



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/70
7 December 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области
транспортных средств

Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ОБЩИМ ПРЕДПИСАНИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ
БЕЗОПАСНОСТИ, О РАБОТЕ ЕЕ ДЕВЯНОСТО ПЕРВОЙ СЕССИИ
(Женева, 17-20 октября 2006 года)

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела свою девяносто первую сессию 17 (вторая половина дня) - 20 (только первая половина дня) октября 2006 года в Женеве под председательством г-на А. Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Кореи, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки, Японии. Участвовали также представители Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации предприятий

автомобильной промышленности (МОПАП) и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). По особому приглашению Председателя в работе сессии участвовал эксперт от Координационного комитета по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП).

2. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии, содержится в приложении 1 к настоящему докладу.

1. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ

1.1 Правила № 66 (прочность силовой структуры)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/22; неофициальные документы № GRSG-91-8, GRSG-91-9, GRSG-91-11 и GRSG-91-23, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. GRSG напомнила об обсуждении, состоявшемся на предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/69, пункт 6), и рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/22, содержащий предложение о повторном включении в Правила сноски к положениям об области применения, позволяющей Договаривающимся сторонам ограничить область применения этих Правил транспортными средствами определенных категорий. Эксперт от Испании представил документ (GRSG-91-11) с предложением о том, чтобы эти Правила применялись к транспортным средствам классов II и III и чтобы транспортные средства классов I, A и B официально утверждались по просьбе изготовителя. Несколько экспертов одобрили в документ GRSG-91-11, однако некоторые из них предпочли исключить из данного предложения транспортные средства классов A и B. GRSG поручила секретариату распространить документ GRSG-91-11 под официальным условным обозначением для его рассмотрения на ее следующей сессии в качестве альтернативы документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/22.

4. Председатель неофициальной группы г-н М. Матольчи сообщил об итогах второго совещания неофициальной группы, состоявшегося в Варшаве 27 и 28 июня 2006 года (GRSG-91-8). Он проинформировал GRSG о том, что следующее совещание неофициальной группы будет проведено в Будапеште 18 и 19 января 2007 года. Эксперт от ЕК счел, что некоторые из представленных материалов относительно собранных данных о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) позволили неофициальной группе получить полезную информацию о поведении пассажиров и ранениях в случае ДТП, связанных с опрокидыванием транспортных средств, и сообщил GRSG, что все

государства - члены Европейского сообщества в силу директивы о городских и междугородных автобусах в обязательном порядке применяют Правила № 66.

5. Что касается установки электронных систем контроля за устойчивостью транспортного средства (ЭКУТ) в случае классов II и III, то, как отметила GRSG, Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) до сих пор занимается разработкой своих требований (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/60, пункты 38 и 40) и вопрос об обязательной установке ЭКУТ все еще находится в стадии рассмотрения..

6. Председатель неофициальной группы просил согласия GRSG на установление возможного сотрудничества без правовых и финансовых последствий между неофициальной группой и группой, учрежденной Флоридским государственным университетом, Варшавским техническим университетом (ПВ), Автотранспортным институтом Польши (ИТС-Польша), Институтом автомобилестроения (ПИМОТ) и предприятием по производству городских и междугородных автобусов "Солярис" (GRSG-91-9). Он сообщил, что такое сотрудничество начнется в январе 2007 года и будет сосредоточено на аспектах прочности силовой структуры небольших городских и междугородных автобусов в контексте расширения области применения Правил на транспортные средства классов А и В. GRSG дала свое согласие на это.

7. GRSG рассмотрела и приняла воспроизведенный ниже документ GRSG-91-23 и поручила секретариату представить данное предложение WP.29 и Административному комитету (АС.1) Соглашения 1958 года для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта исправления 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 66.

Приложение 3, пункт 2.1, исправить следующим образом:

Вместо "жестко закрепляется на высоте 200 мм над" читать "жестко закрепляется на высоте 100 мм над".

1.2. Правила № 107 (транспортные средства М₂ и М₃)

Документация: неофициальный документ № GRSG-91-36, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

8. GRSG приняла к сведению опасения МОПАП (GRSG-91-36) относительно неприятия АС.1, по крайней мере до его сессии в марте 2007 года, поправок серии 02 к Правилам № 107 (ECE/TRANS/WP.29/2006/26) и возможное принятие на сессии в ноябре 2006 года поправок, предусматривающих постепенное упразднение правил № 36

(ECE/TRANS/WP.29/2006/98) и № 52 (ECE/TRANS/WP.29/2006/102). GRSG решила, что все три предложения следует принять только одновременно в качестве отдельного пакета с одинаковыми сроками применения. Экспертам GRSG было предложено надлежащим образом проинформировать своих представителей в WP.29 для уточнения их позиции относительно принятия вышеуказанных документов.

1.2.1 Предложения по последующим поправкам

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2005/7; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/23; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/24; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/31; неофициальный документ GRSG-91-26, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

9. Эксперт от Германии снял с рассмотрения документ TRANS/WP.29/GRSG/2005/7. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/31, содержащий предложение об изменении нынешней маркировки транспортных средств во избежание их перегрузки. Эксперт от Франции внес предложение о том, чтобы в пунктах 7.2.3.1 и 7.2.3.3.2 четко указывалось, что нельзя превышать ни максимальную массу транспортного средства, ни максимальную массу оси либо группы осей. Эксперты от Швейцарии и Соединенного Королевства выразили опасения в связи с предложением об исключении пункта 12, в силу которого Договаривающимся сторонам в настоящее время разрешается запрещать регистрацию на своей территории транспортных средств категорий M₂ и M₃, у которых масса либо нагрузка на ось превышает допустимые значения. GRSG решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии.

10. Эксперт от Германии представил документ GRSG-91-26, в котором уточняется местоположение аварийных люков. GRSG приняла к сведению некоторые замечания по этому предложению и просила эксперта от Германии подготовить обновленное предложение для рассмотрения на ее следующей сессии.

11. Напомнив о дискуссии, прошедшей на предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/69, пункт 9), эксперт от ЕК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/23, разъясняющий позицию ЕК относительно предусмотренных в Правилах № 107 пиктограмм, используемых для указания аварийных выходов. GRSG приняла к сведению его опасения, однако предпочла сохранить эти пиктограммы в тексте Правил, как это было решено на предыдущей сессии. GRSG решила не продолжать рассмотрения этого предложения.

12. Предложение ЕК (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/24) относительно альтернативных требований для автобусов "с открытым кузовом" не получило поддержки GRSG. Эксперт от Франции объявил, что на следующей сессии будет внесено новое предложение об установке ремней безопасности на верхнем этаже транспортных средств без крыши.

