



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRE/42
3 June 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по конструкции транспортных средств

Рабочая группа по вопросам освещения и
световой сигнализации (GRE)

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ОСВЕЩЕНИЯ И СВЕТОВОЙ
СИГНАЛИЗАЦИИ (GRE) О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ВТОРОЙ СЕССИИ

(14-16 апреля 1999 года)

1. Сорок вторая сессия Рабочей группы (GRE) проходила с 14 по 16 апреля 1999 года под председательством г-на Г. Микела (Нидерланды). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словении, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики и Швеции. В работе сессии принял участие представитель Европейской комиссии (ЕК). В соответствии с пунктом 11 положения о круге ведения Комиссии в работе сессии приняли участие представители Японии. В ее работе также участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Комитета связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД); Брюссельской рабочей группы 1952 года (БРГ) и Международной электротехнической комиссии (МЭК).

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

ПРАВИЛА № 48 – Дальнейшая разработка
(Установка устройств освещения и световой сигнализации)

а) Наличие устройств освещения и световой сигнализации в ходе испытаний для официального утверждения по типу конструкции

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/1; неофициальные документы № 5, 11 и 12, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. Председатель предложил экспертам высказать свое отношение к предложению, содержащемуся в документе TRANS/WP.29/GRE/1999/1 (раздел А), который был подготовлен на основе результатов работы предыдущей сессии GRE. Он также напомнил GRE о том, что альтернативное предложение, выдвинутое экспертом от Италии, было включено в раздел В вышеуказанного документа.

4. Поскольку все эксперты согласились с необходимостью включения определения термина "дополнительный огонь" в Правила № 48, Председатель предложил продолжить обсуждение на основе альтернативного предложения по такому определению, которое содержится в неофициальном документе № 11.

5. Эксперт от Соединенного Королевства заявил, что, по его мнению, предложенный текст является излишне ограничительным, и предложил изменить его таким образом, чтобы при официальном утверждении по типу конструкции на транспортном средстве могли быть установлены все дополнительные устройства и чтобы компетентному органу, ответственному за официальное утверждение, была предоставлена возможность решать, могут ли они быть приняты в качестве дополнительных устройств в данной стране. В этом отношении он представил предложение по измененному определению термина "дополнительный огонь" (неофициальный документ № 12).

6. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поддержал мнение эксперта от Соединенного Королевства и заявил, что предписания, изложенные в Правилах № 48, следует рассматривать как обязательные минимальные требования. По его мнению, в целях удовлетворения потребностей различных рынков изготовителям следует разрешить установку дополнительных огней, которые, однако, могут быть отвергнуты компетентными органами, ответственными за официальное утверждение по типу конструкции.

7. Эксперт от Италии отметил, что дополнительные огни должны быть определены таким образом, чтобы обеспечить их четкое разграничение с факультативными огнями, официальное утверждение и установка которых разрешаются Правилами № 48. В частности, он предложил, чтобы дополнительными огнями считались только те огни, которые не охватываются Правилами № 48.

8. Эксперт от Франции предложила, чтобы дополнительные огни не указывались в карточке официального утверждения, и выразила озабоченность в отношении включения огней, признаваемых на национальном уровне, в Правила № 48. Она расценила это как

шаг назад в процессе согласования, поскольку это может привести к появлению возможности отказа в регистрации транспортного средства, официально утвержденного по типу конструкции на основании Правил № 48.

9. Напоминая о своей оговорке, высказанной в ходе предыдущей сессии, эксперт от Германии предостерег о том, что в случае транспортных средств, оснащенных дополнительными огнями, национальные органы столкнутся с трудностями в рамках процедуры официального утверждения по типу конструкции и в ходе контроля за соответствием производства (СП).

10. Эксперт от Европейской комиссии высказал оговорку по рассматриваемому предложению и призвал GRE тщательно проанализировать возможные проблемы для национальных административных органов в контексте процедур официального утверждения и регистрации, прежде чем принимать какое-либо окончательное решение. В этом отношении он напомнил, что транспортные средства категории M1 (легковые автомобили), официально утвержденные по типу конструкции в одной из стран Европейского союза (ЕС) в соответствии с директивами ЕС, подлежат регистрации в другой стране ЕС без дополнительного контроля. Это означает, что дополнительные огни (признанные страной, предоставившей официальное утверждение по типу конструкции) должны также приниматься в стране, где предполагается зарегистрировать транспортное средство.

11. Эксперт от МОПАП предложил, что для Правил № 48 было бы более предпочтительно дать определение термина "дополнительные устройства освещения и световой сигнализации", а не "дополнительные огни". Он заявил, что в этом случае определением были бы также охвачены светоотражающие устройства, сигналы обозначения автомобилей такси, контрольные сигналы и другие устройства (неофициальный документ № 5).

12. В ходе последовавшей дискуссии участникам не удалось достичь соглашения на основе текста, предложенного в неофициальных документах № 11 и 12. Председатель предложил GRE оценить возможные последствия проекта предложения относительно процедур официального утверждения и регистрации и возобновить его рассмотрение на следующей сессии.

