



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSG/54  
14 January 1999

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по конструкции транспортных средств

Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся  
безопасности (GRSG)

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

(27-30 октября 1998 года)

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела свою семьдесят пятую сессию с 27 октября (вторая половина дня) 1998 года по 30 октября (первая половина дня) 1998 года под председательством г-на Ж. Мартина (Люксембург). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики и Швеции. В работе сессии принял участие также представитель Европейской комиссии (ЕК). В соответствии с пунктом 11 положения о круге ведения Комиссии в работе сессии приняли участие представители Китайской Народной Республики и Японии. В ее работе участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Комитета связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД) и Европейского комитета страхования (ЕКС). По приглашению секретариата в работе сессии участвовал также эксперт от Европейской федерации автомобилей-караванов (ЕФК).

2. Документы без условного обозначения, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении 1 к настоящему докладу.

#### РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 36 (Транспортные средства общего пользования)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/R.280; TRANS/WP.29/GRSG/R.292; TRANS/WP.29/GRSG/R.298; TRANS/WP.29/GRSG/R.299; TRANS/WP.29/GRSG/1998/1; TRANS/WP.29/GRSG/1998/2; TRANS/WP.29/GRSG/1998/4; TRANS/WP.29/GRSG/1998/12; TRANS/WP.29/GRSG/1998/13; неофициальные документы № 3, 7, 8 и 13, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. Рассмотрение этого пункта было начато с обзора положения в связи с различными документами с целью определения тех из них, по которым было достигнуто соглашение и которые поэтому могут быть подготовлены для передачи Рабочей группе WP.29 и Административному комитету AC.1 (см. пункт 17 ниже).

4. В связи с документом TRANS/WP.29/GRSG/R.280 Председатель напомнил, что Рабочая группа GRSG решила, что спецификации, предложенные для перевозки пассажиров-инвалидов, следует рассматривать в качестве факультативных и что их следует включить в отдельное приложение к Правилам. Он также пояснил, что эти предписания должны соответствовать решению, которое было принято Европейской комиссией (ЕК) при принятии соответствующей директивы.

5. Эксперт от МСАТ заявил, что его организация в сотрудничестве с Международным союзом общественного транспорта (МСОТ) подготавливает документ по этому вопросу. Он указал, что в этом документе особое внимание уделяется тем трудностям, которые возникают в связи с эксплуатацией транспортных средств с низким расположением пола. В основном это касается расположения сидений, обеспечения доступа к сиденьям для инвалидов, установки центральной стойки двупольных дверей и ограниченного использования транспортных средств с низко расположенным полом, вызванного рельефом дорожного покрытия. Он надеется, что этот документ можно будет рассмотреть в ходе следующей сессии GRSG.

6. С учетом указанных выше заявлений Рабочая группа GRSG решила возобновить на следующей сессии рассмотрение конкретных положений, касающихся пассажиров-инвалидов, и сохранить в своей повестке дня документ TRANS/WP.29/GRSG/R.280. Председатель просил экспертов сохранить неофициальный документ № 8 в целях облегчения его обсуждения в ходе семьдесят шестой сессии GRSG.

7. Было отмечено, что предложения, содержащиеся в документах TRANS/WP.29/GRSG/R.292, TRANS/WP.29/GRSG/R.298, TRANS/WP.29/GRSG/R.299 и TRANS/WP.29/GRSG/1998/2, были полностью обсуждены на предшествующих сессиях. Однако было принято решение временно отложить передачу большинства этих предложений WP.29 и AC.1 (см. пункт 17 ниже).

8. В связи с документом TRANS/WP.29/GRSG/1998/1 Рабочая группа GRSG решила, что в нем прилагаются только дополнительные разъяснения и что они не связаны с необходимостью изменения Правил № 36.

