



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/71
9 July 2007

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 ВТОРОЙ СЕССИИ
(Женева, 16-20 апреля 2007 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. УЧАСТНИКИ.....	1 - 2	4
II. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ	3 - 18	4
A. Правила № 66	3 - 4	4
B. Правила № 107.....	5 - 17	5
1. Предложения по последующим поправкам	5	5
2. Спальные междугородные автобусы	6	6

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
3. Безопасность пользователей инвалидных колясок в транспортных средствах	7	6
4. Освещение для облегчения посадки и высадки пассажиров	8	6
5. Безопасное многослойное остекление	9 - 10	7
6. Пожарная безопасность в автобусах	11 - 12	7
7. Лобовое столкновение автобусов	13 - 14	8
8. Требования к служебным дверям, окнам и запасным выходам	15 - 16	8
9. Положения, касающиеся рабочего места водителя	17	10
С. Правила № 118	18	10
III. ПОПРАВКИ К ДРУГИМ ПРАВИЛАМ В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЯ 1958 ГОДА	19 - 29	10
А. Правила № 18	19	10
В. Правила № 34	20	11
С. Правила № 43	21	11
D. Правила № 46	22 - 25	11
E. Правила № 58	26	12
F. Правила № 116	27	13
G. Правила № 121	28 - 29	13
IV. ПРОЕКТЫ ПРАВИЛ В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЯ 1958 ГОДА	30 - 31	14
А. Поправки к проекту Правил, касающихся поля обзора водителей спереди	30	14

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
В. Горизонтальные правила.....	31	14
V. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА	32 - 35	15
А. Проект гтп, касающихся безопасного остекления.....	32	15
В. Проект гтп, касающихся идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов ...	33 - 35	15
VI. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ.....	36 - 38	16
А. Регистратор данных об аварии (РДА).....	36	16
В. Повышение риска возгорания на транспортных средствах большой грузоподъемности	37	16
С. Транспорт и безопасность транспортных средств	38	17
VII. ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ	39	17

Приложения

I. ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ (GRSG-92-...), РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ СЕССИИ	19
II. ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТАМ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/7 И ADD.1	23
III. ИСПРАВЛЕНИЕ К ПРАВИЛАМ № 121, ПРИНЯТОЕ НА ДЕВЯНОСТО ВТОРОЙ СЕССИИ GRSG (ТОЛЬКО НА ФРАНЦУЗСКОМ ЯЗЫКЕ)	26
IV. НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRSG	27

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела свою девяносто вторую сессию 16 (вторая половина дня) - 20 (только первая половина дня) апреля 2007 года в Женеве под председательством г-на А. Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования прав в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китайской Народной Республики, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Кореи, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В работе 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), Международной организации по стандартизации (ИСО) 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 I к настоящему докладу.

II. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ

A. Правила № 66 (прочность силовой структуры) (пункта 2.1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/22; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/2; неофициальные документы № GRSG-92-4, GRSG-92-5 и GRSG-92-31, указанные в приложении I к настоящему докладу

3. GRSG рассмотрела предложения по разъяснению области применения данных Правил (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/22, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/2, GRSG-92-5 и GRSG-92-31). Было решено, что Правила будут носить обязательный характер для классов II и III. Решение о возможности официального утверждения транспортных средств других классов по просьбе изготовителя еще не принято. GRSG поручила секретариату запросить консультативное заключение Управления по правовым вопросам в отношении того, должны ли официальные утверждения, предоставленные по

просьбе изготовителя, признаваться другими Договаривающимися сторонами, применяющими эти Правила. GRSG поручила также секретариату распространить документ GRSG-92-31 под официальным условным обозначением для его рассмотрения на следующей сессии и сохранить документ GRSG-92-5 в качестве справочного документа. Остальные документы было решено считать замененными.

4. Председатель неофициальной группы г-н М. Матолчи сообщил об итогах третьего совещания неофициальной группы, состоявшегося в Будапеште 18 и 19 января 2007 года (GRSG-92-4). Он проинформировал GRSG о том, что следующее совещание неофициальной группы будет проведено 12 и 13 июня 2007 года.

В. Правила № 107 (транспортные средства категорий M₂ и M₃) (пункт 2.2 повестки дня)

1. Предложения по последующим поправкам (пункт 2.2.1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/31; неофициальные документы № GRSG-92-6, GRSG-92-16 и GRSG-92-21, указанные в приложении I к настоящему докладу

5. GRSG поручила секретариату распространить документ GRSG-92-21, который заменяет собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/31, под официальным условным обозначением для его рассмотрения на следующей сессии. GRSG рассмотрела два предложения о расположении аварийных люков (GRSG-92-6, GRSG-92-16). В конечном итоге GRSG приняла предложение, воспроизведенное ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях, которые состоятся в ноябре 2007 года, в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 107.

