



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/640
27 November 1998

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по конструкции транспортных средств

А. ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СТО ШЕСТНАДЦАТОЙ СЕССИИ

(10-13 ноября 1998 года)

В. ДОКЛАД АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА (АС.1) ИЗМЕНЕННОГО
СОГЛАШЕНИЯ 1958 ГОДА О РАБОТЕ ЕГО ДЕСЯТОЙ СЕССИИ

(11 ноября 1998 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
УЧАСТНИКИ	1
ОТКРЫТИЕ СЕССИИ	2
А. <u>Сессия Рабочей группы</u>	
УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ	3 и 4
КООРДИНАЦИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ	5 - 32
а) Доклад Административного комитета (WP.29/АС.2) . . .	5 - 18
б) Программа работы и приоритеты	19

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
c) Программа работы на 1999-2003 годы и расписание совещаний на 1999 год	20 - 23
d) Положение о круге ведения и правила процедуры Рабочей группы	24 - 28
e) Сотрудничество с Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1)	29 - 32
ГЛОБАЛЬНОЕ СОГЛАСОВАНИЕ	33 - 40
a) Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (Женева, 25 июня 1998 года)	33 - 38
b) Будущие глобальные технические правила	39 и 40
РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДОВ РАБОЧИХ ГРУПП	41 - 71
a) Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE)	41
b) Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)	42
c) Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP)	43
d) Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE)	44
e) Основные вопросы, рассмотренные на последних сессиях (устные сообщения председателей)	45 - 71
i) Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)	45 - 51
ii) Рабочая группа по вопросам шума (GRB)	52 и 53

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
iii) Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE)	54 - 63
iv) Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)	64 - 71
РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПОПРАВК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ	72 - 109
1) <u>Правила № 13</u> (Торможение) - Проект исправления 2 к дополнению 2 к поправкам серии 09	72
2) <u>Правила № 48</u> (Установка устройств освещения и световой сигнализации) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 02	73
3) <u>Правила № 49</u> (Выбросы, производимые двигателями с воспламенением от сжатия, двигателями, работающими на природном газе, и двигателями с принудительным зажиганием (СНГ)) - Проект исправления 2 к дополнению 1 к поправкам серии 02	74
- Проект исправления 1 к проекту 2 к поправкам серии 02	75
4) <u>Правила № 51</u> (Шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) - Проект дополнения 3 к поправкам серии 02	76
5) <u>Правила № 67</u> (Оборудование для сжиженного нефтяного газа) - Проект дополнения 2	77 - 79
6) <u>Правила № 83</u> (Выбросы, производимые транспортными средствами категорий М1 и N1) - Проект поправок серии 04	80
7) <u>Правила № 90</u> (Сменные тормозные накладки) - Проект дополнения 3 к поправкам серии 01	81

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
8) <u>Правила № 1</u> (Фары (R2 и HS1)) (рассмотрение отложено)	82
9) <u>Правила № 8</u> (Фары (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2, H11)) (рассмотрение отложено)	83
10) <u>Правила № 12</u> (Системы рулевого управления) - Проект дополнения 3 к поправкам серии 03	84
11) <u>Правила № 16</u> (Ремни безопасности) - Проект дополнения 9 к поправкам серии 04	85 - 87
12) <u>Правила № 17</u> (Прочность сидений) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 07	88 - 90
13) <u>Правила № 19</u> (Противотуманные фары) - Проект дополнения 9 к поправкам серии 02	91
14) <u>Правила № 20</u> (Фары (H4)) (рассмотрение отложено)	92
15) <u>Правила № 33</u> (Лобовое столкновение) - Проект дополнения 1	93
16) <u>Правила № 36</u> (Транспортные средства общего пользования) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 03	94
17) <u>Правила № 37</u> (Лампы накаливания) - Проект дополнения 17 к поправкам серии 03	95 и 96
18) <u>Правила № 44</u> (Детские удерживающие устройства) - Проект дополнения 2 к поправкам серии 03	97 - 100
19) <u>Правила № 53</u> (Установка устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах категории L3) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 01	101
20) <u>Правила № 56</u> (Фары для мопедов) (рассмотрение отложено)	102