9. В связи с документом TRANS/WP.29/GRSG/1998/4, в котором рассматривается вопрос противопожарной безопасности, GRSG решила разработать новые правила, которые бы включали предписания директивы 95/28/ЕЕС, и просила эксперта от Норвегии подготовить соответствующее предложение для рассмотрения на следующей сессии.

10. Документ TRANS/WP.29/GRSG/1998/12 был представлен экспертом от Чешской Республики. После его подробного обсуждения GRSG решила включить предписания в отношении топливных баков из пластмассы в приложение 5 к Правилам № 34 (Предотвращение опасности возникновения пожара). Несколько экспертов указали, что в этом случае новые предписания должны применяться только к транспортным средствам категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub>. По просьбе GRSG эксперт от Чешской Республики согласился подготовить соответствующее предложение для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

11. Эксперт от Нидерландов представил неофициальный документ № 13, в котором содержится проект исправления к таблице рис. 1 приложения 1 к Правилам № 36. Рабочая группа GRSG рассмотрела и приняла это предложение и решила передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения в марте 1999 года.

12. Эксперт от Японии представил неофициальный документ № 3 и разъяснил те меры, которые могут улучшить характеристики городских и международных автобусов в случае лобового столкновения. Он показал видеоролик о нескольких проведенных в Японии испытаниях на лобовое столкновение междугородных автобусов с жестким барьером при скорости движения 36 км/ч. Цель этого исследования заключалась в улучшении защиты водителя и пассажиров за счет конструкции транспортного средства.

13. Эксперт от Российской Федерации представил документ TRANS/WP.29/GRSG/1998/13 и изложил те соображения, по которым следует расширить область применения Правил № 36 на троллейбусы.

14. Участники сессии рассмотрели возможность сведения предписаний для троллейбусов в отдельные правила или их включения в новое приложение к Правилам № 36. Окончательное решение принято не было, однако GRSG решила рассмотреть этот вопрос на своей следующей сессии с учетом того, что в качестве альтернативного решения в Правила № 100 можно было бы включить положения, касающиеся электробезопасности.

15. Эксперт от МСАТ представил неофициальный документ № 7, содержащий ряд замечаний по документу TRANS/WP.29/GRSG/1998/13. После непродолжительного обсуждения секретариату было поручено распространить этот неофициальный документ под условным обозначением.

16. Неофициальный документ № 8 был представлен экспертом от Бельгии. Участники сессии решили, что предложения, о которых говорится в этом неофициальном документе и которые касаются документов TRANS/WP.29/GRSG/1998/4 и TRANS/WP.29/GRSG/1998/12, соответствуют решениям, принятым GRSG (см. пункты 9 и 10 выше). В ходе рассмотрения замечаний по предложению в отношении троллейбусов (TRANS/WP.29/GRSG/1998/13) GRSG поручила секретариату распространить их под официальным обозначением для проведения более подробного рассмотрения на следующей сессии.

17. С целью разъяснения положения в связи с поправками, которые были приняты в ходе предшествующей и текущей сессий к Правилам № 36, GRSG поручила секретариату подготовить сводный документ, содержащий все утвержденные поправки. Было также решено, что такой документ послужит основой для разработки параллельных поправок к Правилам № 52 и 107.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 52 (Маломестные транспортные средства общего пользования)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/R.281

18. Рассмотрев представленный документ и решения, принятые в отношении Правил № 36 в ходе нынешней сессии (см. пункты 3–17 выше), GRSG вновь заявила, что Правила № 52 следует разрабатывать параллельно с Правилами № 36. В этой связи было решено отложить подробное рассмотрение поправок к Правилам № 52.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 107 (Двухэтажные пассажирские транспортные средства)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/R.282; TRANS/WP.29/GRSG/1998/5; TRANS/WP.29/GRSG/1998/14 и неофициальный документ № 14, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

19. Рассмотрев документ TRANS/WP.29/GRSG/R.282, Рабочая группа GRSG решила, что в будущем принимаемые решения должны соответствовать тем решениям, которые будут приниматься в отношении Правил № 36 и 52 (см. пункты 4 и 18 выше).