Приложение 3

Пункт 7.6.2.7 изменить следующим образом:

"7.6.2.7 При наличии аварийных люков они должны размещаться следующим образом: если имеется только один люк, то он должен устанавливаться в средней трети транспортного средства **пассажирского салона**; если имеется два люка, то расстояние между ближайшими краями отверстий, измеренное по линии, параллельной продольной оси транспортного средства, должно быть не менее 2 метров".

2. Спальные междугородные автобусы (пункт 2.2.2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/3, неофициальные документы № GRSG-89-9 и GRSG-90-2, указанные в приложении I к настоящему докладу

6. GRSG приняла к сведению документ (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/3), представленный экспертом от Дании и содержащий некоторые идеи по обеспечению безопасности пассажиров спальных междугородных автобусов на том же уровне, что и в обычных междугородных автобусах, оснащенных ремнями безопасности. Эксперты GRSG решили, что, возможно, потребуется внести поправки в ряд правил, относящихся к ведению GRSP. GRSG сочла, что необходимо ознакомиться с конкретным предложением, и решила информировать по этому вопросу WP.29, GRSP и WP.1, с тем чтобы получить указания в отношении данного подхода. Все документы по этому пункту повестки дня следует сохранить в повестке дня для справок.

3. Безопасность пользователей инвалидных колясок в транспортных средствах (пункт 2.2.3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/70, пункт 15; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/7 и Add.1; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/4; неофициальный документ № GRSG-92-17, указанный в приложении I к настоящему докладу

7. GRSG приняла к сведению, что документ GRSG-92-17 заменил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/4. GRSG приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/7 и Add.1 с поправками, содержащимися в исправленном документе GRSG-92-17, который воспроизводится в приложении II к настоящему докладу. GRSG поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях, которые состоятся в ноябре 2007 года, в качестве части проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 107 (см. пункт 5 выше).

4. Освещение для облегчения посадки и высадки пассажиров
(пункт 2.2.4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/5; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/15

8. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/15 без поправок и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях, которые состоятся в ноябре 2007 года, в качестве части проекта дополнения 1 к поправкам

серии 02 к Правилам № 107 (см. пункты 5 и 7 выше). GRSG не удалось достичь согласия по предложению, содержащемуся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/5.

5. Безопасное многослойное остекление (пункт 2.2.5 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRSG-91-7, GRSG-91-20 и GRSG-92-20, указанные в приложении I к настоящему докладу

9. Эксперт от Соединенного Королевства представил резюме исследования, посвященного мерам предотвращения выброса пассажиров из городских и междугородных автобусов и микроавтобусов в случае опрокидывания. Доклад имеется по адресу http://www.cicl.co.uk/pdf_files/a-final%20report.pdf. По итогам исследования был сделан вывод, что ремень безопасности с креплением в трех точках, используемый отдельно или в сочетании с другими элементами, остается наилучшим вариантом для предотвращения выброса пассажиров за пределы транспортного средства, и было рекомендовано пересмотреть положения Правил № 66, с тем чтобы учесть ту повышенную энергию, которую передают пассажиры, пристегнутые ремнями безопасности, на структуру транспортного средства при опрокидывании. GRSG решила, что неофициальная группа по разработке Правил № 66 рассмотрит этот вопрос. GRSG решила сохранить документ GRSG-92-20 в качестве справочного документа.

10. В отношении возможного использования поворотных окон в качестве запасных окон в случае использования безопасного многослойного остекления, что может затруднить процесс эвакуации, эксперт от Соединенных Штатов Америки вызвался подготовить сообщение, посвященное нормотворческому процессу по этому вопросу в его стране.

6. Пожарная безопасность в автобусах (пункт 2.2.6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/6; неофициальный документ № GRSG-92-14, указанный в приложении I к настоящему докладу

11. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/6, содержащий предложение относительно установки системы пожарной сигнализации в моторном отсеке. Эксперт от Франции информировал GRSG о том, что проводившиеся в его стране исследования по автоматическим системам тушения огня в моторном отсеке почти завершены, и изъявил готовность представить неофициальный документ к октябрьской сессии 2007 года. Некоторые эксперты выразили мнение, что оперативное обнаружение огня имеет очень важное значение для его быстрого тушения и облегчения

эвакуации пассажиров. Другие эксперты сочли, что систему пожарной сигнализации следует дополнять автоматическими системами пожаротушения.