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
21) <u>Правила № 57</u> (Фары для мотоциклов) (рассмотрение отложено)	103
22) <u>Правила № 72</u> (Фары (HS1)) (рассмотрение отложено) .	104
23) <u>Правила № 74</u> (Установка устройств освещения и световой сигнализации на мопедах) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 01	105
24) <u>Правила № 76</u> (Фары для мопедов) (рассмотрение отложено)	106
25) <u>Правила № 82</u> (Фары (HS2)) (рассмотрение отложено) .	107
26) <u>Правила № 95</u> (Защита в случае бокового столкновения) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 01	108
27) <u>Правила № 107</u> (Двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости) - Исправление 1	109
РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ НОВЫХ ПРАВИЛ	110 - 116
а) Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения i) специальных компонентов механических транспортных средств, использующих СПГ в своей силовой установке; ii) транспортных средств в отношении установки специальных компонентов официально утвержденного типа для использования СПГ в их силовой установке	110
б) Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении устойчивости против опрокидывания	111 и 112
с) Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автомобильных фар с асимметричными огнями ближнего света и/или огнями дальнего света, предназначенных для использования с лампами накаливания	113 - 115

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
d) Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автомобильных фар, испускающих симметричный луч ближнего или дальнего света или оба луча и оснащенных лампами накаливания	116
СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА (СТАТУС)	117 - 124
a) Статус Соглашения и прилагаемых к нему правил, включая последний доклад о положении в этой области .	117 - 121
b) Новые события	122 - 124
СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРИОДИЧЕСКИХ ТЕХНИЧЕСКИХ ОСМОТРАХ 1997 ГОДА	125 - 129
a) Статус Соглашения	125 - 128
b) Проект правила № 1 (будет оформлено в виде приложения)	129
ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ	
a) Процесс регулирования и скорейшее внедрение в промышленное производство новых технических решений .	130 и 131
b) Неофициальные документы	132 и 133
c) Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3)	134 и 135
d) Компьютеризация документов	136
e) Выражение признательности гг. Ж. Фелпсу и Х. Вестерману	137 и 138
УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА	139

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
В. <u>Десятая сессия Административного комитета (АС.1)</u>	
УЧРЕЖДЕНИЕ АС.1	140 и 141
ПРОЕКТЫ ПОПРАВК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ - ГОЛОСОВАНИЕ В КОМИТЕТЕ АС.1	142 - 170
1) <u>Правила № 13</u> (Торможение) - Проект исправления 2 к дополнению 2 к поправкам серии 09	142
2) <u>Правила № 48</u> (Установка устройств освещения и световой сигнализации) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 02	143
3) <u>Правила № 49</u> (Выбросы, производимые двигателями с воспламенением от сжатия, двигателями, работающими на природном газе, и двигателями с принудительным зажиганием (СНГ)) - Проект исправления 2 к дополнению 1 к поправкам серии 02	144
- Проект исправления 1 к дополнению 2 к поправкам серии 02	145
4) <u>Правила № 51</u> (Шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) - Проект дополнения 3 к поправкам серии 02	146
5) <u>Правила № 67</u> (Оборудование для сжиженного нефтяного газа) - Проект дополнения 2	147
6) <u>Правила № 83</u> (Выбросы, производимые транспортными средствами категорий М1 и N1) - Проект поправок серии 04	148
7) <u>Правила № 90</u> (Сменные тормозные накладки) - Проект дополнения 3 к поправкам серии 01	149
8) <u>Правила № 1</u> (Фары (R2 и HS1)) (рассмотрение отложено)	150