13. В соответствии с предложением Председателя GRE решила продолжить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии на основе текста, включающего неофициальные документы № 11 и 12, а также поправку, предложенную в ходе сессии (см. приложение 2 к настоящему докладу). Председатель предложил GRE подготовиться к принятию окончательного решения на ее следующей сессии.

b) Дополнительные сигнальные фонари для крупногабаритных транспортных средств

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1997/10/Rev.2

14. Эксперт от Франции кратко изложила содержание предложения. Она пояснила, что на предыдущей сессии было решено ограничить возможность установки дополнительных пар задних указателей поворота, стоп-сигналов и задних габаритных фонарей только определенными категориями транспортных средств.

15. GRE подробно рассмотрела это предложение. В отношении высоты установки дополнительных огней большинство экспертов согласилось с тем, что они должны устанавливаться как можно выше, насколько позволяет форма кузова, но на расстоянии не менее 600 мм от обязательных огней в целях улучшения видимости транспортного средства сзади.

В частности, большинство экспертов согласилось со следующими поправками:

Общая поправка

По всему тексту вместо "дополнительные" читать "факультативные".

Пункт 6.5.4.1, в тесте на английском языке вместо "after" читать "outer".

Пункты 6.5.4.2.4, 6.7.4.2.1 и 6.10.4.2 изменить следующим образом:

"...

и на максимальном расстоянии по вертикали, насколько позволяет форма кузова, но не менее 600 мм над обязательными огнями".

16. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что дополнительные огни были бы также полезными в случае неисправности соответствующих обязательных огней или в тех случаях, когда они загораживаются какими-либо предметами (например, при загрузке транспортного средства). В связи с этим он предложил не распространять на дополнительные огни излишние ограничительные предписания и принять минимальное расстояние менее 600 мм. В этом отношении он высказал оговорку по рассматриваемому предложению.

17. Эксперт от МОПАП поддержал мнение эксперта от Соединенного Королевства и высказал оговорку по рассматриваемому предложению. Он напомнил GRE, что первоначально рассматривалось минимальное расстояние от обязательных огней в 200 мм, и заявил, что он не видит никакой необходимости предписывать большее расстояние для установки дополнительных факультативных огней.

18. Несмотря на сохраняющуюся оговорку (см. пункт 16 выше), GRE решила передать предложение с поправками, внесенными в ходе сессии (см. пункт 15 выше), Рабочей группе WP.29 и Административному комитету AC.1 для рассмотрения на его тринадцатой сессии (ноябрь 1999 года) в качестве предложения по проекту дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 48 (см. также пункты 20 и 32 ниже).

с) Международное согласование требований в отношении установки
(четырёхколесные транспортные средства)

Документация: TRANS/SC.1/WP.29/GRE/R.146/Rev.3; TRANS/WP.29/GRE/1999/2; TRANS/WP.29/GRE/1999/6; неофициальный документ № 7, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

19. Эксперт от Франции представила предложение о внесении изменений в поправки серии 02 к Правилам № 48 в целях распространения их положений на транспортные средства категории N1 (TRANS/WP.29/GRE/1999/2). Она заявила, что ее предложение рассчитано на применение также к задним огням транспортного средства, в то время как первоначальное предложение МОПАП (TRANS/WP.29/GRE/40, пункт 61) ограничивалось передними огнями.

20. GRE рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRE/1999/2 и решила передать его Рабочей группе WP.29 и Административному комитету AC.1 для рассмотрения на его тринадцатой сессии (ноябрь 1999 года) в качестве части предложения по проекту дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 48 (см. пункт 18 выше и пункт 32 ниже).

21. Председатель представил документ TRANS/WP.29/GRE/1999/6, который был подготовлен секретариатом в целях согласования предписаний по установке устройств освещения и световой сигнализации, которые должны применяться к транспортным средствам категорий M1 и N1, на основе поправок серии 02 к Правилам № 48 (TRANS/WP.29/GRE/41, пункт 24). Он выразил пожелание, чтобы это предложение было доработано GRE в ходе следующей сессии и принято Административным комитетом AC.1 на его четырнадцатой сессии (март 2000 года) в качестве предложения по проекту Правил № 48-н. В связи с этим он предложил экспертам подробно изучить это предложение.

22. Эксперт от Франции поддержала предложение в принципе, но высказала оговорку по тексту, особенно в отношении схем геометрической видимости, упомянутых в пункте 6.5 (указатели поворота).

23. Эксперт от Японии предложил, чтобы установка стеклоочистителей фар, а также установка задних противотуманных огней были факультативными и зависели от национальных предписаний, что позволит учитывать различные погодные условия и условия дорожного движения в каждой стране (неофициальный документ № 7). Большинство голосов GRE не согласилась с включением такой возможности в Правила, которые

потенциально могут быть преобразованы в глобальные технические правила на основании Соглашения от 25 июня 1998 года. Эксперт от Японии принял замечания GRE и согласился пересмотреть этот вопрос, прежде чем повторно представить свое предложение.

24. Эксперт от Соединенных Штатов Америки выразил мнение, что всемирные правила не должны требовать обязательной установки определенных устройств (например, боковых габаритных огней), которые являются факультативными в некоторых странах. Кроме того, он предложил, что согласованные правила должны также допускать установку обязательных огней, которые могут быть не утверждены официально на основании Правил ЕЭК, но которые могут быть официально утверждены, например, в соответствии со стандартами Соединенных Штатов. В связи с этим он высказал оговорку по данному предложению и предложил исключить из текста все ссылки на конкретные правила ЕЭК.