12. Эксперт от Венгрии представил документ GRSG-92-14, в котором содержится альтернативное предложение по системам пожарной сигнализации. GRSG просила эксперта от ИСО информировать ее о наличии соответствующего стандарта ИСО. Эксперт от Соединенных Штатов Америки изъявил готовность сделать сообщение по этому вопросу на следующей сессии. GRSG поручила секретариату распространить документ GRSG-92-14 под официальным условным обозначением.

7. Лобовое столкновение автобусов (пункт 2.2.7 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRSG-92-7 и GRSG-26, указанные в приложении I к настоящему докладу

13. Эксперт от Венгрии представил документ GRSG-92-7, в котором содержатся предложения и приоритеты для осуществления конкретных шагов в работе над этим вопросом. Он предложил создать неофициальную группу или действовать поэтапно. Он вызвался подготовить рабочий документ, если будет принят поэтапный подход. Эксперт от Соединенного Королевства предложил начать работу лишь после того, как будут намечены приоритетные направления.

14. Эксперт от Испании проинформировал GRSG о том, что Европейский комитет по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ) решил провести одногодичное исследование по проблеме лобового столкновения автобусов. Доклад будет представлен Испанией на следующей сессии GRSG (GRSG-92-26). GRSG отметила, что решение в отношении подхода, который надлежит использовать в работе над этим вопросом и в соответствии с которым следует обратиться к WP.29 за согласием на преобразование группы экспертов в неофициальную группу будет принято на следующей сессии GRSG. Было отмечено, что об изменениях в работе над этим вопросом следует информировать GRSP.

8. Требования к служебным дверям, окнам и запасным выходам (пункт 2.2.8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/7; неофициальные документы № GRSG-92-2 и GRSG-92-10, указанные в приложении I к настоящему докладу

15. GRSG приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/7 и GRSG-92-2 с поправками, приведенными ниже. GRSG поручила секретариату представить принятое предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях, которые состоятся в ноябре 2007 года, в качестве части проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 107 (см. пункты 5, 7 и 8 выше).

Приложение 3

Пункт 7.6.5.1, изменить предложение следующим образом:

"...находится в неподвижном состоянии или движется со скоростью..."

Пункт 7.6.5.1.5 изменить следующим образом:

"7.6.5.1.5 открывают дверь настолько, что в течение 8 секунд после включения механизма управления через проем может пройти контрольный шаблон, определенный в пункте 7.7.1.1, или обеспечивает легкое открывание двери вручную настолько, что в течение 8 секунд после включения механизма управления через проем может пройти контрольный шаблон, определенный в пункте 7.7.1.1;"

Пункт 7.6.11.1, изменить предложение следующим образом:

"7.6.11.1 Изнутри и снаружи транспортного средства каждой запасный выход и любой другой выход, который отвечает предписаниям, касающимся запасного выхода, должен обозначаться надписью "Запасный выход", дополненной при необходимости одной из соответствующих пиктограмм, описанных в стандарте ИСО 7010:2003."

16. GRSG просила эксперта от Российской Федерации пересмотреть текст документа GRSG-92-10 и представить его в секретариат в двух отдельных документах для их распространения под официальными условными обозначениями на октябрьской сессии 2007 года.

9. Положения, касающиеся рабочего места водителя (пункт 2.2.9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/10; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/8; неофициальный документ № GRSG-92-15, указанный в приложении I к настоящему докладу

17. GRSG рассмотрела эти предложения и просила эксперта от Франции обновить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/8 для его обсуждения на следующей сессии. Секретариату было поручено сохранить остальные документы в качестве справочных документов.

C. Правила № 118 (характеристики горения материалов) (пункт 2.3 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSG-92-18, указанный в приложении I к настоящему докладу

18. Эксперт от Швеции представил документ GRSG-92-18. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии, а также сохранить документ GRSG-92-18 в качестве справочного документа.

III. ПОПРАВКИ К ДРУГИМ ПРАВИЛАМ В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЯ 1958 ГОДА

A. Правила № 18 (защита транспортных средств от несанкционированного использования) (пункт 3.1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/26; неофициальный документ № GRSG-92-3, указанный в приложении I к настоящему докладу

19. Эксперт от Франции представил документ GRSG-92-3, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/26. После продолжительной дискуссии по вопросу о возможности использования электрических стояночных тормозов в качестве устройств предотвращения несанкционированного использования GRSG решила продолжить рассмотрение этого предложения и поручила секретариату распространить его на следующей сессии под официальным условным обозначением.