1.2.2 Спальные междугородные автобусы

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/25; неофициальные документы № GRSG-91-6 и GRSG-91-13, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

13. Эксперт от Венгрии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/25 и альтернативное предложение GRSG-91-6, каждое из которых направлено на исключение положений о спальных междугородных автобусах из области применения Правил № 107. GRSG провела общее обсуждение вопросов, связанных со спальными междугородными автобусами. Эксперт от Германии сообщил GRSG, что в его стране перевозка пассажиров, не пользующихся ремнями безопасности, запрещена. Он добавил, что Германия направила ЕК официальный запрос с целью решения вопросов, связанных с этими транспортными средствами. Эксперт от ЕК заявил, что основная обеспокоенность с точки зрения обеспечения безопасности сводится к защите спящих пассажиров в случае ДТП, связанного с опрокидыванием транспортного средства, и предложил ввести обязательное требование об установке на этих транспортных средствах ремней безопасности с креплением в двух точках и боковых окон из многослойного стекла. И наконец, GRSG сочла, что исключение положений о спальных междугородных автобусах из области применения Правил не будет способствовать решению текущих проблем безопасности и пассажирских перевозок, и решила исключить документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/25 и GRSG-91-6 из повестки дня.

14. С целью обеспечения эквивалентного уровня безопасности для спящих пассажиров или пассажиров, находящихся на спальных местах, по сравнению с уровнем безопасности на обычных междугородных автобусах GRSG одобрила документ GRSG-91-13, представленный Данией, в котором содержатся предложения о возможных способах повышения безопасности в спальных междугородных автобусах в случае пожара, лобового столкновения, либо ДТП, связанного с опрокидыванием транспортного средства. Председатель призвал GRSG подготовить конкретные предложения по транспортным

средствам, оборудованным спальными местами, для рассмотрения на следующей сессии. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-91-13 под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии и сохранить документы GRSG-89-9 и GRSG-90-2 в повестке дня в качестве справочных.

1.2.3 Безопасность пользователей инвалидных колясок в транспортных средствах

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/69, приложение 3; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/7; неофициальные документы № GRSG-91-22, GRSG-91-24 и GRSG-91-27, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

15. GRSG подробно рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/7 с учетом комментариев и замечаний, принятых к сведению на предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/69, приложение 3), а также документы GRSG-91-22, GRSG-91-24 и GRSG-91-27. GRSG поручила секретариату подготовить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/7/Add.1 с принятыми поправками и распространить документ GRSG-91-27 под официальным условным обозначением для рассмотрения на ее следующей сессии.

1.2.4 Освещение для облегчения посадки и высадки пассажиров

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/32; неофициальный документ № GRSG-91-28, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

16. Эксперт от Швеции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/32, являющийся совместным предложением Швеции и МОПАП, в котором содержатся положения относительно освещения служебной двери. Эксперт от Соединенного Королевства зарезервировал свою позицию и вызвался подготовить альтернативное предложение. Эксперт от Германии представил документ GRSG-91-28, содержащий предложение, предусматривающее возможность освещения служебной двери при движении со скоростью менее 5 км/ч, с тем чтобы ею можно было воспользоваться при приближении к автобусной остановке. GRSG поручила секретариату распространить документ GRSG-91-28 под официальным условным обозначением для обсуждения на своей следующей сессии.

1.2.5 Безопасное многослойное остекление

Документация: неофициальные документы №. GRSG-91-7 и GRSG-91-20, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

17. Эксперт от Венгрии представил подробный анализ отдельного ДТП, связанного с опрокидыванием транспортного средства, в зимних условиях (GRSG-91-7). Эксперт от Швеции представил документ GRSG-91-20 по семи ДТП, связанных с опрокидыванием одноэтажных городских и междугородных автобусов в его стране в период с 1998 по 2005 год. Некоторые эксперты заявили, что до рассмотрения вопроса об использовании безопасного многослойного остекления для недопущения выброса из транспортного средства водителя и пассажиров следует ввести обязательное требование об установке и использовании ремней безопасности. GRSG отметила, что Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) рассматривает предложения об обязательной установке ремней безопасности на транспортных средствах класса II (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/39, пункты 18, 23, 39 и 41).

18. GRSG также приняла к сведению, что использование многослойного остекления для недопущения выброса пассажиров может затруднить процесс их эвакуации через аварийные окна. Поэтому следует рассмотреть такие альтернативные технические решения, как створчатые окна, хотя некоторые эксперты и указали, что воспользоваться такими окнами в качестве аварийных выходов трудно. Эксперт от Соединенного Королевства заявил, что представит соответствующие материалы по этому вопросу на следующей сессии. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSG о том, что представит информацию о действующих в его стране требованиях, касающихся створчатых окон. Председатель просил экспертов GRSG подумать над техническими предложениями по этому вопросу, которые можно было бы рассмотреть на следующей сессии. GRSG решила сохранить документы GRSG-89-10, GRSG-89-24, GRSG-89-32, GRSG-91-7 и GRSG-91-20 в своей повестке дня в качестве справочных.

1.2.6 Пожарная безопасность в автобусах

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/9; неофициальные документы № GRSG-91-10 и GRSG-91-29, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

19. Эксперт от Германии представил документ GRSG-91-29, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/9, относительно установки противопожарного сигнального прибора в моторном отсеке. Эксперт от Франции сообщил GRSG о

проводящихся в его стране исследованиях по автоматическим системам тушения огня в моторном отсеке. Он заявил, что намерен сообщить о результатах этих исследований на одной из последующих сессии GRSG. Эксперт от Российской Федерации кратко проинформировал о разработке национального стандарта по этому вопросу и вызвался подготовить соответствующий документ к следующей сессии. К эксперту от Соединенных Штатов Америки была обращена просьба представить материалы об осуществляемых в его стране процессах нормотворчества по требованиям о противопожарной безопасности. Председатель просил экспертов GRSG представить дальнейшую информацию по этому вопросу. GRSG поручила секретариату распространить документ GRSG-91-29 под официальным условным обозначением.

20. Эксперт от Венгрии представил материалы (GRSG-91-10) по трем испытаниям на воспламеняемость, проводившимся в его стране в 1983 и 1988 годах. Он сделал вывод о том, что средний период эвакуации через аварийные окна примерно в два раза превышает период эвакуации через служебные либо аварийные двери, так как, для того чтобы разбить окно, требуются дополнительные усилия и время. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и сохранить документы GRSG-89-23, GRSG-90-5, GRSG-90-32 и GRSG-91-10 в качестве справочных.