25. Эксперт от БРГ отметил, что нужно будет предусмотреть некоторые определения категорий указателей поворота, боковых габаритных фонарей и стоп-сигналов. Он предложил включить в текст проекта предложения ссылку на соответствующие Правила № 6, 7 и 91.

26. Эксперт от МОПАП высказал оговорку по рассматриваемому предложению, поскольку ему требовалось дополнительное время для того, чтобы он мог изложить официальную позицию его организации. Он также поставил вопрос о реальной необходимости Правил № 48-н, поскольку соответствующие положения уже включены в поправки серии 02 к Правилам № 48.

27. Что касается предписаний, предложенных в пунктах 7-11 (документа TRANS/WP.29/GRE/1999/6), то было решено сохранить их в тексте проекта предложения, который после утверждения должен стать правилами, прилагаемыми к Соглашению 1958 года. Вместе с тем GRE решила, что вышеупомянутые предписания должны быть исключены, если Правила будут преобразованы в глобальные технические правила, прилагаемые к Соглашению от 25 июня 1998 года (Глобальное соглашение).

28. GRE решила возобновить рассмотрение предложения по проекту Правил № 48-н на следующей сессии и поручила секретариату включить согласованные поправки в доклад (см. приложение 3 к настоящему докладу). Было также решено продолжить рассмотрение этого вопроса на основе документа TRANS/WP.29/GRE/1999/6, который был подготовлен только на английском языке.

29. Эксперт от Италии проинформировал GRE о том, что Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) в настоящее время рассматривает возможные будущие поправки к Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 год), и предложил, что GRE могла бы представить WP.1 предложения по необходимым поправкам в целях приведения текста Конвенции в соответствие с последними изменениями в области осветительного оборудования транспортных средств. Председатель согласился с этим предложением и предложил, что все последние поправки к Правилам № 48, согласованные GRE (например,

положения о дополнительных огнях, см. пункты 14-17 выше), могли бы стать основой для будущих поправок к Конвенции о дорожном движении.

d) Определение единого огня

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/3

30. Эксперт от Франции предложила данное предложение. Она указала, что огонь с несколькими отдельными составляющими, образующими одну освещающую поверхность, можно считать единым огнем при условии выполнения определенных технических условий.

31. Это предложение встретило общую поддержку со стороны всех участников, за исключением эксперта от Соединенного Королевства, который высказал оговорку о необходимости дальнейшего изучения нового определения "единого огня".

32. GRE решила передать предложение Рабочей группе WP.29 и Административному комитету AC.1 для рассмотрения на его тринадцатой сессии (ноябрь 1999 года) в качестве части предложения по проекту дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 48. Было также решено, что GRE проведет окончательное рассмотрение этого предложения на своей следующей сессии (октябрь 1999 года).

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК

a) Правила № 4, 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 и 91

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1998/8; TRANS/WP.29/GRE/1998/17;
TRANS/WP.29/GRE/1998/18; TRANS/WP.29/GRE/1998/20/Rev.1;
TRANS/WP.29/GRE/1999/5 и Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/1999/7

33. Председатель предложил экспертам высказать окончательное мнение по предложению об ограничении измерения колориметрических параметров зоной, охватываемой решеткой распределения света (TRANS/WP.29/GRE/1998/8).

34. Эксперт от Соединенного Королевства предложил проводить измерение колориметрических параметров в более широкой зоне, включая все поле геометрической видимости, как это было предложено экспертом от Японии (TRANS/WP.29/GRE/40, пункт 36).

35. В соответствии с просьбой, высказанной экспертом от Италии, эксперт от БРГ проинформировал GRE о том, что проблема колориметрических параметров излучаемого света изучается "специальной" группой, которая представит предварительные результаты на совещании БРГ, которое запланировано на май 1999 года. Он обещал информировать GRE о ходе этого исследования, как только будут получены первые результаты.

36. GRE решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

37. Что касается предложения эксперта от БРГ о включении в Правила № 6 новой процедуры испытаний, применимой к устройствам, оснащенным светоизлучающими диодами (СИД) (TRANS/WP.29/GRE/1998/17), то было сочтено, что оно охватывается документом TRANS/WP.29/GRE/1998/20/Rev.1, в который оно было включено. Участники сессии подробно рассмотрели указанный документ.

38. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRE о том, что в его стране для указателей поворота коэффициент использования должен составлять 100%, а не 50%, как это предусмотрено в предложении. Вместе с тем он заявил, что, поскольку в его стране продолжается изучение этого вопроса, он мог бы согласиться с решением, которое будет принято GRE большинством голосов. Эксперт от Канады поддержал мнение эксперта от Соединенных Штатов Америки и проинформировал GRE о своем намерении представить на следующей сессии доклад о параметрах нагревания огней, работающих в проблесковом режиме.

39. Эксперт от Российской Федерации выразила озабоченность в отношении процедуры измерения для устройств, работающих в проблесковом режиме, и просила дать разъяснения по предлагаемому тексту пункта 3.3.

40. Эксперт от Италии напомнил, что процедура, касающаяся устройств, работающих в проблесковом режиме, была согласована в ходе предыдущей сессии GRE, и предложил не вносить в нее никаких изменений. Он также заявил, что, по его мнению, после 30 минут функционирования в проблесковом режиме следует проводить измерения интенсивности света в непрерывном режиме.