В. Правила № 34 (опасность возникновения пожара) (пункт 3.2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSG-92-22, указанный в приложении I к настоящему докладу

20. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-92-22, посвященный официальному утверждению топливных баков в качестве отдельных технических компонентов и официальному утверждению их установки на транспортных средствах. GRSG поручила секретариату распространить это предложение под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии.

С. Правила № 43 (безопасные стеклянные материалы) (пункт 3.3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/9

21. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/9 с поправкой, приведенной ниже. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2007 года в качестве проекта дополнения 11 к Правилам № 43.

Приложение 3, пункт 9.1.2.3, предложенная поправка, изменить следующим образом:

"

Что касается ветровых стекол транспортных средств категории N₁, то изготовитель может предложить такое же испытание ... "

Д. Правила № 46 (устройства для непрямого обзора) (пункт 3.4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/10; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/11; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/14; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/16; неофициальные документы № GRSG-92-8, GRSG-92-9, GRSG-92-23 и GRSG-92-30, указанные в приложении I к настоящему докладу

22. GRSG согласилась с подходом, предложенным экспертом от MA3M, в отношении включения в эти Правила требований по установке применительно к транспортным средствам категории L (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/14). Этот эксперт изъявил готовность обновить свое предложение для его рассмотрения на следующей сессии.

23. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/10 с поправками, приведенными ниже. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2007 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 46.

Пункт 15.2.4.6.1, исправить "traverse" на "transverse" (в двух случаях) и изменить подпункт b) следующим образом: " ... 2 000 mm in front of the plane defined in (a)".

Пункт 15.2.4.6.3, исправить "drivers" на "driver's"

Пункт 15.2.4.8, первая строка, исправить "in case of vehicles" на "in the case of a vehicle".

24. GRSG рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/16 вместе с документами GRSG-92-8 и GRSG-92-30. Предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/16, было принято с поправкой, приведенной ниже. Секретариату было поручено передать это предложение с поправкой WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2007 года в качестве части проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 46 (см. пункт 23 выше), включив в него предложение, приведенное в приложении 4 к документу TRANS/WP.29/GRSG/66.

Пункт 15.2.1.1.2, пункт "In case the vehicle is moving ... is permanently displayed." следует включить в конце подпункта с).

25. GRSG поручила секретариату распространить документы GRSG-92-9 и GRSG-92-23 под официальными условными обозначениями для их рассмотрения на ее сессии в октябре 2007 года. Эксперт от Японии сообщил о передаче предложения по дальнейшей разработке Правил № 46.

Е. Правила № 58 (защита сзади) (пункт 3.5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/12; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/13

26. С учетом документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/13 GRSG приняла предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/12, с поправками, приведенными ниже. Секретариату было поручено передать это предложение с поправками WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2007 года в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 58.

Во включенных новых пунктах 7.4.2 и 25.8.2 добавить новый подпункт следующего содержания:

"Однако в случае транспортных средств, имеющих ширину менее 2 000 мм, и в случае, когда невозможно добиться выполнения вышеизложенного требования, площадь рабочей поверхности может быть уменьшена при условии соблюдения критериев прочности".

Пункты 31-31.6, квадратные скобки снять.

Пункт 31.3 изменить следующим образом:

"31.3 По истечении 18 месяцев после ..."

Сноска 2/, изменить следующим образом:

"... 53 - Таиланд, 54 и 55 - не присвоены и 56 - Черногория. Последующие ...".

F. Правила № 116 (защита механических транспортных средств от несанкционированного использования) (пункт 3.6 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSG-92-12, указанный в приложении I к настоящему докладу

27. GRSG отметила, что в документе GRSG-92-12 содержится предложение, аналогичное предложению, представленному в отношении Правил № 18 (см. пункт 19 выше), и поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии. Эксперт от Японии выразил озабоченность по поводу этого предложения и высказал оговорку, сославшись на необходимость его тщательного изучения.

G. Правила № 121 (ручные органы управления, контрольные сигналы и индикаторы) (пункт 3.7 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRSG-92-11 и GRSG-92-24, указанные в приложении I к настоящему докладу

28. GRSG приняла документ GRSG-92-11, который приводится в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для

рассмотрения на их сессиях в ноябре 2007 года в качестве проекта исправления 4 к Правилам № 121 (только на французском языке).

29. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-92-24 под официальным условным обозначением для его рассмотрения на следующей сессии GRSG. Эксперт от Соединенных Штатов Америки отметил, что в сноске 18/ следует указать цвета.