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
9) <u>Правила № 8</u> (Фары (Н1, Н2, Н3, НВ3, НВ4, Н7, Н8, Н9, Н1R1, Н1R2, Н11) (рассмотрение отложено)	151
10) <u>Правила № 12</u> (Системы рулевого управления) - Проект дополнения 3 к поправкам серии 03	152
11) <u>Правила № 16</u> (Ремни безопасности) - Проект дополнения 9 к поправкам серии 04	153
12) <u>Правила № 17</u> (Прочность сидений) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 07	154
13) <u>Правила № 19</u> (Противотуманные фары) - Проект дополнения 9 к поправкам серии 02	155 и 156
14) <u>Правила № 20</u> (Фары (Н4)) (рассмотрение отложено)	157
15) <u>Правила № 33</u> (Лобовое столкновение) - Проект дополнения 1	158
16) <u>Правила № 36</u> (Транспортные средства общего пользования) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 03	159
17) <u>Правила № 37</u> (Лампы накаливания) - Проект дополнения 17 к поправкам серии 03	160
18) <u>Правила № 44</u> (Детские удерживающие устройства) - Проект дополнения 2 к поправкам серии 03	161
19) <u>Правила № 53</u> (Установка устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах категории L3) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 01	162
20) <u>Правила № 56</u> (Фары для мопедов) (рассмотрение отложено)	163
21) <u>Правила № 57</u> (Фары для мотоциклов) (рассмотрение отложено)	164
22) <u>Правила № 72</u> (Фары (Н51)) (рассмотрение отложено)	165

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
23) <u>Правила № 74</u> (Установка устройств освещения и световой сигнализации на мопедах) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 01	166
24) <u>Правила № 76</u> (Фары для мопедов) (рассмотрение отложено)	167
25) <u>Правила № 82</u> (Фары (HS2)) (рассмотрение отложено) .	168
26) <u>Правила № 95</u> (Защита в случае бокового столкновения) - Проект дополнения 1 к поправкам серии 01	169
27) <u>Правила № 107</u> (Двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости) - Исправление 1	170
ПРОЕКТЫ НОВЫХ ПРАВИЛ - ГОЛОСОВАНИЕ В КОМИТЕТЕ АС.1 . (рассмотрение отложено)	171

ПРИЛОЖЕНИЯ

- Приложение 1 - Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сто
шестнадцатой сессии без условного обозначения
- Приложение 2 - Отделение Организации Объединенных Наций в Женеве - Бланк
регистрации участника конференции

ДОКЛАД

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по конструкции транспортных средств провела свою сто шестнадцатую сессию 10-13 ноября 1998 года под председательством г-на Б. Говена (Франция). На сессии были представлены следующие страны: Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Испания, Италия, Канада, Латвия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Турция, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария, Швеция и Эстония. В работе сессии участвовали также представители Европейского сообщества (ЕС). В соответствии с пунктом 11 положения о круге ведения Комиссии в работе сессии приняли участие представители Австралии, Аргентины, Республики Корея, Таиланда, Южно-Африканской Республики и Японии. Были также представлены следующие неправительственные организации: Международная организация по стандартизации (ИСО), Международный туристский альянс/Международная автомобильная ассоциация (МТА/ФИА), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД), Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Брюссельская рабочая группа 1952 года (БРГ), Международная организация потребителей (МОПС), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Федерация европейских производителей фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТАС), Объединение по вопросам технической помощи в области механических транспортных средств и дорожного движения (ЮНАТАК).

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. С приветственной речью перед делегатами выступил директор Отдела транспорта г-н Х. Капел Феррер, обративший особое внимание на участие в работе сессии новых делегаций: Аргентины и Таиланда. Он напомнил об исключительном значении предыдущей сессии WP.29, на которой была завершена работа над Соглашением о глобальных технических правилах, подписанным Соединенными Штатами Америки, и выразил удовлетворение по поводу того, что Председатель WP.29, Постоянное представительство Соединенных Штатов Америки и Генеральный секретарь МОПАП высоко оценили вклад секретариата ЕЭК в дело успешного проведения этого мероприятия. Он приветствовал присоединение Японии к Соглашению 1958 года с 24 ноября 1998 года и предложил другим странам - членам ЕЭК и странам, не являющимся ее членами, последовать примеру Японии. Он просил также все страны ускорить процедуры подписания и последующей ратификации нового Глобального соглашения. В заключение он подчеркнул возрастающую роль WP.29 и ее ценный вклад в достижение стратегической цели

всех правительств, заключающейся в создании более безопасных, чистых и экономичных транспортных средств, и подтвердил, что секретарит и впредь будет делать все необходимое для успешного обслуживания совещаний и выполнения задач, возложенных на Рабочую группу.

А. СЕССИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

3. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня (TRANS/WP.29/639) с указанными ниже изменениями:

<u>Дополнительные документы:</u>	Пункт 6.3	TRANS/WP.29/1998/41/Add.1
	Пункт 6.4	TRANS/WP.29/1998/42/Add.1

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

КООРДИНАЦИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

а) Доклад Административного комитета (WP.29/AC.2)

5. Шестидесят восьмая сессия WP.29/AC.2, на которой был рассмотрен вопрос о координации и организации работы Рабочей группы, состоялась 9 ноября 1998 года под председательством г-на Б. Говена (Франция). В соответствии с решением, принятым WP.29 на ее сто пятнадцатой сессии (TRANS/WP.29/638, пункты 6 и 17), на сессии присутствовали представители Европейского сообщества, Германии, Италии, Люксембурга, Нидерландов, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции и Японии.

6. Административный комитет рассмотрел предварительную повестку дня текущей сессии Рабочей группы и рекомендовал внести в нее указанные выше изменения (см. пункт 3 выше). Комитет WP.29/AC.2 подробно обсудил ряд пунктов повестки дня и рекомендовал Рабочей группе рассмотреть их.

7. WP.29/AC.2 с удовлетворением принял к сведению сообщение о том, что необходимые внутренние процедуры в ЕС были завершены и что представитель Европейского сообщества уполномочен голосовать от имени государств - членов ЕС по поправкам к четырнадцати правилам ЕЭК из общего числа правил (21), применяемых ЕС и перечисленных в повестке дня текущей сессии.

8. Представитель ЕС пояснила, что в Европейском сообществе также начаты, но еще не завершены внутренние процедуры в отношении проектов новых правил, предложенных в пунктах 6.1 и 6.2 повестки дня, и выразила уверенность в том, что представители ЕС, возможно, смогут проголосовать по этим пунктам в ходе следующей сессии AC.1 в марте 1999 года.

9. Она проинформировала также WP.29/AC.2 о принятии необходимых внутренних шагов в отношении проектов новых правил № "00" и "МН", предложенных в пунктах 6.3 и 6.4 повестки дня. Она отметила, что с учетом этой ситуации ЕС решило не голосовать по поправкам к другим семи правилам ЕЭК, применяемым ЕС (пункты 5.8, 5.9, 5.14, 5.20, 5.21, 5.22 и 5.25 повестки дня), поскольку предложенные поправки к правилам № 1, 8, 20, 56, 57, 72 и 82 непосредственно связаны с введением проектов новых правил № "00" и "МН".

10. WP.29/AC.2 принял эту информацию к сведению (пункт 9 выше) и, учитывая ситуацию с проектом новых правил № "МН", рекомендовал не голосовать на текущей сессии AC.1 и по пункту 5.24 повестки дня (Правила № 76, не применяемые ЕС).

11. При рассмотрении пунктов, по которым голосование в AC.1 было предложено отложить (см. пункты 8-10 выше), WP.29/AC.2 рекомендовал включить эти пункты в предлагаемый проект повестки дня сто семнадцатой сессии WP.29 и одиннадцатой сессии AC.1 (март 1999 года). Секретариат отметил, что в связи с этим решением будут внесены поправки в существующие правила ЕЭК (общее количество которых составляет 21) и четыре проекта новых правил, включенных в повестку дня мартовской сессии 1999 года.

12. В ходе рассмотрения предложения по проекту положения о круге ведения и правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/1998/2/Rev.1) представитель Европейского сообщества проинформировала WP.29/AC.2 о том, что, по мнению ее организации, эти правила не следует излишне усложнять, и что они должны быть в меньшей степени сконцентрированы на Глобальном соглашении от 25 июня 1998 года, поскольку WP.29 следует также продолжать следить за осуществлением Соглашения 1958 года, а также Соглашения о периодических технических осмотрах от 13 ноября 1997 года. Она сообщила о своем намерении подробно осветить этот вопрос в ходе текущей сессии WP.29 (см. пункт 25 ниже).

13. При рассмотрении Глобального соглашения от 25 июня 1998 года WP.29/AC.2 принял к сведению информацию о том, что в ряде стран осуществляются процедуры для подписания этого Соглашения (см. также пункты 33-38 ниже).