20. Неофициальный документ № 14 был представлен экспертом от Нидерландов, который разъяснил, что он заменяет документ TRANS/WP.29/GRSG/1998/14, и проинформировал GRSG о ряде дополнительных исправлений, которые необходимо внести в этот неофициальный документ.

21. Эксперт от Соединенного Королевства поставил под сомнение предложение, содержащееся в неофициальном документе № 14, и указал, что в случае необходимости принятия исключения для высоты прохода в связи с конструкцией шасси транспортного средства предельные значения не должны определяться на основе положения двери.

Он также заявил, что все еще не найдено адекватное решение проблемы наклона прохода и/или ступеньки.

22. Для решения поставленных вопросов эксперт от Нидерландов согласился пересмотреть свое предложение с целью его представления на следующей сессии GRSG.

23. Эксперт от Дании высказал оговорку в отношении предложения об уменьшении высоты прохода в отдельных случаях. Он разъяснил, что его оговорка опирается на исследование, которое проводилось в Дании, и что принятие предписаний об уменьшении высоты прохода может повлечь за собой прекращение применения Правил № 107 в Дании.

#### РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 66 (Прочность верхней части конструкции)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1998/15; неофициальный документ № 9, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

24. Представляя неофициальный документ № 9, эксперт от Бельгии заявил, что любая поправка к этим Правилам должна опираться на последние исследования в области дорожно-транспортных происшествий. Его мнение было поддержано экспертом от МОПАП. Эксперт от Венгрии напомнил GRSG о принятии принципиального решения об обновлении Правил № 66, которое было утверждено WP.29 на ее сто тринадцатой сессии (TRANS/WP.29/599, пункты 57 и 59). Он заявил, что возглавляемая им неофициальная группа располагает достаточным опытом для улучшения процедуры испытания и методов расчета.

25. Председатель GRSG разъяснил, что обновление Правил вызвано необходимостью учета увеличения кинетической энергии пристегнутых ремнями пассажиров, для которых необходимо обеспечить сохранение пространства для выживания. Он согласился с необходимостью адекватного использования статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях для обоснования любых поправок, ведущих к увеличению массы транспортного средства и, следовательно, к увеличению мощности двигателя и объема загрязняющих выбросов.

26. С учетом вопросов, перечисленных в документе TRANS/WP.29/GRSG/1998/15, Рабочая группа GRSG передала неофициальной группе, которая занимается разработкой Правил № 66, соответствующие указания в отношении дальнейшей деятельности (см. приложение 2 к настоящему докладу).

27. Рабочая группа GRSG поздравила неофициальную группу и ее Председателя г-на Матолси в связи с проделанной до настоящего времени аналитической работой и указала на необходимость последовательного наращивания прогресса, путем сосредоточения своей деятельности на тех вопросах, по которым GRSG достигла консенсуса (см. приложение 2 к настоящему докладу).

28. Для облегчения будущего обсуждения в рамках GRSG секретариату было поручено распространить рисунки, содержащиеся в приложении к неофициальному документу № 6, который был представлен на семьдесят четвертой сессии в качестве добавления к документу TRANS/WP.29/GRSG/1998/15.

#### РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 43 (Безопасные стекла)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1997/2/Rev.1; неофициальные документы № 2, 10, 12 и 15, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

29. Эксперт от Бельгии представил неофициальный документ № 10, содержащий предложение в отношении альтернативного метода рассмотрения вопроса об осколках стекла (Правила № 43, пункт 1.4). В ходе последовавшего за этим обсуждения несколько делегаций обратились с просьбой представить им дополнительные разъяснения. Экспертам от Бельгии и КСАОД было предложено вновь рассмотреть предложение, содержащееся в неофициальном документе № 10, и передать его в секретариат для распространения под официальным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

30. Рабочая группа GRSG рассмотрела и утвердила документ TRANS/WP.29/GRSG/1997/2/Rev.1 со следующими поправками:

Пункт 2.5.2 (поправка относится только к тексту на французском языке), исключить слова "ne... pas".