IV. ПРОЕКТЫ ПРАВИЛ В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЯ 1958 ГОДА

A. Поправки к проекту Правил, касающихся поля обзора водителей спереди (пункт 4.1 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSG-92-13, указанный в приложении I к настоящему докладу

30. Эксперт от Индии представил документ GRSG-92-13, предусматривающий расширение требований, касающихся видимости, применительно к транспортным средствам, не относящимся к категориям M₁ и N₁. Эксперты от Японии и Соединенного Королевства изъявили готовность сотрудничать с экспертом от Индии в разработке конкретных предложений. С учетом того, что на сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1058, пункт 48) в марте 2007 года представитель Российской Федерации предложил обсудить вопрос о возможном расширении области применения проекта правил, ему было предложено сотрудничать с вышеупомянутыми экспертами. GRSG решила продолжить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

B. Горизонтальные правила (коды стран, категории и определения транспортных средств) (пункт 4.2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/34; неофициальные документы № GRSG-92-27, GRSG-92-28 и GRSG-92-29, указанные в приложении I к настоящему докладу

31. Эксперт от ЕК г-н А.Лагранж, возглавляющий неофициальную группу по разработке проекта правил, сообщил GRSG о прогрессе, достигнутом неофициальной группой (документы GRSG-92-27, GRSG-92-28 и GRSG-92-29). Он отметил, что на октябрьской сессии 2007 года будет представлено официальное предложение, и выразил мнение, что неофициальной группе не следует собираться вновь. Эксперт от МАЗМ вновь предложил исключить транспортные средства категорий L₆ и L₇ либо из проекта горизонтальных

правил, либо из Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) и не включать их в сферу охвата никаких правил. Председатель предложил всем экспертам GRSG разъяснить свою позицию по этому вопросу к следующей сессии.

V. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА

A. Проект гтп, касающихся безопасного остекления (пункт 5.1 повестки дня)

32. Эксперт от Германии г-н К. Пройссер, возглавляющий неофициальную группу по гтп, касающимся безопасного остекления, проинформировал GRSG о ходе работы группы. Он сообщил об итогах последних совещаний, состоявшихся в Брюсселе 23 и 24 января 2007 года и в Женеве 16 апреля 2007 года. Он добавил, что предметом наиболее оживленных дискуссий были вопросы испытания на ветровом стекле с использованием модели головы и испытания на дробление. Вместе с тем он проинформировал GRSG о том, что окончательное предложение по гтп будет представлено на рассмотрение GRSG в качестве официального документа на ее следующей сессии в октябре. Он согласился с предложением Председателя GRSG представить WP.29 и AC.3 доклад о разработке проекта гтп на их сессиях в июне 2007 года.

B. Проект гтп, касающихся идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов (пункт 5.2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/15; неофициальные документы № GRSG-92-19 и GRSG-92-25, указанные в приложении I к настоящему докладу

33. GRSG приняла к сведению документ GRSG-92-19, переданный экспертом от Японии и посвященный положениям, касающимся имеющегося набора ручных органов управления, в качестве составной части работы над проектом гтп и в качестве предложения по поправкам к Правилам № 121. Он сообщил, что официальное предложение будет представлено к следующей сессии GRSG. Эксперт от Японии пояснил, что водитель может легко пользоваться ручными органами управления, если они расположены в пределах 600 мм справа и слева от ступицы рулевого колеса. Для оценки такой доступности эксперт от Российской Федерации предложил использовать не центр рулевого колеса, а точку R. Эксперт от МОПАП выразил озабоченность по поводу того, что это предложение может вступить в противоречие с необходимостью размещения индикаторов в пределах более широкой зоны на транспортных средствах большой грузоподъемности.

34. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил документ GRSG-92-25, содержащий поправки к проекту гтп (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/15). Он пояснил, что это предложение составлено на основе результатов исследования, проведенного Объединением заводов - изготовителей транспортных средств (ААМ). Соответственно в качестве первого шага Соединенные Штаты Америки предлагают включить в гтп лишь восемь обозначений, которые оказались понятными. Он добавил, что, прежде чем включать дальнейшие обозначения или пиктограммы, нужно получить научные доказательства их понятности.

35. Эксперт от Канады заявил, что это могло бы быть первым шагом в контексте предложения по гтп. GRSG поручила секретариату распространить документ GRSG-92-25 под официальным условным обозначением для рассмотрения на ее следующей сессии в октябре 2007 года. GRSG решила сохранить в повестке дня прежнее предложение Канады (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/15).