1.2.7 Лобовое столкновение автобусов

21. GRSG отметила, что, по рекомендации WP.29, Европейскому комитету по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ) было направлено приглашение принять участие в нынешней сессии GRSG для рассмотрения этого вопроса. GRSG рассчитывает, что этот Комитет примет участие в ее работе на ее следующей сессии. Было отмечено, что GRSP следует информировать об этой работе (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/69, пункт 19). Эксперт от Венгрии вызвался представить к следующей сессии GRSG данные о ДТП такого рода, а также предложение о дальнейших шагах, которые должны быть предприняты до внесения предложений по поправкам к действующим правилам. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

1.2.8. Требования к служебным дверям, окнам и запасных выходов

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/9; неофициальные документы № GRSG-91-30 и GRSG-91-32, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

22. Эксперт от Германии представил документ GRSG-91-30, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/9 и касающийся требований к служебным дверям и запасным выходам. Эксперт от ЕК не одобрил пункт 7.6.11.1. GRSG приняла к сведению некоторые замечания по этому предложению и поручила секретариату распространить документ GRSG-91-30 под официальным условным обозначением для рассмотрения на ее следующей сессии, включая предложение МОПАП по пункту 7.6.8.2.2.

23. GRSG рассмотрела представленный экспертом от Нидерландов документ GRSG-91-32 по требованиям, касающимся открытия служебных дверей в экстренных случаях. Некоторые эксперты GRSG одобрили это предложение. После его обсуждения эксперт от Нидерландов согласился обновить свое предложение для рассмотрения на следующей сессии в качестве документа, распространяющегося под официальным условным обозначением.

1.2.9. Положения, касающиеся рабочего места водителя

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/10; неофициальные документы № GRSG-91-3 и GRSG-91-31, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

24. Сославшись на исследования (GRSG-91-3), проводящиеся в его стране, эксперт от Германии вновь представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/10, касающийся положений о рабочем месте водителя. Эксперт от Франции представил документ GRSG-91-31 по этому же вопросу. Эксперты от Соединенного Королевства, ЕК и МОПАП сочли, что некоторые из предлагаемых требований имеют отношение скорее к гигиене труда водителя и эргономике, а не к безопасности. Эксперт от Германии отметил, что здоровье и комфорт водителя имеют непосредственное отношение к безопасности пассажиров. Председатель просил экспертов GRSG подготовить конкретные предложения по этому вопросу для обсуждения на следующей сессии. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-91-31 под официальным условным обозначением для обсуждения на следующей сессии и сохранить документ GRSG-91-3 в повестке дня в качестве справочного.

1.3 Правила № 118 (характеристики горения материалов)

Документация: неофициальный документ № GRSG-91-19, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

25. GRSG решила отложить рассмотрение документа GRSG-91-19 до своей следующей сессии. Эксперт от Швеции вызвался подготовить предложение по поправкам к Правилам № 118. GRSG также решила сохранить документ GRSG-90-16 в своей повестке дня в качестве справочного

2. ПОПРАВКИ К ДРУГИМ ПРАВИЛАМ В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЯ 1958 ГОДА

2.1 Правила № 18 (защита транспортных средств от несанкционированного использования)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/68, приложение 3;
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/26; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/33

26. GRSG рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/33, воспроизведенный ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 18.

Пункт 1 изменить следующим образом (в том числе пронумеровать существующий текст в качестве пункта 1.1 и включить новый пункт 1.2):

"1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1 Настоящие Правила применяются... от несанкционированного использования.

1.2 Транспортные средства, которые официально утверждены на основании положений части I Правил № 116, считаются соответствующими настоящим Правилам".

27. С учетом принятых поправок к Правилам № 18 (см. пункт 26 выше) GRSG согласилась с необходимостью исправления положений соответствующего предложения по дополнению 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 97 (ECE/TRANS/WP.29/2006/105), которые будут рассмотрены WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2006 года. С этой целью GRSG просила эксперта от ЕК внести на сессии WP.29 в ноябре 2006 года предложение по аналогичной поправке к вышеупомянутому документу.

28. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/26, заменяющий собой приложение 3 к документу TRANS/WP.29/GRSG/68 и содержащий предложения, касающиеся требований об использовании электрических стояночных тормозов также и в качестве устройств предотвращения несанкционированного использования. Эксперты от Канады и Соединенных Штатов Америки проинформировали GRSG о том, что использования систем стояночного тормоза для других целей, помимо торможения, в их странах не допускается. GRSG отметила, что GRRF согласилась с применением систем электрического стояночного тормоза в качестве устройств для предотвращения несанкционированного использования транспортных средств. В ходе последовавшей за этим дискуссии эксперт от Франции вызвался подготовить - при содействии эксперта от МОПАП - пересмотренное предложение по поправкам к Правилам № 18, а также эквивалентное предложение по поправкам к Правилам № 116 для обсуждения на следующей сессии.

2.2 Правила № 34 (опасность возникновения пожара)

29. GRSG приняла к сведению предложение WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1052, пункт 35) рассмотреть возможность ограничения емкости топливных баков транспортных средств. GRSG отметила, что в пункте 1.1.3.3 части 1 Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) предусмотрено, что положения ДОПОГ не применяются к перевозке топлива, содержащегося в топливных баках транспортного средства, если общая вместимость встроенных топливных баков не превышает 1 500 л на одну транспортную единицу, а вместимость бака, установленного на прицепе, не превышает 500 литров. В переносных топливных емкостях можно перевозить не более 60 л на одну транспортную единицу. Эксперт от МОПАП заявил о своем намерении передать для рассмотрения на следующей сессии новое предложение по положениям, касающимся топливных баков, подлежащих допущению в качестве отдельных технических единиц.

2.3 Правила № 43 (безопасные стекловые материалы)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/27; неофициальные документы № GRSG-91-18, GRSG-91-33 и GRSG-91-35, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

30. Эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ GRSG-91-35.

31. GRSG рассмотрела документ GRSG-91-18, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/27, и приняла предложение, воспроизведенное в приложении 2 к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта дополнения 10 к Правилам № 43.

32. Эксперт от Франции представил документ GRSG-91-33, допускающий испытание ветровых стекол транспортных средств категории N₁ в соответствии с теми же предписаниями, что и в случае ветровых стекол транспортных средств категории M₁. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-91-33 под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии.