41. GRE решила принять предложение (на основе документа TRANS/WP.29/GRE/1998/17) с поправками, предложенными в ходе сорок первой сессии (TRANS/WP.29/GRE/41, пункт 33), и без каких-либо переходных положений.

42. После рассмотрения документа TRANS/WP.29/GRE/1998/20/Rev.1 состоялось подробное обсуждение пересмотренного предложения об изменении Правил № 6, с тем чтобы включить более узкий диапазон фотометрических характеристик для устройств с высотой установки ≤ 750 мм над землей, которое было представлено экспертом от КСАОД.

43. Были учтены следующие исправления редакционного характера:

Приложение 1, на рисунке, касающемся категорий 5 и 6, стрелки должны быть расположены ближе к соответствующим надписям.

Приложение 2, пункт 9, и

Приложение 3, подпись под рис. 1, первое предложение, и

Приложение 4, пункт 2.1.3, изменить следующим образом (в тексте на английском языке):

"...height of equal to or less than...".

Приложение 3, рис. 1, для размера горизонтального сегмента над вертикальной стрелкой следует оставить только значение $a/2$.

Текст обоснования, последний подпункт, следует читать (в тексте на английском языке):

"...high mounted devices are...".

44. GRE решила передать документ TRANS/WP.29/GRE/1999/20/Rev.1 с поправками, внесенными в него в ходе сессии (см. пункт 35 выше), Рабочей группе WP.29 и Административному комитету AC.1 для рассмотрения на его тринадцатой сессии (ноябрь 1999 года) в качестве предложения по проекту дополнения 8 к поправкам серии 01 к Правилам № 6.

45. Предложение об изменении Правил № 7 (TRANS/WP.29/GRE/1998/18) на основе поправок, аналогичных тем, которые были предложены для Правил № 6 (см. пункты 37-41), было вновь рассмотрено Рабочей группой GRE и принято с поправками, согласованными в ходе сорок первой сессии (TRANS/WP.29/GRE/41, пункты 26-30 и приложение 2). Однако GRE решила не передавать это предложение Рабочей группе WP.29 и Административному комитету AC.1, поскольку оно должно быть включено в пересмотренный вариант документа TRANS/WP.29/GRE/21, который, как ожидается, будет представлен на следующей сессии GRE экспертом от КСАОД.

46. Эксперту от КСАОД было также предложено представить на следующей сессии GRE пересмотренные варианты документов TRANS/WP.29/GRE/1998/22 и TRANS/WP.29/GRE/1998/23, которые были представлены в ходе сорок первой сессии (TRANS/WP.29/GRE/41, пункт 39).

47. Эксперт от БРГ представил предложение об изменении Правил № 50 (TRANS/WP.29/GRE/1999/5/Rev.1) на основе поправок, аналогичных тем, которые были предложены для Правил 6 и 7 (см. пункты 37 и 45 выше). GRE согласовала следующие поправки:

Пункт 7.5, нумерацию пункта менять не следует; соответственно предлагаемую поправку в документе TRANS/WP.29/GRE/1999/5/Rev.1 следует исключить.

Пункт 7.5.2 (новый) пронумеровать как пункт 7.6.

Пункт 7.7.2 пронумеровать как пункт 7.8.2, и ссылку на пункт 7.5.2 изменить на 7.6.

Пункт 14 (новый) следует исключить.

48. GRE решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии в комплексе с официальным вариантом неофициального документа № 2, также касающегося Правил № 50 (см. пункты 79 и 80 ниже).

с) Правила № 45 (Устройства для очистки фар)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1997/4/Rev.1; неофициальные документы № 8 и 9, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

49. Эксперт от КСАОД представил неофициальный документ № 8, дополняющий документ TRANS/WP.29/GRE/1997/4/Rev.1 новыми предписаниями, регламентирующими надлежащее функционирование устройств для очистки фар в целях предотвращения ослепления, вызываемого грязными рассеивателями фар.

50. Эксперт от Соединенного Королевства высказал возражение против текста, предложенного КСАОД, поскольку его применение не смогло бы обеспечить очистку фар при использовании стеклоочистителей в дневное время, когда фары отключены. В этой связи он представил неофициальный документ № 9, который также предусматривает функционирование устройств для очистки фар на включенных фарах после срабатывания омывателей лобового стекла.

51. Большинство экспертов приняли предложение, представленное экспертом от КСАОД (неофициальный документ № 8), со следующими поправками:

Пункт 6.5.4 вместо "управление" читать "включение".

Пункт 13.3 изменить следующим образом:

"13.3 По истечении [48] месяцев после... на новом транспортном средстве, для которого национальное официальное утверждение по типу конструкции или индивидуальное официальное утверждение было предоставлено более чем через [24] месяца после даты...".

52. GRE решила передать указанное предложение с внесенными в него поправками Рабочей группе WP.29 и Административному комитету AC.1 для рассмотрения на его тринадцатой сессии (ноябрь 1999 года) в качестве предложения по проекту дополнения 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 45.

d) Правила № 65 (Специальные предупреждающие огни)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/10

53. GRE подробно рассмотрела предложение Германии и Франции об улучшении видимости транспортных средств с использованием специальных предупреждающих огней.