VI. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

A. Регистратор данных об аварии (РДА) (пункт 6.1 повестки дня)

36. Эксперт от Франции проинформировал GRSG о том, что исследования по этому вопросу по-прежнему продолжаются и что на следующей сессии GRSG будет присутствовать эксперт от проекта ВЕРОНИКА (Регистрация данных об авариях транспортных средств на основе интерактивной оценки дорожно-транспортных происшествий). Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил GRSG о состоянии окончательных правил по системам РДА в его стране. Он уведомил GRSG о том, что его страна внесет предложение о разработке гтп по этому вопросу и окажет техническую и информационную поддержку, но не будет выступать в качестве их технического спонсора. Эксперт от Японии сообщил GRSG о том, что в его стране проводится исследование по РДА, и вызвался представить информацию об этом исследовании на следующей сессии GRSG.

B. Повышение риска возгорания на транспортных средствах большой грузоподъемности (пункт 6.2 повестки дня)

37. Секретариат проинформировал GRSG о работе GRRF над системами контроля давления в шинах (СКДШ), которые могли бы снизить риск возгорания на транспортных средствах большой грузоподъемности (документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/61, пункты 31-33). Секретариат сообщил, что Председатель GRRF проинформировал WP.29 по этому вопросу и что WP.29 дал свое согласие на создание неофициальной группы по

СКДШ (документ ECE/TRANS/WP.29/1058, пункты 31-34). GRSG решила продолжить изучение других источников опасности возгорания, не связанных с шинами, на своей следующей сессии.

С. Транспорт и безопасность транспортных средств (пункт 6.3 повестки дня)

38. Секретариат проинформировал GRSG о решении Комитета по внутреннему транспорту учредить неофициальную группу по охране на внутреннем транспорте, а также о том, что ЕЭК одобрила круг ведения этой неофициальной группы (документ ECE/TRANS/192, пункт 19 и приложение I). Заинтересованным экспертам предлагается связаться по этому поводу со своим координационным центром. GRSG приняла к сведению, что информация о деятельности этой неофициальной группы будет представлена на вебсайте Отдела транспорта по следующему адресу:
<http://www.unece.org/trans/main/its/its.html>.

VII. ПОВЕСТКА ДНЯ ДЕВЯНОСТО ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ

39. GRSG согласовала следующую предварительную повестку дня девяносто третьей сессии, которая состоится в Женеве 23 (с 14 час. 30 мин.) - 26 (до 12 час. 30 мин.) октября 2007 года^{1 2}:

1. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ
2. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ
- 2.1 Правила № 66 (прочность силовой структуры)
- 2.2 Правила № 107 (транспортные средства категорий M₂ и M₃):

¹ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов никакие официальные, а также неофициальные документы, разосланные до сессии по почте либо помещенные 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.unece.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 междугородными автобусами, будут обсуждаться в конце сессии.

- 2.2.1 предложения по дальнейшим поправкам;
- 2.2.2 спальные междугородные автобусы;
- 2.2.3 безопасное многослойное остекление;
- 2.2.4 пожарная безопасность в автобусах;
- 2.2.5 лобовое столкновение автобусов;
- 2.2.6 требования к служебным дверям, окнам и запасным выходам;
- 2.2.7 положения, касающиеся рабочего места водителя.
- 2.3 Правила № 118 (характеристики горения материалов)

- 3. ПОПРАВКИ К ДРУГИМ ПРАВИЛАМ В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЯ 1958 ГОДА
 - 3.1 Правила № 18 (защита транспортных средств от несанкционированного использования)
 - 3.2 Правила № 34 (опасность возникновения пожара)
 - 3.3 Правила № 46 (устройства для непрямого обзора)
 - 3.4 Правила № 105 (транспортные средства, предназначенные для перевозки опасных грузов)
 - 3.5 Правила № 116 (защита механических транспортных средств от несанкционированного использования)
 - 3.6 Правила № 121 (ручные органы управления, контрольные сигналы и индикаторы)
 - 3.7 Правила № [125] (поле обзора водителей спереди)

- 4. ПРОЕКТЫ ПРАВИЛ В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЯ 1958 ГОДА
 - 4.1 Горизонтальные правила (коды стран, категории и определения транспортных средств)

- 5. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА
 - 5.1 Проект гтп, касающихся безопасного остекления
 - 5.2 Проект гтп, касающихся идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов

- 6. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ
 - 6.1 Регистратор данных об аварии (РДА)
 - 6.2 Повышение риска возгорания на транспортных средствах большой грузоподъемности
 - 6.3 Транспорт и безопасность транспортных средств