2.4 Правила № 46 (устройства для непрямого обзора)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/12; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/28; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/30; неофициальные документы № GRSG-89-26, GRSG-90-34, GRSG-91-5, GRSG-91-25, GRSG-91-38, GRSG-91-39, GRSG-91-40, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

33. GRSG рассмотрела документ GRSG-91-39, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/30, и приняла предложение, воспроизведенное в приложении 3 к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить данное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 46. GRSG отметила, что предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/12, охвачено документом GRSG-91-39.

34. Эксперт от Германии представил документ GRSG-91-40, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/28 и касающийся разъяснения области применения Правил и условий демонстрации поля обзора при помощи камеры/контрольно-управляющего устройства. В ходе последовавшей за этим дискуссии GRSG просила эксперта от Германии обновить данное предложение и передать его в секретариат для распространения под официальным условным обозначением в целях рассмотрения на следующей сессии.

35. GRSG рассмотрела документы GRSG-91-25 и GRSG-91-38, представленные Нидерландами, в которых разъясняется метод определения требуемого поля обзора, обеспечиваемого зеркалом класса VI на транспортных средствах специального назначения. GRSG поручила секретариату распространить оба предложения под официальным условным обозначением для рассмотрения на ее следующей сессии.

36. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-91-5, содержащий исправления к документу ECE/TRANS/WP.29/2006/101, касающемуся определения окулярных точек, которые будут рассмотрены WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2006 года. GRSG согласилась с необходимостью подробного обсуждения документа GRSG-91-5 и поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRSG. GRSG также решила исключить документ GRSG-90-34 из повестки дня.

37. Эксперт от Японии заявил, что представит информацию о дальнейшей оценке Правил. С этой целью GRSG согласилась сохранить документ GRSG-89-26 в повестке дня в качестве справочного.

2.5 Правила № 58 (защита сзади)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/20; неофициальные документы № GRSG-91-15, GRSG-91-17 и GRSG-91-21, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

38. Эксперт от Германии представил исследование (GRSG-91-15) по вопросу об эффективности нынешних систем защиты сзади (СЗС). Он сообщил GRSG, что в этом исследовании содержатся не только рекомендации относительно минимальных правовых требований, но и рекомендации для изготовителей грузовых транспортных средств, прицепов и полуприцепов.

39. Эксперт от ЕК представил документ GRSG-91-17, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/20, в котором предлагается согласовать положения этих Правил с предписаниями соответствующей директивы 2006/20/EC ЕС. GRSG рассмотрела это предложение вместе с документом GRSG-91-21. GRSG просила ЕК представить к следующей сессии анализ эффективности затрат, подготовленный по случаю принятия вышеупомянутой директивы. Секретариату было поручено

распространить документы GRSG-91-17 и GRSG-91-21 с учетом замечаний МОПАП по пункту 3.2 приложения 5 под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRSG. GRSG решила сохранить документ GRSG-91-15 в повестке дня в качестве справочного.

2.6 Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2006/106

40. GRSG приняла к сведению и поддержала предложение о внесении поправок в Правила № 105, которое Председатель представил WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2006 года.

2.7 Правила № 116 (защита механических транспортных средств от несанкционированного использования)

41. GRSG приняла к сведению, что никакого предложения для рассмотрения на текущей сессии представлено не было. GRSG решила сохранить этот пункт в повестке дня в ожидании конкретного предложения Франции (см. пункт 28 выше).

2.8 Правила № 121 (ручные органы управления, контрольные сигналы и индикаторы)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/29

42. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/29, в котором содержится информация о дополнительных положениях, касающихся цвета контрольных сигналов, и уточняются аспекты наблюдения за давлением в шинах. Он снял с рассмотрения предложение по внесению поправок в пункт 5.4.1 и сообщил о новом предложении по этому пункту. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/29 с воспроизведенными ниже поправками и поручила секретариату представить его с поправками WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта дополнения 1 к Правилам № 121. Председатель просил эксперта от МОПАП передать эксперту от Канады предложение о включении принятых требований в проект глобальных технических правил (гтп), касающихся обозначения органов управления, контрольных приборов и индикаторов.

Пункт 5.2.1, изменить предложение следующим образом:

"5.2.1 , перечисленные в колонке 3 таблицы 1,".

Предложение о внесении поправок в пункт 5.4.1 следует исключить.

В ссылках на поправки к таблице 1 вместо "изменить" читать: "заменить строку 42 строкой 42a и строкой 42b".

3. ПРОЕКТЫ ПРАВИЛ В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЯ 1958 ГОДА

3.1 Поправки к проекту правил о поле обзора водителей спереди

43. Эксперт от Индии подтвердил свое намерение подготовить предложение о расширении области применения проекта этих правил для рассмотрения на следующей сессии. Эксперт от Японии сообщил о своем намерении представить к следующей сессии пересмотренное предложение о включении в проект правил предписаний, касающихся видимости препятствий на уровне земли. Эксперт от Соединенного Королевства заявил, что на следующей сессии представит новое предложение по этой же теме. Эксперт от ЕК обратил внимание экспертов GRSG на то, что возможное изменение формулировок технических предписаний проекта этих правил может отразиться на Правилах № 43 и на проекте гтп, касающихся безопасных стекловых материалов. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и сохранить документы TRANS/WP.29/GRSG/2005/18 и TRANS/WP.29/GRSG/2002/9 в повестке дня в качестве справочных.

3.2 Горизонтальные правила (коды стран, категории и определения транспортных средств)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/34; неофициальные документы № GRSG-91-1, GRSG-91-4 и GRSG-91-16, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

44. GRSG продолжила рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/34 с учетом документов GRSG-91-1 и GRSG-91-16. Эксперт от MA3M представил документ GRSG-91-4 с предложением исключить транспортные средства категорий L₆ и L₇ из проекта горизонтальных правил и из Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3) и не включать их в область применения других правил. Эксперты от Германии, Нидерландов и Японии поддержали подход MA3M и предложили

в законодательном порядке закрепить положения о транспортных средствах категорий L₆ и L₇ на национальном или региональном уровнях. С другой стороны, эксперты от ЕК и Российской Федерации сочли, что определения этих транспортных средств следует принять на международном уровне, с тем чтобы рабочие группы могли последовательно разработать согласованные требования к этим транспортным средствам. Председатель просил всех экспертов GRSG разъяснить свою позицию по этому вопросу к следующей сессии.