54. Эксперт от Соединенного Королевства выразил озабоченность в отношении предложения о повышении интенсивности излучаемого света и высказал соответствующую оговорку. Он заявил, что в его стране проводится исследование в целях проверки того,

может ли повышение интенсивности свести к ослеплению и ухудшению визуального восприятия дорожной обстановки водителями транспортных средств.

55. Эксперт от Российской Федерации предложила включить в Правила № 65 предписания относительно проблесковых огней красного цвета. Эксперт от Швеции предложил, чтобы высота установки направленных проблесковых огней варьировалась в пределах от 500 до 2 000 мм. Председатель напомнил экспертам, что предписания по установке были разработаны как руководящие положения, и предложил секретариату включить в текст предложения соответствующую сноску с указанием того, что ни одна страна не обязана их выполнять.

56. Поскольку участники сессии решили включить целый ряд поправок и редакционных исправлений, GRE решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии и поручила секретариату подготовить пересмотренный текст документа TRANS/WP.29/GRE/1999/10.

е) Правила № 70 (Задние опознавательные знаки для транспортных средств большой длины и грузоподъемности)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1998/2; TRANS/WP.29/GRE/1998/11;
TRANS/WP.29/GRE/1998/15; TRANS/WP.29/GRE/1999/4

57. GRE рассмотрела предложение, представленное экспертом от Соединенного Королевства, относительно возможности официального утверждения гибких и жестких задних опознавательных знаков (TRANS/WP.29/GRE/1999/4). В качестве общей поправки было принято решение считать категорию А категорией жестких задних опознавательных знаков, а категорию В – категорией гибких задних опознавательных знаков и поменять соответствующие обозначения по всему тексту.

58. Эксперт от Италии напомнил, что его первоначальное предложение (TRANS/WP.29/GRE/1998/2) было ориентировано на то, чтобы обеспечить возможность официального утверждения на основании Правил № 70 только жестких табличек, но не светоотражающей (или светоотражающей/флюоресцентной) пленки, даже если она наносится на жесткую поверхность кузова транспортного средства. Он заявил, что, по его мнению, предложение эксперта от Соединенного Королевства является неприемлемым.

59. Эксперт от Германии привлек внимание экспертов к возможным изменениям фотометрических характеристик пленки, наносимой без использования жесткой основы. Эксперт от Франции поддержала идею санкционирования в Правилах № 70 только жестких табличек и предложила установить менее строгие требования в отношении испытания на жесткость.

60. В ходе последовавшей дискуссии участникам не удалось достичь договоренности относительно возможности использования как жестких, так и гибких опознавательных

знаков, или же только жестких знаков. Экспертам, не изложившим конкретных позиций, было предложено разъяснить свои позиции на следующей сессии GRE.

61. Председатель привлек также внимание GRE к предложению БРГ (TRANS/WP.29/GRE/1998/15) о распространении сферы применения приложения 15 к данным Правилам, помимо транспортных средств категории N3, на транспортные средства категории N2, имеющие массу более 7,5 тонн, и предложил GRE подготовиться к принятию окончательного решения на ее следующей сессии.

УПРОЩЕНИЕ СИСТЕМЫ ПРАВИЛ ЕЭК, КАСАЮЩИХСЯ ФАР

Проекты новых правил № "00" и "МН"

62. Секретариат проинформировал GRE о том, что на сто семнадцатой сессии Рабочей группы WP.29 (9-12 марта 1999 года) рассмотрение предложения по проекту правил № "00" (TRANS/WP.29/1998/41 и Add.1) и "МН" (TRANS/WP.29/1998/42 и Add.2) было отложено до следующей сессии (июнь 1999 года), поскольку представитель Европейского сообщества еще не получил полномочий на участие в голосовании от имени 15 государств - членов Европейского союза.

63. Было решено, что на следующей сессии GRE секретариат представит соответствующую информацию о деятельности в рамках WP.29 и AC.1 (в ходе июньской сессии 1999 года).

ЭЛЕКТРОМАГНИТНАЯ СОВМЕСТИМОСТЬ (ЭМС)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1998/6; TRANS/WP.29/GRE/1999/9; неофициальный документ № 13, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

64. Председатель напомнил, что раздел А документа TRANS/WP.29/GRE/1998/6, озаглавленный "Предложение по поправкам серии 02", уже был рассмотрен и принят в ходе сороковой сессии (TRANS/WP.29/GRE/40, пункт 56). Он должен стать проектом исправления 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 10. Вместе с тем Председатель напомнил GRE о том, что решения о передаче этого исправления на рассмотрение WP.29 и AC.1 принято не было.

65. В связи с разделом В указанного выше документа, который касается проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 10, эксперт от Чешской Республики напомнил о разъяснении, сделанном им в ходе сороковой сессии (TRANS/WP.29/GRE/40, пункт 57), и заявил, что основная цель этого предложения состоит в упразднении положений об эллиптической испытательной зоне, предлагаемой для мотоциклов, и использовании такой же круговой испытательной зоны, что и в случае транспортных средств других категорий.