- 7. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ НА 2008 ГОД

Приложение I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ (GRSG-92-...),
РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ СЕССИИ БЕЗ ОФИЦИАЛЬНОГО УСЛОВНОГО
ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1.	Председателем		A	Порядок рассмотрения пунктов предварительной повестки дня	c)
2.	Нидерландами	2.2.8	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 107 (транспортные средства категорий M ₂ и M ₃)	d)
3.	Францией	3.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 18 (защита транспортных средств от несанкционированного использования)	b)
4.	Председателем н.г.	2.1	A	Доклад неофициальной группы НГ/П.66 о работе ее третьего совещания (состоявшегося в Будапеште 18-19 января 2007 года)	d)
5.	Венгрией	2.1	A	Предложение по проекту исправления к Правилам № 66 (прочность силовой структуры)	e)
6.	Венгрией	2.2.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 107 (транспортные средства категорий M ₂ и M ₃)	c)
7.	Венгрией	2.2.7	A	Лобовое столкновение автобусов	c)
8.	Германией	3.4	A	Правила № 46 (устройства для непрямого обзора)	d)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
9.	Нидерландами	3.4	A	Предложение по проекту исправления к Правилам № 46	b)
10.	Российской Федерацией	2.2.8	A	Предложения по проекту поправок к Правилам № 107 (транспортные средства категорий M ₂ и M ₃)	b)
11.	Францией	3.7	A	Предложение по проекту исправления к Правилам № 121 (ручные органы управления, контрольные сигналы и индикаторы)	d)
12.	Францией	3.6	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 116 (защита транспортных средств от несанкционированного использования)	b)
13.	Индией	4.1	A	Позиция Индии в отношении проекта правил, касающихся поля обзора водителей спереди (справочный документ: TRANS/WP.29/GRSG/2005/18)	c)
14.	Венгрией	2.2.6	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 107 (транспортные средства категорий M ₂ и M ₃)	b)
15.	Венгрией	2.2.9	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 107 (транспортные средства категорий M ₂ и M ₃)	e)
16.	Германией	2.2.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 107 (транспортные средства категорий M ₂ и M ₃)	c)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
17.	Германией	2.2.3	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 107 (транспортные средства категорий M ₂ и M ₃)	d)
18.	Норвегией и Швецией	2.3	A	Пожарная безопасность в автобусах	e)
19.	Японией	5.2	A	Доклад об исследовании, посвященном имеющемуся набору ручных органов управления	c)
20.	Соединенным Королевством	2.2.5	A	Предотвращение выброса пассажиров за пределы автобусов и микроавтобусов (использование безопасного многослойного остекления в городских и междугородных автобусах)	c)
21.	МОПАП	2.2.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 107	b)
22.	МОПАП	3.2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 34	b)
23.	МОПАП	3.4	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 46 (устройства для непрямого обзора)	b)
24.	МОПАП	3.7	A	Предложение по проекту исправления к Правилам № 121	b)
25.	США	5.2	A	Предложение по поправкам к проекту глобальных технических правил, касающихся идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов, имеющихся в транспортных средствах	b)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
				категорий 1 и 2 (справочный документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/15)	
26.	Испанией	2.2.7	A	Лобовое столкновение автобусов	c)
27.	Председателем н.г.	4.2	A	Доклад о положении дел в связи с горизонтальными правилами	d)
28.	Председателем н.г.	4.2		Предложение по проекту новых горизонтальных правил, касающихся кодов стран, категорий и определений транспортных средств (неофициальное совещание, состоявшееся 24-25 января 2007 года)	d)
29.	Председателем н.г.	4.2	A	Доклад о положении дел в связи с горизонтальными правилами	d)
30.	Соединенным Королевством	3.4	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 46 (устройства для непрямого обзора)	d)
31.	Испанией	2.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 66 (прочность силовой структуры)	b)

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.

Приложение II

ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТАМ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/7 И ADD.1 (см. пункт 7 настоящего доклада)

Примечание: Требуется проверить нумерацию рисунков.

Приложение 4

Рис. 29, пронумеровать как рис. 30 и изменить название и относящийся к нему текст следующим образом:

"Рис. 30

ПРИМЕР ПОЛОЖЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ ОПОРНОЙ ПАНЕЛИ ДЛЯ ИНВАЛИДНОЙ КОЛЯСКИ, ОБРАЩЕННОЙ ПРОТИВ НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ

(см. приложение 8, пункт 3.8.5-6)"

Приложение 8

Пункт 3.8.4.1.3 изменить следующим образом:

"3.8.4.1.3 упор или опорная панель должны быть сконструированы таким образом, чтобы колеса или спинка инвалидной коляски опирались на этот упор или эту опорную панель во избежание опрокидывания инвалидной коляски в направлении движения транспортного средства, и должны соответствовать положениям пункта 3.8.5 или соответственно, 3.8.6;"