Приложение 5, пункт 4.2 изменить следующим образом:

"... Они не применяются к плоским ветровым стеклам, которые входят в уже официально утвержденную группу".

Приложение 6, пункт 6 изменить следующим образом:

"... Они не применяются к плоским ветровым стеклам, которые входят в уже официально утвержденную группу, если угол наклона по вертикали составляет менее 40°".

Приложение 14, пункт 6.1.3.2 изменить следующим образом (включая новую сноску 1):

"... после 100 циклов на внутренней поверхности.

Проводить испытания стекол из жесткого пластика для прицепов и автомобилей-караванов с помощью абразивных материалов не требуется 1/.

---

1/ До тех пор, пока термин "автомобиль-караван" не будет определен в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), "автомобиль-караван" означает специальное транспортное средство категории М1, сконструированное для проживания и имеющее по меньшей мере следующее оборудование:

- i) сиденья и стол
- ii) спальные места, которые оборудуются из сидений
- iii) оборудование для приготовления пищи, и
- iv) оборудование для хранения.

Это оборудование должно жестко крепиться в жилом помещении, однако стол может быть сконструирован таким образом, чтобы его можно было легко убрать".

Приложение 16, пункт 6.1.3.2 изменить следующим образом (включая новую сноску 1/):

"... после 100 циклов на внутренней поверхности испытываемого окна.

Проверка испытания стекол из жесткого пластика для прицепов и автомобилей-караванов с помощью абразивных материалов не требуется 1/.

---

1/ До тех пор пока термин "автомобиль-караван" не будет определен в Сводной резолюции (СР.3), "автомобиль-караван" означает специальное транспортное средство категории М1, сконструированное для проживания и имеющее по меньшей мере следующее оборудование:

- i) сиденья и стол
- ii) спальные места, которые оборудуются из сидений
- iii) оборудование для приготовления пищи, и
- iv) оборудование для хранения.

Это оборудование должно жестко крепиться в жилом помещении, однако стол может быть сконструирован таким образом, чтобы его можно было легко убрать".

Статья 16, пункт 6.1.3.3 исключить.

31. Эксперт от Бельгии представил неофициальный документ № 15. В нем содержится предложение относительно соответствия производства и введения предписаний, касающихся технического обслуживания. Рабочая группа GRSG приняла этот документ.

32. Рабочая группа GRSG решила передать документ TRANS/WP.29/GRSG/1997/2/Rev.1 с поправками, указанными в пунктах 30 и 31 выше, WP.29 и AC.1 для рассмотрения на мартовской сессии 1999 года.

33. Эксперт от МОПАП представил неофициальный документ № 2, который позволяет в случае наличия просьбы завода-изготовителя транспортного средства использовать для испытаний альтернативный муляж головы. Он разъяснил, что другие муляжи головы могут иметь по крайней мере такие же качества, и поэтому их следует принять в качестве альтернативных муляжей.

34. Предложение МОПАП вызвало возражение со стороны нескольких экспертов, которые хотели включить спецификации муляжа головы в соответствующее предложение. После проведения подробного обсуждения было отмечено, что альтернативный муляж головы, предложенный МОПАП, должен иметь идентичные спецификации, содержащиеся в документе TRANS/WP.29/GRSG/1998/17, приложение 8 (проект предложения по поправке к Правилам № 21).

35. В заключение GRSG решила рассмотреть неофициальный документ № 2 со спецификациями альтернативного муляжа головы в ходе следующей сессии. Секретариату было поручено распространить этот документ в качестве официального документа.

36. В ходе обсуждения документа TRANS/WP.29/GRSG/1997/2/Rev.1 эксперт от Бельгии предложил внести ряд поправок в таблицу пункта 3.2.23 приложения 3, касающихся процедуры калибровки. Для того чтобы не задерживать представление документа с поправками TRANS/WP.29/GRSG/1997/2/Rev.1 Рабочей группе WP.29, GRSG предложила ему подготовить конкретное предложение для рассмотрения на следующей сессии.