66. GRE решила передать все предложение в целом (TRANS/WP.29/GRE/1998/6) Рабочей группе WP.29 и Административному комитету AC.1 для рассмотрения на его тринадцатой

сессии (ноябрь 1999 года) в качестве проекта исправления 2 к поправкам серии 02 (раздел А) и проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 (раздел В). Было также решено, что GRE должна сохранить за собой возможность проведения окончательного рассмотрения обоих предложений в ходе следующей сессии.

67. Эксперт от Чешской Республики представил документ TRANS/WP.29/GRE/1999/9, который был разработан в целях проведения сопоставления между предписаниями Правил № 10 ЕЭК и предписаниями, содержащимися в главе 8 директив ЕК 97/24/ЕС и 95/54/ЕС.

68. Эксперт от МАЗМ представил неофициальный документ № 13, в котором было проведено дополнительное сопоставление Правил № 10 ЕЭК и директив ЕК 97/24/ЕС и 95/54/ЕС.

69. Председатель поблагодарил эксперта от Чешской Республики за проделанную им исследовательскую работу и просил его подготовить к следующей сессии GRE пересмотренный документ на основе документа TRANS/WP.29/GRE/1999/9 с включением в него предложения, содержащегося в неофициальном документе № 13, для его рассмотрения на следующей сессии. Он предложил также государствам – членам ЕС учитывать результаты работы, проделанной в рамках GRE, при разработке поправок к соответствующим директивам ЕК.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

а) Ослепление светом фар

70. Эксперт от БРГ проинформировал GRE о том, что в настоящее время проводятся исследования по данному вопросу и что их результаты будут представлены в кратчайшие возможные сроки. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRE, что в его стране проводится изучение данного вопроса с уделением особого внимания выбору надлежащего значения максимального напряжения.

71. GRE признала важность этого вопроса и решила запланировать его рассмотрение на следующей сессии.

б) Общие условия, касающиеся требования об обязательной установке фарочистителей и автоматических регуляторов положения фар

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1998/16

72. Ввиду недостатка времени для подробного изучения данного предложения GRE решила отложить рассмотрение этого пункта до следующей сессии.

с) Согласованная схема распределения луча ближнего света

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1997/14

73. Председатель БРГ сообщил, что никакой дополнительной информации, кроме той, которая была представлена в ходе сороковой сессии GRE (TRANS/WP.29/GRE/40, пункты 64 и 65), не поступало. Вместе с тем он проинформировал GRE о том, что специальная рабочая группа под названием "Координационный комитет БРГ" продолжает работу по данной теме и что первые результаты, как ожидается, будут представлены на следующем совещании БРГ (май 1999 года). Он выразил надежду, что на следующей сессии GRE можно будет представить соответствующее предложение.

д) Системы опережающей сигнализации торможения

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

74. Председатель БРГ сообщил GRE о том, что текст, содержащий минимальные требования в отношении оценки преимуществ новаторских устройств освещения и световой сигнализации, подготовлен и что он намерен представить его для рассмотрения на следующей сессии GRE.

75. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил GRE, что Национальная администрация по вопросам безопасности на автомобильном транспорте (НАБАТ) примет участие в международных усилиях по разработке процедур оценки новых идей в отношении устройств освещения и световой сигнализации для транспортных средств (неофициальный документ № 1).

76. GRE решила сохранить данный пункт в повестке дня следующей сессии.

е) Правила № 37 (Лампы накаливания)

Документация: TRANS/WP.29/1999/10

77. Секретариат проинформировал GRE, что на своей одиннадцатой сессии (март 1999 года) Административный комитет (АС.1) принял документ TRANS/WP.29/1999/10 в качестве проекта дополнения 18 к поправкам серии 03 к Правилам № 37. Окончательный документ (TRANS/WP.29/670) подготовлен и вскоре будет препровожден Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для его распространения среди договаривающихся сторон, применяющих данные Правила.

- f) Правила № 104 (Светоотражающая маркировка для транспортных средств большой длины и грузоподъемности и их прицепов)

Документация: TRANS/WP.29/1999/11

78. Секретариат проинформировал GRE, что на своей одиннадцатой сессии (март 1999 года) Административный комитет (АС.1) принял документ TRANS/WP.29/1999/11 в качестве проекта дополнения 1 к Правилам № 104. Окончательный документ (TRANS/WP.29/674) подготовлен и вскоре будет препровожден Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для его распространения среди договаривающихся сторон, применяющих данные Правила.

- g) Правила № 50, 53 и 74

Документация: неофициальные документы № 2, 3 и 4, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

79. Эксперт от МАЗМ представил неофициальные документы № 2, 3 и 4, направленные на согласование Правил № 50, 53 и 74 с соответствующими директивами ЕС и с последними изменениями в Правилах № 4, 6 и 7. Кроме того, он заявил, что здесь были также затронуты некоторые дополнительные предложения в отношении комплексных источников света и глобального согласования.

80. GRE решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии и поручила секретариату издать неофициальные документы № 2, 3 и 4 в качестве официальных документов.