Пункты 3.8.5-3.8.5.2 изменить следующим образом:

"3.8.5 Требования, предъявляемые к опорной панели и упору

3.8.5.1 **Опорная панель, устанавливаемая в зоне для инвалидных колясок в соответствии с пунктом 3.8.4, должна размещаться перпендикулярно продольной оси транспортного средства и должна быть способна выдерживать усилие в 250 ± 20 даН, которое прилагается к центру смягченной поверхности опорной панели на высоте не менее 600 мм и не более 800 мм, измеренной вертикально от пола зоны для инвалидных**

колясок, в течение периода продолжительностью не менее 1,5 секунды при помощи блока размером 200 мм x 200 мм в продольной плоскости транспортного средства в направлении к передней части транспортного средства. Опорная панель не должна отклоняться более чем на 100 мм, и на ней не должно появляться постоянной деформации или повреждений.

3.8.5.2 Упор, устанавливаемый в зоне для инвалидных колясок в соответствии с пунктом 3.8.4, должен размещаться перпендикулярно продольной оси транспортного средства и должен быть способен выдерживать усилие в 250 ± 20 даН, которое прилагается к центру упора в течение периода продолжительностью не менее 1,5 секунды в горизонтальной плоскости транспортного средства в направлении к передней части в середине упора. Упор не должен отклоняться более чем на 100 мм, и на нем не должно появляться постоянной деформации или повреждений".

Пункты 3.8.5.3-3.8.5.8 исключить.

Пункт 3.8.6 изменить следующим образом:

"3.8.6 Пример опорной панели, отвечающей требованиям пункта 3.8.4.1.3".

Включить новые пункты 3.8.6.1-3.8.6.6 следующего содержания:

3.8.6.1 Нижний край опорной панели должен находиться на высоте не менее 350 мм и не более 480 мм, измеренной вертикально от пола зоны для инвалидных колясок.

3.8.6.2 Верхний край опорной панели должен находиться на высоте не менее 1 300 мм, измеренной вертикально от пола зоны для инвалидных колясок.

3.8.6.3 Опорная панель должна иметь ширину:

3.8.6.3.1 не менее 270 мм и не более 420 мм до высоты в 830 мм, измеренной вертикально от пола зоны для инвалидных колясок, и

3.8.6.3.2 не менее 270 мм и не более 300 мм на высоте более 830 мм, измеренной от пола зоны для инвалидных колясок.

- 3.8.6.4** Опорная панель должна устанавливаться под углом не менее 4° и не более 8° по отношению к вертикали, причем нижний край опорной панели должен располагаться ближе к задней части транспортного средства, чем верхний край.
- 3.8.6.5** Смягченная поверхность опорной панели должна представлять собой единую сплошную плоскость.
- 3.8.6.6** Смягченная поверхность опорной панели должна проходить через любую точку воображаемой вертикальной плоскости, расположенной сзади от передней границы зоны для инвалидных колясок и на расстоянии не менее 100 мм и не более 120 мм от передней границы зоны для инвалидных колясок, измеренном в горизонтальной плоскости, и на расстоянии не менее 830 мм и не более 870 мм от пола зоны для инвалидных колясок, измеренном в вертикальной плоскости".

Пункт 3.11.3.1.1 изменить следующим образом:

- "3.11.3.1.1 Должна быть обеспечена возможность включения подъемников только при полной остановке транспортного средства. ~~При подъеме платформы и до начала ее понижения должно автоматически срабатывать~~ **Должно быть исключено любое движение платформы, пока не было включено или не сработало автоматически устройство, предотвращающее качение инвалидной коляски**".

Приложение III

ИСПРАВЛЕНИЕ К ПРАВИЛАМ № 121, ПРИНЯТОЕ НА ДЕВЯНОСТО ВТОРОЙ
СЕССИИ GRSG (ТОЛЬКО НА ФРАНЦУЗСКОМ ЯЗЫКЕ)
(См. пункт 28 настоящего доклада)

Page 3, paragraphe 5.

Au lieu de caractéristiques lire spécifications

Page 7, paragraphe 5.

Au lieu de CARACTÉRISTIQUES lire SPÉCIFICATIONS

Page 10, paragraphes 5.5.1.3, 5.5.1.4 et 5.5.1.5

Au lieu de croisement lire route

Page 16, tableau 1, la note en bas de page 7/

Au lieu de Voir le paragraphe 5.3.5 lire Si un seul et même témoin sert à indiquer une défaillance du dispositif de coussin gonflable, le symbole de mauvais fonctionnement de coussin gonflable (22) doit être utilisé.

Приложение IV

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ 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