14. WP.29/AC.2 обстоятельно обсудил предложение по обновлению юбилейной публикации "Рабочая группа по конструкции транспортных средств - ее роль в международной перспективе" (TRANS/WP.29/638, пункт 16). В связи с этой публикацией, которая была издана в 1994 году, Административный комитет полагал, что содержание нового издания

(которое было бы желательно опубликовать в 1999 году) в принципе должно соответствовать предложенной ниже структуре. Члены WP.29/AC.2, ответственные за подготовку проектов соответствующих разделов, решили попытаться сформулировать предложения для рассмотрения WP.29/AC.2 на его шестьдесят девятой сессии 8 марта 1999 года.

Часть 1	- Прошлые, настоящее и будущее WP.29	(Г-н Говен; г-н Поччи)
Часть 2	- Нормативные процедуры в ЕЭК ООН (включая схемы последовательного осуществления процедур)	(Секретариат ЕЭК)
	- Нормативные процедуры в ЕС	(Г-жа Грёбнер, г-н Стелла)
	- Нормотворческие процедуры в США	(Г-жа Эйбрахам, г-н Фейт)
	- Нормативные процедуры в Японии	(Г-н Морисаки, г-н Кавата)
	- Прочие нормативные процедуры	(например, Канада и т.д.)
Приложения	- измененное Соглашение 1958 года	(Секретариат ЕЭК)
	- Глобальное соглашение от 25 июня 1998 года	(Секретариат ЕЭК)
	- Соглашение о технических осмотрах (текст)	(Секретариат ЕЭК)
	- Вклад НПО (обновленная информация)	(Секретариаты НПО)

Предлагается исключить нижеперечисленные приложения, использовавшиеся в юбилейной публикации "Рабочая группа по конструкции транспортных средств - ее роль...":

- Нормотворческие процедуры в рамках законодательств различных стран
- Экономическое и социальное значение автомобильной промышленности
- Анализ экономических аспектов безопасности дорожного движения в США.

15. Подчеркивалось, что эту новую публикацию следует издать на основе системного подхода, ориентированного на облегчение процессов международного согласования в будущем и развитие сотрудничества между их участниками. Секретариату было поручено координировать подготовительную работу и предпринять шаги по составлению первого проекта для рассмотрения на следующей сессии WP.29/AC.2 (см. пункт 14 выше).

16. Было также возобновлено рассмотрение возможного определения альтернативного нормативного процесса, позволяющего оперативно внедрять технические новшества в промышленное производство. Административный комитет пришел к выводу, что ни WP.29, ни AC.1 не уполномочены изменять существующие правовые процедуры. Однако в исключительных ситуациях прогресса можно добиться в отдельных случаях на основе взаимного согласия и обязательств заинтересованных сторон.

17. Безотносительно к пунктам повестки дня представители Соединенных Штатов Америки проинформировали WP.29/AC.2 о недавно проведенном совещании в рамках Трансатлантического делового диалога (ТАДД). Они упомянули о том, что представители автомобилестроительной промышленности на этом форуме высоко оценили Глобальное соглашение от 25 июня 1998 года и что ТАДД намерен добиваться глобального согласования стандартов для шин и топлив. WP.29/AC.2 приветствовал эту информацию и предложил, чтобы в рамках WP.29 Рабочая группа GRRF уделила особое внимание на своей тридцать седьмой сессии (12-15 января 1999 года) вопросу об улучшении качества топлива с особым упором на содержание серы и технических требованиях для эталонных топлив, а Рабочая группа GRRF рассмотрела на своей сорок пятой сессии (1-5 февраля 1999 года) вопрос о планируемых глобальных правилах, касающихся шин. Хотя дополнительные совещания не намечались, было отмечено, что в 1999 году в Женеве следует предусмотреть четыре дополнительных дня для заседаний с устным переводом (поскольку сорок третью сессию GRE было предложено провести в Германии) и что эти четыре дня могут быть использованы для продолжения рассмотрения вопросов, связанных с глобальным согласованием.