37. Эксперт от Японии выразил озабоченность по поводу изменения высоты падения для стекла, имеющего различную толщину, а также в связи с величиной скорости сгорания. По тем же причинам, которые указаны в предшествующем пункте, ему было предложено представить конкретное предложение для рассмотрения на следующей сессии.



РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 97 (Системы охранной сигнализации транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1998/11

38. После обсуждения нерешенных вопросов (TRANS/WP.29/GRSG/53, пункт 36), GRSG решила внести в документ следующие поправки:

Пункт 31.7 исключить.

Пункт 32.4.1 изменить следующим образом:

"...

- максимум 5 минут после..."

Пункты 32.5.1 и 32.5.1.3, в эти пункты следует включить текст, содержащийся в документе TRANS/WP.29/GRSG/1998/11.

39. Рабочая группа GRSG решила передать документ TRANS/WP.29/GRSG/1998/11 с поправками WP.29 и AC.1 для рассмотрения. Экспертам от МОПАП и КСАОД было предложено рассмотреть соответствующие переходные положения и направить соответствующее предложение либо в секретариат, либо непосредственно WP.29 для мартовской сессии 1999 года.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 26 (Наружные выступления)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1998/18; неофициальный документ № 4, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

40. В соответствии с решением, принятым на ее семьдесят четвертой сессии (TRANS/WP.29/GRSG/53, пункт 52), GRSG рассмотрела предложение, представленное экспертом от Чешской Республики.

41. Эксперт от Соединенного Королевства высказал оговорку по этому предложению и предложил не принимать никакого решения, поскольку этот вопрос рассматривается в Европейском сообществе.

42. Эксперт от МОПАП представил неофициальный документ № 4. Он предложил заменить величину угла в 15°, предложенную Чешской Республикой, величиной 60°, которая, по его мнению, в большей степени соответствует нынешней конструкции соответствующих транспортных средств.

43. Рабочая группа GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии с учетом поправки, предложенной МОПАП (см. пункт 42 выше).

## ПРОЕКТЫ ПРАВИЛ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИЙ M1 И N1

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1998/6; TRANS/WP.29/GRSG/1998/19;  
неофициальный документ № 5, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

44. Открывая обсуждение этого вопроса, Председатель указал, что, хотя предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSG/1998/19, соответствует идеям, изложенным в документе TRANS/WP.29/GRSG/1998/6, оно охватывает все категории транспортных средств, а не только категорий M1 и N1.

45. Участникам сессии был предложен ряд исправлений и поправок указанного предложения (TRANS/WP.29/GRSG/1998/19), включая те, которые были представлены МОПАП в неофициальном документе № 5. МОПАП решила подготовить сводный документ в качестве добавления к указанному документу.

46. Наиболее важным рассмотренным вопросом являлся вопрос об исключении части II предложения, что позволило бы согласовать текст с директивой ЕК 95/56/ЕС (содержит поправки к директиве ЕК 74/61/ЕЕС), однако это приведет к исключению положений, опирающихся на существующие Правила № 18 и охватывающих категории других транспортных средств, помимо M1 и N1. Делегациям было предложено рассмотреть последствия такого решения, в частности для стран, не являющихся членами Европейского сообщества.

### ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

- а) Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) - приложение 7 -  
Классификация транспортных средств

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1998/16; TRANS/WP.29/GRSG/1998/17;  
неофициальный документ № 11, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

47. Рабочая группа GRSG рассмотрела и утвердила документ TRANS/WP.29/GRSG/1998/16 со следующими поправками:

Приложение 7, пункт 2.5.4 изменить следующим образом:

"...включая охлаждающую жидкость, масло, 90% топлива, 100% других жидкостей, за исключением используемой воды, инструментов и запасного колеса, водителя (75 кг), и для автобусов..."