45. GRSG согласилась с необходимостью учреждения неофициальной группы под председательством эксперта от ЕК (г-на М. Колера) с целью разработки горизонтальных правил. Эксперт МОПАП вызвался оказать этой неофициальной группе секретариатскую поддержку. Председатель заявил о своем намерении добиться на сессии WP.29 в ноябре 2006 года согласия Всемирного форума на учреждение такой неофициальной группы. Г-н Колер сообщил о своем намерении провести подготовительное совещание этой неофициальной группы 24 и 25 января 2007 года в Брюсселе, а ее первое совещание 16 апреля 2007 года в Женеве перед девяносто второй сессией GRSG, если с этим согласится WP.29. GRSG просила экспертов передать ей (manfred.kohler@ec.europa.eu) их предложения и замечания по данному вопросу. Председатель просил г-на Колера подготовить положение о круге ведения и правила процедуры этой неофициальной группы для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

46. Эксперты от Германии, Нидерландов, Российской Федерации, Чешской Республики, Японии, ЕК, МАЗМ, МОПАП, КСАОД выразили желание принять участие в работе этой новой неофициальной группы. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и передала документы GRSG-91-1, GRSG-91-4 и GRSG-91-16 новой неофициальной группе (см. пункт 56 а) ниже).

4. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА

4.1 Проект гтп, касающихся безопасных стекловых материалов

47. Эксперт от Германии г-н К. Пройссер, возглавляющий неофициальную группу по гтп, касающимся безопасности стекловых материалов, проинформировал GRSG о ходе ее работы. Он сообщил об итогах последнего совещания, состоявшегося в Женеве 16 и 17 октября 2006 года, и указал, что необходимо дальнейшее рассмотрение вопросов о снижении коэффициента пропускания света, об испытании муляже головы ветровом стекле, о зоне видимости, об упрочненных стекловых материалах и испытательном оборудовании и о порядке проведения испытания на абразивный износ. Он заявил, что

вопрос о маркировке относится к числу других нерешенных проблем. Он сообщил GRSG, что 23 и 24 января 2007 года в Брюсселе запланировано проведение совещания неофициальной группы с целью завершения обсуждения и подготовки окончательного предложения для рассмотрения GRSG на ее следующей сессии.

4.2 Проект гтп, касающихся идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов

Документация: неофициальные документы № GRSG-91-34 и GRSG-91-37, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

48. Эксперт от Канады сообщил, что в конце августа был завершен второй этап исследования по вопросу о распознавании символов, которое проводится "Объединением заводов-изготовителей транспортных средств (ААМ). Различные стороны рассматривают результаты этого исследования для согласования общей позиции. Он заявил, что Канада передаст окончательный проект гтп после выработки этой общей позиции.

49. GRSG с интересом заслушала выступление эксперта от Японии, представившего материалы (GRSG-91-37), дополняющие документ GRSG-91-34 и касающиеся проведенного в Японии исследования по вопросу о существующих пределах зоны досягаемости ручных органов управления. В результате этого исследования был сделан вывод о необоснованности использования манекенов для определения существующих пределов зоны досягаемости ручных органов управления. GRSG решила добавить документы GRSG-91-34 и GRSG-91-37 к справочной документации по данному пункту повестки дня.

5. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

5.1 Регистратор данных об аварии (РДА)

Документация: неофициальный документ № GRSG-91-12, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

50. Эксперт от Франции проинформировал GRSG, что после 10 апреля 2005 года неофициальная группа по РДА не проводила никаких совещаний, но сообщил о проводящейся в его стране работе по этой теме. Что касается проекта ВЕРОНИКА (Регистрация данных об авариях транспортных средств на основе интерактивной оценки

дорожно-транспортных происшествий), то, как он указал, соответствующие материалы по нему были представлены на тринадцатом Всемирном конгрессе по СТС (саморегулирующимся транспортным системам), прошедшем в Лондоне 8-12 октября 2006 года.

51. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил документ GRSG-91-12, касающийся процесса разработки норм по системам РДА в его стране. Он сообщил GRSG о намерении своей страны внести предложение о занесении Федерального стандарта Соединенных Штатов Америки по безопасности конструкции транспортного средства (FMVSS) в Компендиум потенциальных глобальных технических правил. Эксперт от Японии сообщил о своем намерении представить информацию об исследованиях, проводящихся в данной связи Японией.

5.2 Разъяснение области применения правил, относящихся к компетенции GRSG

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/16 и Corr.1; неофициальный документ № GRSG-91-14, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

52. GRSG рассмотрела документ GRSG-91-14, заменяющий собой документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/16 и Corr.1, в котором предлагается разъяснить область применения Правил № 73. GRSG приняла данное предложение, воспроизведенное в приложении 4 к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта дополнения 1 к Правилам № 73.

5.3 Повышение риска возгорания на транспортных средствах большой грузоподъемности

Документация: неофициальный документ № GRSG-90-22, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

53. Секретариат напомнил о просьбе Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15), с которой она обратилась к WP.29, и о поручении WP.29 рассмотреть этот вопрос (GRSG-90-22). Председатель напомнил, что GRRF обсуждает вопрос о системах контроля за давлением в шинах в контексте правил, касающихся шин.

5.4 Выборы должностных лиц

54. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690), GRSG объявила, что выборы должностных лиц состоятся 18 октября 2006 года. Представители Договаривающихся сторон единодушно переизбрали г-на А. Эрарио (Италия) Председателем и г-на М. Матольчи (Венгрия) заместителем Председателя сессий GRSG, запланированных на 2007 год.

5.5 Транспорт и безопасность транспортных средств

55. Эксперт от Соединенного Королевства просил представить некоторые уточнения относительно участия GRSG в работе КБТ, связанной с проблемами транспорта и безопасности. Председатель неофициальной группы по усовершенствованным системам безопасности транспортных средств (УСБТ) проинформировал GRSG о том, что от Японии поступила новая информация по дезактивационным системам транспортных средств (ДСТС). Он сообщил, что работа этой неофициальной группы в настоящее время приостановлена, но подтвердил, что группа готова продолжить свою деятельность сразу же после получения новых материалов от ее членов. Председатель просил экспертов GRSG подумать о проблемах безопасности дорожного движения и рассмотреть их на следующей сессии.

ПОВЕСТКА ДНЯ ДЕВЯНОСТО ВТОРОЙ СЕССИИ

56. GRSG достигла согласия относительно следующей предварительной повестки дня девяносто второй сессии, которая состоится в Женеве 16 (с 14 час. 30 мин.) - 20 (до 12 час. 30 мин.) апреля 2007 года¹²:

¹ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов никакие официальные, а также неофициальные документы, разосланные до сессии по почте либо занесенные на вебсайт WP.29 ЕЭК ООН, в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов любезно просят приносить на заседания свои экземпляры документов (адрес вебсайта WP.29: <http://www.unecce.org/trans/main/welcwp29.htm>, выбрать рубрику GRSG, затем "Working Documents", а также "Informal Documents"). Для ознакомления с переводом вышеупомянутых официальных документов делегатам в настоящее время предоставлен доступ к новой открытой системе официальной документации (СОД) на следующем вебсайте: <http://documents.un.org>.

