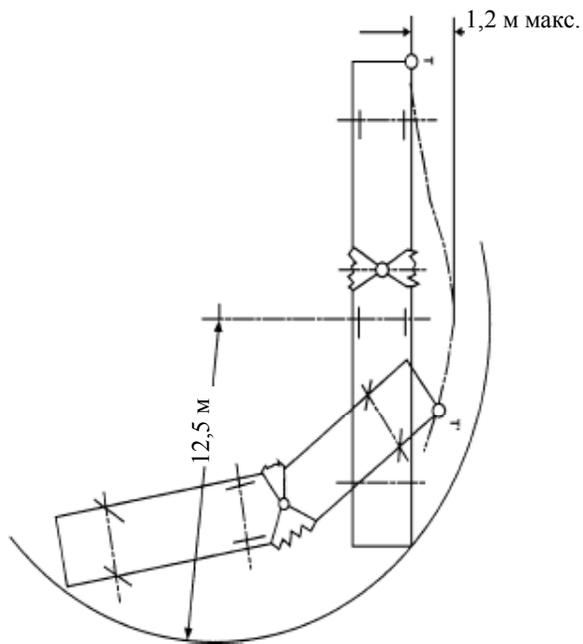


Рис. С

7.6.4 По просьбе завода-изготовителя, соблюдение предписаний пунктов 7.6.1-7.6.3 может быть также проверено на основе надлежащих эквивалентных вычислений либо метода геометрической демонстрации".