18. Рабочая группа приняла к сведению доклад WP.29/AC.2 о работе его шестьдесят восьмой сессии и согласилась с его рекомендациями.

b) Программа работы и приоритеты

Документация: TRANS/WP.29/1998/1/Amend.2

19. На сессии была рассмотрена и принята поправка к программе работы, подготовленная секретариатом. Как отмечалось, вопрос о глобальном согласовании правил, касающихся шин (см. пункт 17 выше), уже фигурирует в программе работы GRRF (пункт 4.4), а в программу работы GRPE (пункт 7.4) еще необходимо включить новый пункт о согласовании и повышении качества топлива. Кроме того, WP.29 просила председателей вспомогательных органов WP.29 сообщить в секретариат о любых исправлениях или изменениях, которые они сочтут необходимыми после детального рассмотрения данного документа.

с) Программа работы на 1993-2003 годы и расписание совещаний на 1999 год

Документация: TRANS/WP.29/1998/66

20. Рабочая группа WP.29 рассмотрела и приняла без изменений программу работы, которая была подготовлена секретариатом в соответствии с руководящими положениями, принятыми Комитетом по внутреннему транспорту на его шестидесятой сессии (ECE/TRANS/125, пункты 138-145) и Европейской экономической комиссией на ее пятьдесят третьей сессии (E/1998/38-E/ECE/1365, пункт 29).

21. Секретариату было поручено передать согласованную программу работы на рассмотрение Комитета по внутреннему транспорту на его шестьдесят первой сессии (8-11 февраля 1999 года) вместе с расписанием совещаний WP.29 и ее вспомогательных органов на 1999 год.

22. Сославшись на расписание совещаний WP.29 и ее вспомогательных органов на 1999 год (приведенное в документе TRANS/WP.29/1998/66), секретариат сообщил делегатам, что на всех последующих совещаниях будет применяться новый порядок обеспечения безопасности, введенный в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве и уже апробированный на текущей сессии WP.29:

а) Не позже чем за две недели до начала сессии делегатам следует передать в секретариат по почте, факсу или электронной почте 1/ заполненный бланк регистрации участника конференции (см. приложение 2 к настоящему докладу). Этот бланк регистрации можно также взять с веб-сайта Отдела транспорта:

<http://www.unece.org/trans/main/registr.htm>

б) Секретариат передаст полученные бланки в Группу пропусков и удостоверений личности Секции безопасности и охраны (UNOG Security and Safety Section, Villa les Feuillantines, 13, Avenue de la Paix), где каждый делегат по прибытии на сессию и предъявлении удостоверения личности получит пропуск, удостоверяющий его личность и действительный в течение сессии.

1/ Почтовый адрес: United Nations, ECE Transport Division, Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland
Факс: (+41-22) 91-70039
Адрес электронной почты:
сессии WP.29: jan.jerie@unece.org
сессии GRRF, GRSG и GRSP: juan.ramos.garcia@unece.org
сессии GRPE, GRB и GRE: antonio.erario@unece.org

с) Делегатам, считающим целесообразным получить пропуск с годичным сроком действия, следует сделать пометку "эксперт - годичный пропуск" в соответствующем месте графы "категория участника" бланка и приложить к бланку две фотокарточки паспортного формата со своей подписью на обратной стороне.

d) Если вышеуказанная процедура не была соблюдена до начала сессии, то только в исключительных случаях бланк участника может заполняться по прибытии делегата в секцию безопасности и охраны (см. пункт b) выше) и пропуск может выдаваться на месте. Однако для этого потребуется время, так как сотруднику секции безопасности, возможно, будет необходимо получить соответствующее разрешение секретариата.

e) Сотрудники секции безопасности, несущие службу у входа во Дворец Наций, пропускают только тех делегатов, у которых есть пропуск.

23. При всей своей обоснованности с точки зрения безопасности вышеуказанный порядок, по мнению секретариата, неизбежно увеличит его рабочую загрузку и создаст значительные дополнительные неудобства для делегатов.

d) Положение о круге ведения и правила процедуры Рабочей группы

Документация: TRANS/WP.29/1998/2/Rev.1; неофициальные документы № 2 и 3, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

24. Представитель Южно-Африканской Республики отметил, что в положении о круге ведения и правилах процедуры следует уделить больше внимания вопросу об облегчении участия развивающихся стран в работе WP.29 (неофициальный документ № 2). Рабочая группа приняла к сведению данное предложение, хотя в целом предпочтение было отдано тому мнению, что такое участие на самом деле следует обеспечить на основе промежуточной деятельности нынешних участников WP.29 без создания каких-либо особых групп развивающихся стран или систем справочного бюро, предложенных Южной Африкой. Эксперт от МОПАП заверил WP.29 в том, что его организация также предпринимает все необходимые шаги для информирования своих членов о деятельности WP.29 и стимулирования участия в ней и развивающихся стран.