² Для оказания делегатам содействия в подготовке поездки и бронировании гостиницы Председатель информирует их о том, что вопросы, связанные с городскими и междугородними автобусами, будут обсуждаться в начале сессии.

a) Совещание неофициальной группы GRSG по проекту горизонтальных правил

Состоится в понедельник, 16 апреля 2007 года, в первой половине дня, т.е. с 9 час. 30 мин. до 12 час. 30 мин. Повестка дня этого совещания будет подготовлена секретариатом неофициальной группы и распространена среди членов группы до начала совещания. Примечание секретариата: это совещание будет проводиться без устного перевода.

b) Девяносто вторая сессия самой GRSG

1. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ

1.1 Правила № 66 (прочность силовой структуры).

1.2 Правила № 107 (транспортные средства M₂ и M₃):

1.2.1 предложения по дополнению 1 к поправкам серии 02 и по последующим поправкам;

1.2.2 спальные междугородные автобусы;

1.2.3 безопасность пользователей инвалидных колясок в транспортных средствах;

1.2.4 освещение для облегчения посадки и высадки пассажиров;

1.2.5 безопасное многослойное остекление;

1.2.6 пожарная безопасность в автобусах;

1.2.7 лобовое столкновение автобусов;

1.2.8 требования к служебным дверям, окнам и запасным выходам;

1.2.9 положения, касающиеся рабочего места водителя.

1.3 Правила № 118 (характеристики горения материалов).

2. ПОПРАВКИ К ДРУГИМ ПРАВИЛАМ В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЯ 1958 ГОДА
 - 2.1 Правила № 18 (защита транспортных средств от несанкционированного использования).
 - 2.2 Правила № 34 (опасность возникновения пожара).
 - 2.3 Правила № 43 (безопасные стекловые материалы).
 - 2.4 Правила № 46 (устройства для непрямого обзора).
 - 2.5 Правила № 58 (защита сзади);
 - 2.6 Правила № 116 (защита механических транспортных средств от несанкционированного использования).
 - 2.7 Правила № 121 (ручные органы управления, контрольные сигналы и индикаторы).
3. ПРОЕКТЫ ПРАВИЛ В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЯ 1958 ГОДА
 - 3.1 Правила, касающиеся поля обзора водителей спереди.
 - 3.2 Горизонтальные правила (коды стран, категории и определения транспортных средств).
4. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА
 - 4.1 Проект гтп, касающихся безопасного остекления.
 - 4.2 Проект гтп, касающихся идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов.
5. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ
 - 5.1 Регистратор данных об аварии (РДА).
 - 5.2 Повышение риска возгорания на транспортных средствах большой грузоподъемности.
 - 5.3 Транспорт и безопасность транспортных средств.

Приложение I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ (GRSG-91-...),
РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ СЕССИИ БЕЗ ОФИЦИАЛЬНОГО
УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1.	Европейской комиссией	3.2	A	Комментарии и редакционные замечания к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/34	f)
2.	Председателем	-	A	Порядок рассмотрения пунктов предварительной повестки дня	c)
3.	Германией	1.2.9	A	Рабочее место водителя в междугородных автобусах: рекомендации по эргономике конструкции	e)
4.	МАЗМ	3.2	A	Включение положений о транспортных средствах категорий L ₆ и L ₇ в Правила ЕЭК	f)
5.	Нидерландами	2.4	A	Предложение по проекту исправления к Правилам № 46 (исправления к документу ECE/TRANS/WP.29/2006/101)	b)
6.	Венгрией	1.2.2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 107 (спальные междугородные автобусы)	c)
7.	Венгрией	1.2.5	A	ДТП с опрокидыванием транспортных средств, в результате которых произошли выбросы водителя или пассажиров	e)
8.	председателем неофициальной группы	1.1	A	Доклад неофициальной группы IG/R.66 о работе ее второго совещания (состоявшегося в Варшаве 27 и 28 июня 2006 года)	c)
9.	председателем неофициальной группы	1.1	A	Возможное сотрудничество между IG/R.66 и группой, учрежденной ФГУ, ПВ и ИТС-Польша	c)
10.	Венгрией	1.2.6	A	Испытания на воспламеняемость автобуса и эвакуацию из него пассажиров	e)
11.	Испанией	1.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 66 (прочность силовой структуры)	b)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
12.	Соединенными Штатами Америки	5.1	A	Пресс-релиз НАБДД: ("Новые правила Департамента транспорта требуют от изготовителей транспортных средств сообщать потребителям о том, оборудованы ли новые транспортные средства системами регистрации данных об аварии")	c)
13.	Данией	1.2.2	A	Спальные междугородные автобусы: общее мнение Дании по этому вопросу и примерные варианты действий	b)
14.	Швецией	5.2	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/16 (разъяснение области применения правил, относящихся к компетенции GRSG)	d)
15.	Германией	2.5	A	Система защиты сзади в грузовых автомобилях	e)
16.	Венгрией	3.2	A	Замечания по проекту новых горизонтальных правил (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/34)	f)
17.	Европейской комиссией/ Францией	2.5	A	Предложение по проекту поправок серии 02 к Правилам № 58 (защита сзади)	b)**
18.	Бельгией	2.3	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 43 (безопасные стекловые материалы)	d)
19.	Норвегией/ Швецией	1.3	A	Пожаробезопасность в автобусах (характеристики горения материалов)	a)
20.	Швецией	1.2.5	A	ДТП в Швеции, связанные с опрокидыванием транспортного средства	e)
21.	секретариатом	2.5	A	Поправки к неофициальному документу № GRSG-91-17 (защита сзади)	b)**
22.	Российской Федерацией	1.2.3	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 107 (транспортные средства M ₂ и M ₃)	c)
23.	МОПАП	1.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 66 (прочность силовой структуры)	d)
24.	Францией	1.2.3	A/Ф	Предложение по проекту поправок к Правилам №107 (транспортные средства M ₂ и M ₃)	c)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
25.	Нидерландами	2.4	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 46 (устройства для непрямого обзора)	b)*
26.	Германией	1.2.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам №107 (транспортные средства M ₂ и M ₃)	c)
27.	Германией	1.2.3	A	Предложение по проекту поправок к Правилам №107 (транспортные средства M ₂ и M ₃)	b)
28.	Германией	1.2.4	A	Предложение по проекту поправок к Правилам №107 (транспортные средства M ₂ и M ₃)	b)
29.	Германией	1.2.6	A	Предложение по проекту поправок к Правилам №107 (транспортные средства M ₂ и M ₃)	b)
30.	Германией	1.2.8	A	Предложение по проекту поправок к Правилам №107 (транспортные средства M ₂ и M ₃)	b)
31.	Францией	1.2.9	A/Ф	Предложение по проекту поправок к Правилам №107 (транспортные средства M ₂ и M ₃)	b)
32.	Нидерландами	1.2.8	A	Предложение по проекту поправок к Правилам №107 (транспортные средства M ₂ и M ₃)	c)
33.	Францией	2.3	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 43 (безопасные стекловые материалы)	b)
34.	Японией	4.2	A	Проект доклада о результатах исследования по вопросу о существующих пределах зоны досягаемости ручных органов управления (Национальная библиотека по безопасности дорожного движения и охране окружающей среды)	e)
35.	МОПАП	2.3	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 43 (замечания к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/27)	c)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
36.	МОПАП	1.2	A	Обеспокоенность МОПАП в связи с задержкой в принятии поправок серии 02 к Правилам № 107 и с последствиями этого для предлагаемых поправок к правилам № 36 и 52	c)
37.	Японией	4.2	A	Исследование по вопросу о существующих пределах зоны досягаемости ручных органов управления	e)
38.	Нидерландами	2.4	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 46 (устройства для непрямого обзора)	b)*
39.	Францией	2.4	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 46 (устройства для непрямого обзора)	d)
40.	Германией	2.4	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 46 (устройства для непрямого обзора)	c)