- h) Включение стоп-сигналов при срабатывании адаптирующей системы поддержания скорости (АСПС)

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

81. Эксперт от МОПАП представил информацию об адаптирующих системах поддержания скорости (АСПС) (неофициальный документ № 6). Он заявил, что АСПС призвана поддерживать определенную безопасную дистанцию от впереди идущего транспортного средства вне зависимости от скорости и от действий водителя. Он также отметил, что, поскольку в соответствии с нынешним определением стоп-сигнала, содержащимся в Правилах № 48, стоп-сигнал включается лишь в том случае, когда водитель приводит в действие рабочий тормоз, установка АСПС будет невозможной. В связи с этим он предложил GRE рассмотреть возможные поправки к Правилам № 48, с тем чтобы обеспечить возможность применения технологии АСПС.

82. GRE решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии и поручила секретариату издать неофициальный документ № 6 в качестве официального документа.

i) Цвет ламп накаливания, официально утвержденных на основании Правил № 37

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

83. Эксперт от Соединенного Королевства представил неофициальный документ № 10, касающийся просьбы о толковании пункта 3.6.1 (цвет лампы) Правил № 37. Он заявил, что, по его мнению, в случае ламп с покрытием, нанесенным на их поверхность, официальное утверждение предоставляться не должно, поскольку цвет излучаемого света будет меняться в сторону голубой или желтой части спектра.

84. GRE решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии в рамках отдельного пункта повестки дня и поручила секретариату издать неофициальный документ № 10 в качестве официального документа.

j) Признание заслуг г-на Дж. Уайта

85. Эксперт от Канады г-н Дж. Уайт информировал делегатов о том, что он больше не будет принимать участия в работе сессий GRE, а будет заниматься исследованиями и стандартами, касающимися предотвращения столкновений, в рамках своей администрации. Он упомянул о многолетних отношениях сотрудничества и дружбы, связывавших его с участниками GRE, и объявил, что его преемником будет представитель той же администрации г-н М. Гошковский.

86. Выступая от имени GRE, Председатель поблагодарил г-на Уайта за его активное участие в работе GRE и высоко оценил его компетентность в технических вопросах. Все делегаты пожелали г-ну Уайту всяческих успехов на его новом поприще.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

87. Рабочая группа (GRE) утвердила следующую повестку дня сорок третьей сессии, которая состоится в Липпштадте (Германия) 4-8 октября 1999 года 1/.

1. Правила № 48 - Дальнейшая разработка

- 1.1 Наличие устройств освещения и световой сигнализации в ходе испытаний для официального утверждения по типу конструкции

1/ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов никакие официальные документы, разосланные до сессии по почте, в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Любезная просьба к делегатам иметь при себе на заседаниях экземпляры этих документов.

- 1.2 Международное согласование требований в отношении установки (четырёхколесные транспортные средства)
- 1.3 Определение единого огня
2. Поправки к правилам ЕЭК
 - 2.1 Правила № 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 и 91 – предписания, касающиеся цвета
 - 2.2 Правила № 7 (Габаритные фонари, стоп-сигналы и контурные огни)
 - 2.3 Правила № 37 (Лампы накаливания) – предписания, касающиеся цвета
 - 2.4 Правила № 45 (Устройства для очистки фар)
 - 2.5 Правила № 50 (Подфарники, задние габаритные фонари, стоп-сигналы, указатели поворота и устройства освещения заднего номерного знака для мопедов и мотоциклов)
 - 2.6 Правила № 53 (Установка устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах категории L₃)
 - 2.7 Правила № 65 (Специальные предупреждающие огни)
 - 2.8 Правила № 70 (Задние опознавательные знаки для транспортных средств большой длины и грузоподъемности)
 - 2.9 Правила № 74 (Установка устройств освещения и световой сигнализации на мопедах)
 - 2.10 Правила № 91 (Боковые габаритные фонари)
3. Упрощение системы правил ЕЭК, касающихся фар
4. Электромагнитная совместимость (ЭМС) – Испытание транспортных средств категорий L и M
5. Прочие вопросы
 - 5.1 Ослепление светом фар
 - 5.2 Общие условия, касающиеся требования об обязательной установке фарочистителей и автоматических регуляторов положения фар
 - 5.3 Согласованная схема распределения луча ближнего света

- 5.4 Системы опережающей сигнализации торможения
 - 5.5 Включение стоп-сигналов при срабатывании адаптирующей системы поддержания скорости (АСПС)
 - 5.6 Современные системы переднего освещения (ССПО)
 - 5.7 Поправки к Венской конвенции (см. пункт 29 выше)
-

Приложение 1ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ СЕССИИ
БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

| № | Представлен | Пункт повестки дня | Язык | Название |
|-----|------------------------------|--------------------|------|--|
| 1. | Соединенными Штатами Америки | 5.4 | A | Программное положение – Федеральные стандарты безопасности автотранспортных средств; светоотражающие устройства фар и сопутствующее оборудование (49 CFR Part 571, Docket № NHTSA-98-4281) |
| 2. | МАЗМ | 5.7 | A | Предложение по проекту поправок к Правилам № 50 |
| 3. | МАЗМ | 5.7 | A | Предложение по проекту поправок к Правилам № 53 |
| 4. | МАЗМ | 5.7 | A | Предложение по проекту поправок к Правилам № 74 |
| 5. | МОПАП | 1.1 | A | Толкование МОПАП в отношении дополнительных устройств освещения и световой сигнализации |
| 6. | МОПАП | 5.8 | A | Включение стоп-сигналов при срабатывании адаптирующей системы поддержания скорости (АСПС) |
| 7. | Японией | 1.3 | A | Замечания Японии по проекту правил № 48-н |
| 8. | КСАОД | 2.2 | A | Предложение по проекту поправок к Правилам № 45 |
| 9. | Соединенным Королевством | 2.2 | A | Предложение по проекту поправок к Правилам № 45 |
| 10. | Соединенным Королевством | 5.9 | A | Цвет ламп накаливания, официально утвержденных на основании Правил № 37 |
| 11. | Председателем | 1.1 | A | Предложение по проекту поправок к Правилам № 48 |