Ссылку на новые включенные пункты "6.8-8.2" следует читать "8-8.2".

48. Рабочая группа GRSG также рассмотрела и утвердила документ TRANS/WP.29/GRSG/1998/17 с поправками в отношении ссылок на пункты 2.4.4 и 2.4.5, которые следует читать:

Приложение 7, включить новые пункты 2.4.4 и 2.4.5 следующего содержания:

(Текст пунктов 2.4.4 и 2.4.5 без изменений – см. документ TRANS/WP.19/GRSG/1998/17).

49. Рабочая группа GRSG решила передать утвержденные документы (см. пункты 47 и 48 выше) Рабочей группе WP.29 для рассмотрения на ее мартовской сессии 1999 года.

б) Разработка Правил № 105 (Транспортные средства ДОПОГ)

Документация: Неофициальные документы № 1 и 6, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

51. Напомнив о результатах работы семьдесят четвертой сессии (TRANS/WP.29/GRSG/53, пункты 46–48) Рабочая группа GRSG проанализировала положение в ЕК (директива 78/548/ЕЕС, в которую предлагается внести поправку с целью включения транспортных средств категории N1) и в связи с добавлением В.2 к ДОПОГ, вступающим в силу 1 января 1999 года.

52. Рабочая группа GRSG решила включить новые предписания добавления В.2 к ДОПОГ в Правила и передать это предложение, опирающееся на неофициальный документ № 6, WP.29 и АС.1 для рассмотрения на мартовской сессии 1999 года. Неофициальный документ № 6 был утвержден в следующем виде:

Пункт 5.1, включить в конце ссылки на сноску "2/" и включить сноску "2/" следующего содержания:

"2/ В настоящих Правилах ссылки на другие правила ЕЭК относятся также к другим международным правилам, которые применяются к таким же техническим требованиям, которые содержатся в соответствующих правилах ЕЭК. Аналогичным образом учитываются ссылки на конкретные разделы соответствующих правил ЕЭК".

Пункт 5.1.2.7.1 изменить следующим образом:

"5.1.2.7.1 (Зарезервирован)".

Пункты 5.1.2.4, 5.1.2.5 и 5.1.2.7.2, добавить в конце ссылку на сноску "3/" следующего содержания:

"3/ Соответствие этим требованиям проверяется на полностью укомплектованном транспортном средстве".

53. Эксперт от Соединенного Королевства высказал оговорку в отношении принятых поправок к Правилам № 105, за исключением поправки к пункту 5.1.

54. Рабочая группа GRSG также решила продолжить рассмотрение этих Правил в ходе своей апрельской сессии 1999 года и предложила пригласить на нее члена секретариата Рабочей группы WP.15, с тем чтобы рассмотреть нерешенные вопросы.

c) Компьютеризированная система правил ЕЭК

55. Секретариат проинформировал Рабочую группу GRSG о том, что в функционировании компьютеризированной системы никаких существенных изменений не произошло.

d) Проекты правил ЕЭК, работа над которыми приостановлена

56. В дополнение к вопросам, указанным в повестке дня, и со ссылкой на документ TRANS/WP.29/1998/40 эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSG о том, что несколько европейских производителей обратились к Национальной администрации безопасности дорожного движения (НАБДД) с просьбой использовать директивы ЕК в качестве функциональных эквивалентов предписаний для стеклоочистителей и омывателей ветрового стекла и для систем оттаивания и отпотевания стекол. Он указал на существующее различие в рабочем диапазоне (8-16%) и обратился к экспертам с просьбой высказать их мнение. Он также проинформировал GRSG о принятии в его стране соответствующих мер с целью согласования обозначений органов управления и индикаторов с символами ИСО.

e) Выражение признательности г-ну Фредериксену

57. Г-н П. Фредериксен, эксперт от Дании, сообщил о том, что он в скором времени выходит на пенсию. Он поблагодарил всех своих коллег в GRSG и в секретариате за сотрудничество. Председатель поблагодарил г-на Фредериксена за тот ценный вклад, который он внес в деятельность Рабочей группы, и пожелал ему счастливого отдыха. Все делегаты присоединились к словам благодарности и пожеланиям, высказанным в адрес г-на Фредериксена.

## ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

58. Участники согласовали следующую повестку дня семьдесят шестой сессии, которая состоится в Женеве с 19 апреля (14 час. 30 мин) по 23 апреля (12 час. 30 мин.) 1998 года 1/.

1. Правила № 36 (Транспортные средства общего пользования), разработка.
2. Правила № 52 (Маломестные транспортные средства общего пользования), разработка.
3. Правила № 107 (Двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости), разработка.
4. Правила № 66 (Прочность верхней части конструкций), разработка.
5. Правила № 43 (Безопасные стекла), разработка.
6. Правила № 26 (Наружные выступы).
7. Проекты новых правил о предотвращении несанкционированного использования транспортных средств категорий M1 и N1.
8. Прочие вопросы.
  - 8.1 Правила № 34 (Противопожарная защита).
  - 8.2 Правила № 105 (Транспортные средства ДОПОГ), разработка.
  - 8.3 Правила № 100 (Безопасность электромобилей).

---

1/ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов все официальные документы, разосланные по почте до сессии, в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов любезно просят приносить с собой на заседания имеющиеся у них экземпляры документов.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ СЕССИИ  
БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

| №   | Представлен   | Пункт повестки дня | Язык | Название  |
|-----|---------------|--------------------|------|---|
| 1.  | Председателем | 9.2                | А    | Проект предложения по поправке к Правилам № 105 (Транспортные средства, предназначенные для перевозки опасных грузов)   |
| 2.  | МОПАП, КСАОД  | 5.                 | А    | Предлагаемая поправка к предложению по проекту поправки (дополнение 4) к Правилам № 43  |
| 3.  | Японией       | 1.                 | А    | Меры по обеспечению безопасности автобусов, связанные с улучшением безопасности водителей и пассажиров в случае столкновения, в Японии                              |
| 4.  | МОПАП         | 7.                 | А    | Предложение по проекту поправки к Правилам № 26 (Наружные выступления)  |
| 5.  | МОПАП         | 8.                 | А    | Предложение по проекту новых правил: Единые технические предписания, касающиеся предотвращения несанкционированного использования механических транспортных средств |
| 6.  | МОПАП         | 9.2                | А    | Проект поправок к Правилам ЕЭК № 105 (Официальное утверждение транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов)                                   |
| 7.  | МСАТ          | 1.                 | А    | Предложения СНГ по троллейбусам   |
| 8.  | Бельгией      | 1.                 | А    | Замечания по Правилам № 36 (Пассажирские транспортные средства большой вместимости)   |
| 9.  | Бельгией      | 4.                 | А    | Замечания по Правилам № 66 (Прочность верхней части конструкции)  |
| 10. | Бельгией      | 5.                 | А/Ф  | Предложение по проекту поправок к Правилам № 43 (Безопасные материалы для стекол)   |

|     |  |     |     |  |
|-----|--|-----|-----|--|
| 11. | Японией  | 9.1 | Ф   | Классификация использования автотранспортных средств   |
| 12. | Европейской федерацией автомобилей-караванов (ЕФК) | 5.  | А   | Предложение по проекту поправок (дополнение 4) к Правилам № 43                                     |
| 13. | Нидерландами                                       | 1.  | А   | Предложение по проекту исправления к Правилам № 36 (Транспортные средства общего пользования)      |
| 14. | Нидерландами                                       | 3.  | А   | Предложение по проекту поправок к Правилам № 107   |
| 15. | Бельгией   | 5.  | А/Ф | Предложение по проекту поправок к Правилам № 43 (Безопасные материалы для стекол)                  |
| -   | Секретариатом                                      | -   | А   | Проекты правил ЕЭК, работа над которыми приостановлена (TRANS/WP.29/1998/40)                       |
| -   | Секретариатом                                      | 5.  | А   | Антропоморфные испытательные устройства (TRANS/WP.29/GRSG/R.163, приложение 8)*                    |
| -   | Венгрией   | 1.  | А   | Доклад о противопожарных испытаниях автобусов и эвакуации пассажиров (TRANS/WP.29/GRSG/R.93)       |
| -   | Секретариатом                                      | 9.2 | А   | Приложение В с поправками к ДОПОГ, вступающими в силу с 1 января 1999 года (ECE/TRANS/130(том II)) |