Повторное рассмотрение неофициальных документов предыдущих сессий GRSG
(со ссылкой на пункт повестки дня и последующее решение, принятое на текущей сессии)

Восемьдесят девятая сессия GRSG

89-26	Японией	2.4	A	Предложение по этапу 2 процесса пересмотра Правил № 46 (зеркала заднего вида)	e)
-------	---------	-----	---	---	----

Девяностая сессия GRSG

90-34	Соединенным Королевством	2.4	A	Замечания Соединенного Королевства по различным документам, относящимся к пункту 2.4 повестки дня (Правила № 46 устройства для непрямого обзора)	c)
90-22	Секретариатом	5.3	A	Повышение риска возгорания на транспортных средствах большой грузоподъемности	a)

Примечания:

- a) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии GRSG в качестве неофициального документа.
- b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии GRSG в качестве официального документа.
- c) Рассмотрение завершено или документ заменен другим документом.
- d) Принят и подлежит передаче WP.29.
- e) Справочный документ для следующих сессий.
- f) Передан неофициальной группе по горизонтальным правилам.
- * Подлежит объединению с другим соответствующим документом.
- ** Подлежит объединению с другим соответствующим документом.

Приложение 2

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 43, ПРИНЯТЫЕ НА ОСНОВЕ ДОКУМЕНТА
GRSG-91-18 НА ДЕВЯНОСТО ПЕРВОЙ СЕССИИ GRSG
(см. пункт 31 настоящего доклада)

Приложение 3

Пункт 9.1.2.2 изменить следующим образом (включая сноску 8/):

"9.1.2.2 Что касается ветровых стекол транспортных средств категории M₁ и транспортных средств категории N₁ 8/, изготовленных на базе транспортного средства категории M₁, у которых одинаковые:

- a) исходная точка сиденья водителя;
- b) габаритные характеристики ветрового стекла;
- c) угол наклона ветрового стекла,

то испытание проводится в зоне В, определенной в пункте 2.3 приложения 18 к настоящим Правилам, за исключением любого матового затемнения, нанесенного на ее поверхность.

Что касается ветровых стекол транспортных средств других категорий...

8/ В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2 с последними поправками, изложенными в приложении 4)".

Пункт 9.2.2.1 изменить следующим образом:

"9.2.2.1 Для ветровых стекол транспортных средств категории M₁ и транспортных средств категории N₁ с ограничениями, указанными в пункте 9.1.2.2, в испытательной зоне А, расширенной до средней плоскости транспортного средства, и на соответствующем симметричном участке ветрового стекла по отношению к продольной средней плоскости транспортного средства, а также в уменьшенной испытательной зоне В, в соответствии с пунктом 2.4 приложения 18".

Пункт 9.2.2.2 изменить следующим образом:

"9.2.2.2 Для ветровых стекол транспортных средств других категорий в зоне I, определенной в пункте 9.2.5.2 настоящего приложения".

Пункт 9.2.5.1 изменить следующим образом:

"9.2.5.1 Зоны А и В ветрового стекла транспортного средства категорий М₁ и N₁ с ограничениями, указанными в пункте 9.1.2.2, определены в приложении 18 к настоящим Правилам".

Пункт 9.2.5.2 изменить следующим образом:

"9.2.5.2 Зоны ветровых стекол для транспортных средств других категорий определяются на основе:".

Пункт 9.2.6, таблица, текст на второй строке первой колонки, изменить следующим образом:

"Категории М₁ и N₁ с ограничениями, указанными в пункте 9.1.2.2".

Пункт 9.2.6, таблица, текст на третьей строке первой колонки, изменить следующим образом:

"Транспортные средства других категорий".

Пункт 9.3.5, таблица, текст на второй строке первой колонки, изменить следующим образом:

"Категории М₁ и N₁ с ограничениями, указанными в пункте 9.1.2.2".

Пункт 9.3.5, таблица, третья строка первой колонки, изменить следующим образом:

"Транспортные средства других категорий".

Приложение 3

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 46, ПРИНЯТЫЕ НА ОСНОВЕ ДОКУМЕНТА
GRSG-91-39 НА ДЕВЯНОСТО ПЕРВОЙ СЕССИИ GRSG
(см. пункте 34 доклада)

Пункт 15.2.1.1.1, таблица, второй столбик "Внутреннее зеркало, класс I", графы, соответствующие категориям M₁ и N₁, изменить следующим образом:

"Обязательно

За исключением тех случаев, когда транспортное средство оснащено любыми другими материалами, помимо безопасных стеклянных материалов, в поле обзора, предписанном в пункте 15.2.4.1".

Пункт 15.2.2.2 изменить следующим образом:

"15.2.2.2 Внешние зеркала должны быть видимы... не применяется к:

- a) внешним зеркалам, устанавливаемым со стороны пассажира, и факультативным внешним зеркалам, устанавливаемым со стороны водителя транспортных средств категорий M₂ и M₃;
- b) зеркалам класса VI".