- | | | | | |
|-----|-----------------------------|-----|---|--|
| 12. | Соединенным Королевством | 1.1 | A | Предложение по проекту поправок к Правилам № 48 |
| 13. | МАЗМ | 4 | A | Электромагнитная совместимость (ЭМС) |
-

Приложение 2

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПОПРАВК К ПРАВИЛАМ № 48

Приводимый ниже текст был предложен Председателем; в его основу положен текст неофициальных документов № 11 и 12 с поправками, внесенными в ходе сессии.

Включить новый пункт 2.21 следующего содержания:

"2.21 под "дополнительным огнем" подразумевается огонь, установка которого не охватывается настоящими Правилами, но регламентируется требованиями по установке, применяемыми каждой Договаривающейся стороной, на территории которой предполагается зарегистрировать транспортное средство, оснащенное таким огнем".

Пункты 2.21-2.25 (прежние), изменить нумерацию на 2.22-2.26.

Включить новый пункт 5.17 следующего содержания:

"5.17 Тип огней

Наличие дополнительных огней разрешается на транспортных средствах, которые предназначены для ввода в эксплуатацию на территории Договаривающейся стороны, применяющей настоящие Правила, где разрешается наличие таких огней.

Такие огни не должны препятствовать выполнению требований, касающихся, например, надлежащего размещения, фотометрических характеристик или геометрической видимости обязательных и/или факультативных огней, установленных в соответствии с предписаниями настоящих Правил.

Ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не обязана допускать к эксплуатации транспортные средства, оснащенные такими огнями.

Дополнительные огни перечисляются в пункте 10.4 карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам".

Пункты 5.17-5.23 (прежние), изменить нумерацию на 5.18-5.24.

Приложение 1, включить новый пункт 10.4 (и сноску 3/) следующего содержания:

"10.4 Дополнительные огни: 3/...

3/ Для каждого дополнительного огня, указанного в пункте 10.4, к карточке сообщения должны быть приложены краткое описание и схема огня".

Приложение 3

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПРАВИЛ № 48-Н

ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ОТНОШЕНИИ УСТАНОВКИ УСТРОЙСТВ
ОСВЕЩЕНИЯ И СВЕТОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

(Поправки к документу TRANS/WP.29/GRE/1999/6,
согласованные GRE)

Название изменить следующим образом:

"ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО
УТВЕРЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ УСТАНОВКИ
УСТРОЙСТВ ОСВЕЩЕНИЯ И СВЕТОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ".

Пункт 1, сноску "*" изменить следующим образом:

"...для транспортных средств категорий M1 и N1...".

Пункт 2.7.22 исключать не следует.

Пункт 2.14.4, слова "контурными огнями" исключать не следует.

Пункт 2.14.5 исключать не следует.

Пункт 2.16.1 изменить следующим образом:

"2.16.1 как "единый огонь" - устройство или часть устройства, которое выполняет одну функцию и имеет один или несколько источников света и одну видимую поверхность в направлении исходной оси, которая может представлять собой сплошную поверхность или состоять из двух или более отдельных частей, соответствующих любому из следующих критериев:

- общая площадь проекции отдельных частей (составляющих видимую поверхность в направлении исходной оси) на плоскость, проходящую по касательной к наружной поверхности прозрачного материала и перпендикулярную исходной оси, занимает не менее 60% наименьшего прямоугольника, в которой вписывается данная проекция; или

- максимальное расстояние между двумя смежными/прилегающими друг к другу отдельными частями (составляющими видимую поверхность в направлении исходной оси), измеренное перпендикулярно исходной оси, должно составлять не более 15 мм.

С точки зрения установки на транспортном средстве ... (далее без изменений) " .

Пункт 5.15, слова "задним контурным огнем" (в двух случаях) и "контурный огонь: белый спереди, красный сзади" исключать не следует.

Рисунок 1 после пункта 6.2.6.1.2, диаграмму следует ограничить высотой 1,2 метра.

Пункт 6.5.3, изменить следующим образом:

" ...
5
для всех транспортных средств категории M1;
для транспортных средств категории N1, длина которых не превышает 6
метров.
... " .

Пункт 6.5.8, второй подпункт, начинающийся словами "Если автомобиль...", исключать не следует.

Пункты 6.13-6.13.9 исключать не следует.

Приложение 1, пункт 9.15, исключать не следует.

Приложение 5, пункт 2.2, исключить сноску 1/.

Пункт 2.3, слова "имеющие грузовые площадки" исключать не следует.

Пункты 2.4-2.4.2.2 исключать не следует.

Пункт 2.4 изменить следующим образом:

"2.4 Транспортные средства категории N1, не имеющие грузовой площадки".

Приложение 9, пункты 1.3.2.4-1.3.2.4.2, исключать не следует.