---

\* Этот документ был заменен документом TRANS/WP.29/GRSP/1998/17 (см. пункт 34 настоящего доклада).

Приложение 2

ПРЕДЛОЖЕНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ GRSG В ОТНОШЕНИИ БУДУЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
НЕОФИЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ, ЗАНИМАЮЩЕЙСЯ  
РАЗРАБОТКОЙ ПРАВИЛ № 66

(Аннотации к документу TRANS/WP.29/GRSG/1998/15)

(К пункту 1) Область применения этих Правил должна охватывать только одноэтажные транспортные средства классов II и III, что позволит согласовать эти Правила с Правилами № 36.

(К пункту 2) Необходимо провести дальнейшее рассмотрение с целью адекватного изучения вопроса о влиянии на конструкцию транспортных средств массы пристегнутых ремнями пассажиров. Эксперт от Соединенного Королевства согласился подготовить соответствующую информацию для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

(К пункту 3) Необходимо провести дальнейшее изучение с целью рассмотрения вопроса о массе багажа, находящегося в багажнике.

(К пункту 4) Податель заявки должен представлять на официальное утверждение технической службе укомплектованное транспортное средство; МОПАП высказал оговорку в отношении этого решения GRSG.

(К пункту 5) Для испытания сидений на официальное утверждение они должны устанавливаться в "наихудшее положение".

(К пункту 6) Маятниковое испытание следует исключать только в том случае, если доказано, что оно не связано с опрокидыванием транспортного средства в ходе дорожно-транспортного происшествия и что изменение транспортного средства не вызовет его опрокидывания.

(К пункту 7) В отношении остаточного пространства неофициальная группа должна проводить свою работу в соответствии с двумя сформулированными принципами.

(К пункту 8) В Правилах должно содержаться требование о том, что завод-изготовитель должен представлять все данные, необходимые для проведения испытаний и/или расчетов.

(К пункту 9) Рабочая группа GRSG решила, что глубина углубления, указанная в Правилах № 66 (800 мм), является одним из основных требований и что его не следует изменять.



(К пункту 10) Направление испытания на опрокидывание должно охватывать "наихудшее положение".

(К пункту 11) Неофициальная группа должна принять решение в отношении колесного упора для испытания на опрокидывание на наклонной платформе.

(К пункту 12) Неофициальная группа должна использовать сформулированные ею принципы в отношении определения типов и количества секций.

(К пункту 13) В связи с определением величины энергии эксперт от Италии выразил опасение по поводу того, что для проверки пластической деформации предлагается проводить дополнительное статическое испытание. Рабочая группа GRSG не приняла решение по этому вопросу.

(К пункту 14) Было решено сохранить формулу расчета энергии с коэффициентом 0,75.

(К пункту 15) Вопрос о распределении поглощенной энергии следует рассматривать в соответствии с принципами, которые были приняты неофициальной группой; в текст Правил можно было бы включить соответствующее требование.

(К пункту 16) Было решено, что вопрос совершенствования или изменения метода расчета является наиболее сложным вопросом, стоящим перед неофициальной группой. Рабочая группа GRSG предложила проверять любые предлагаемые поправки. Эксперт от Нидерландов сообщил о своем намерении сотрудничать с неофициальной группой в области разработки методов расчета.

-----