Пункт 15.2.4.8.1 изменить следующим образом:

"15.2.4.8.1 Внутреннее зеркало заднего вида (класс I)

Допускается уменьшение поля обзора, вызванное наличием таких устройств, как солнцезащитные козырьки, стеклоочистители, обогревающие элементы и стоп-сигнал категории S3, если все эти устройства в совокупности не закрывают предписываемого обзора более чем на 15%. При расчетах не учитываются подголовники либо такие рамы или элементы кузова, как стойки оконного проема задних двухстворчатых дверей и задняя оконная рама. Соблюдение данного требования проверяется по их проекции на вертикальную плоскость, перпендикулярную продольной центральной плоскости транспортного средства. При определении степени загороживания обзора солнцезащитные козырьки должны быть сложены".

Приложение 4

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 73, ПРИНЯТЫЕ НА ОСНОВЕ ДОКУМЕНТА
GRSG-91-14 НА ДЕВЯНОСТО ПЕРВОЙ СЕССИИ GRSG
(см. пункт 52 доклада)

Содержание, приложения, ссылку на приложение 3 следует исключить.

Пункт 1 и соответствующая сноска 1/, изменить следующим образом:

"1 ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящие Правила применяются к укомплектованным транспортным средствам категорий N₂, N₃, O₃ и O₄ 1/ в отношении их боковой защиты. Они не применяются к:

- a) тягачам полуприцепов;
- b) транспортным средствам, которые сконструированы и предназначены для особых целей, когда по причинам практического характера их невозможно оборудовать такими боковыми защитными устройствами.

1/ В соответствии с определениями, содержащимися в приложении 17 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2 с последними поправками, изложенными в Amend.4)".

Пункт 5.4.1, сноска 3/, изменить следующим образом:

3/ 1 - Германия, 2 - Франция, 3 - Италия, 4 - Нидерланды, 5 - Швеция, 6 - Бельгия, 7 - Венгрия, 8 - Чешская Республика, 9 - Испания, 10 - Сербия, 11 - Соединенное Королевство, 12 - Австрия, 13 - Люксембург, 14 - Швейцария, 15 (не присвоен), 16 - Норвегия, 17 - Финляндия, 18 - Дания, 19 - Румыния, 20 - Польша, 21 - Португалия, 22 - Российская Федерация, 23 - Греция, 24 - Ирландия, 25 - Хорватия, 26 - Словения, 27 - Словакия, 28 - Беларусь, 29 - Эстония, 30 (не присвоен), 31 - Босния и Герцеговина, 32 - Латвия, 33 (не присвоен), 34 - Болгария, 35 (не присвоен), 36 - Литва, 37 - Турция, 38 (не присвоен), 39 - Азербайджан, 40 - бывшая югославская Республика Македония, 41 (не присвоен), 42 - Европейское сообщество (официальные утверждения предоставляются его государствами-членами с использованием их соответствующих условных обозначений ЕЭК), 43 - Япония, 44 (не присвоен), 45 - Австралия, 46 - Украина, 47 - Южная Африка, 48 - Новая Зеландия, 49 - Кипр, 50 - Мальта, 51 - Республика Корея, 52 - Малайзия и 53 - Таиланд. Последующие порядковые номера присваиваются другим

странам в хронологическом порядке ратификации ими Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, или в порядке их присоединения к этому Соглашению, и присвоенные им таким образом номера сообщаются Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам Соглашения".

Пункты 10–10.2 изменить следующим образом:

"10. СООТВЕТСТВИЕ ПРОИЗВОДСТВА

Процедуры обеспечения соответствия производства должны соответствовать процедурам, изложенным в добавлении 2 к Соглашению (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) с учетом следующих требований:

- 10.1 Каждое транспортное средство, официально утвержденное на основании настоящих Правил, должно быть изготовлено таким образом, чтобы оно соответствовало официально утвержденному типу, удовлетворяя требованиям, изложенным в пункте 6 выше.
- 10.2 Орган, предоставивший официальное утверждение типа, может в любое время проверить методы контроля за соответствием производства, применяемые на каждом производственном объекте. Эти проверки обычно проводятся с периодичностью один раз в два года".

Пункты 10.3–10.5 следует исключить.

Приложение 3 следует исключить.

Приложение 4

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ РАБОЧИЕ ГРУППЫ GRSG

<u>Неофициальная группа</u>	<u>Председатель</u>	<u>Секретарь</u>
безопасные стекловые материалы (гтп)	Г-н К. Пройссер (Германия) тел.: +49 230 4436 23 факс: +49 231 4502 10401 адрес электронной почты: dr.klaus.preusser@t-online.de	Г-н К. Пройссер (Германия) тел.: +49 230 4436 23 факс: + 49 231 4502 10401 адрес электронной почты: dr.klaus.preusser@t-online.de
регистратор данных об аварии (РДА)	Г-н С. Фишо (Франция) тел.: +33 1 69 88 95 33 факс: +33 1 69 88 95 33 адрес электронной почты: serge.ficheux@utac.com	Г-н П. Девинь (Франция) тел.: +33 1 40 81 81 25 факс: +33 1 40 81 83 59 адрес электронной почты: pascal.devigne@equipement.gouv.fr
безопасность пользователей инвалидных колясок в транспортных средствах (БПИТ)	Г-н М. Макдональд (Соединенное Королевство) тел.: +44 207 944 4923 факс: +44 207 944 6102 адрес электронной почты: donald.macdonald@dft.gsi.gov.uk	Г-н Дж. Ханд (Соединенное Королевство) тел.: +44 207 944 8034 факс: +44 207 944 6102 адрес электронной почты: jim.hand@dft.gsi.gov.uk
прочность силовой структуры автобуса	Г-н М. Матольчи (Венгрия) тел.: +36 1 202 0656 факс: +36 1 202 0252 адрес электронной почты: m-matolcsy@mail.datanet.hu	Г-н М. Матольчи (Венгрия) тел.: +36 1 202 0656 факс: +36 1 202 0252 адрес электронной почты: m-matolcsy@mail.datanet.hu
усовершенствованная система безопасности транспортного средства (УСБТ)	Г-н Ф. Вробель (Германия) тел.: +49 461 316 2024 факс: +49 461 316 1741 адрес электронной почты: frank.wrobel@kba.de	Г-н Ф. Вробель (Германия) тел.: +49 461 316 2024 факс: +49 461 316 1741 адрес электронной почты: frank.wrobel@kba.de