25. Представитель Европейского сообщества обратила внимание WP.29 на ряд мест в документе TRANS/WP.29/1998/Rev.2, где подробно говорится о Соглашении о глобальных технических правилах и умалчивается о других обязанностях WP.29, а также на те пункты, где не рассмотрены надлежащим образом права международных организаций экономической интеграции, например в Правиле 1 (Участие). По просьбе Председателя WP.29, она согласилась подготовить для рассмотрения на сто семнадцатой сессии WP.29 предложение по тем вопросам, которые вызывают у нее беспокойство и касаются не только круга ведения, но некоторых разделов правил процедуры.

26. Представитель Соединенных Штатов Америки представил неофициальный документ № 3 и разъяснил WP.29 изменения, которые предлагается внести в текст первоначального предложения (TRANS/WP.29/1998/2). Он отметил в особенности те поправки, которые, по его мнению, имеют отношение к вопросам, вызывающим беспокойство у представителя ЕС (см. пункт 25 выше).

27. В ходе последовавшего за этим обсуждения особое внимание было уделено организации голосования в WP.29. Было принято к сведению мнение секретариата о том, что Рабочая группа WP.29 должна быть открыта для участия в голосовании всех государств - членов ЕЭК и, кроме того, в соответствии с пунктом 11 положения о круге ведения ЕЭК также для участия любого члена Организации Объединенных Наций, не являющегося членом ЕЭК. Вместе с тем в этой связи был сделан вывод о том, что при таком открытом участии трудно определить кворум для целей голосования в WP.29. Однако WP.29 отметила, что, помимо избрания должностных лиц, голосование в WP.29 имеет ориентировочный характер, так как решения, принимаемые в результате голосования, должны выполняться в административных или исполнительных комитетах соглашений, в состав которых входят представители всех договаривающихся сторон.

28. В результате всестороннего обсуждения предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.29/1998/2/Rev.1, были высказаны и приняты к сведению ряд замечаний, однако никаких окончательных решений принято не было. Секретариату было поручено запросить у различных сторон любые дополнительные замечания по этому документу и свести их воедино для обсуждения на сто семнадцатой сессии WP.29. Было отмечено, что для этой цели указанные замечания должны поступить в секретариат до 18 декабря 1998 года.

е) Сотрудничество с Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1)

29. Напомнив о поручении Рабочей группы WP.29, полученном на ее сто четырнадцатой сессии (TRANS/WP.29/609, пункт 19), секретариат сообщил о рассмотрении упомянутого выше вопроса Рабочей группой WP.1 на ее тридцать первой сессии (TRANS/WP.1/62, пункты 32, 49, 50 и 51).

30. В ходе рассмотрения вопроса о пересмотре Сводной резолюции (CP.1, приложение 2 - "Периодический осмотр транспортных средств - проверки, которые необходимо проводить") Рабочая группа WP.29 поддержала WP.1, которая предложила запросить помощь Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТАС) в деле обновления этого приложения (которое было разработано совместно WP.1 и WP.29 в 1975 году на основе рекомендации № 1 МКТАС). Секретариату было поручено передать эту просьбу секретариату МКТАС и обеспечить координацию сотрудничества. Участники сессии отметили, что эта работа по обновлению

должна в будущем стать исходной точкой для разработки правил, которые включаются в приложение к Соглашению о периодических технических осмотрах, заключенному в Вене 13 ноября 1997 года.

31. В связи с проектом WP.1 по вопросу о долгосрочной стратегии в области безопасности дорожного движения деятельность WP.29 была признана в качестве дополнительной, содействующей повышению безопасности дорожного движения на основе нормативных актов, способствующих повышению безопасности дорожного движения.

32. Рабочая группа WP.1 также приняла к сведению предоставленную секретариатом информацию о той опасности, которая связана с установкой подушек безопасности, и обратилась к национальным компетентным органам с просьбой как можно шире распространить эту информацию в ходе проведения кампаний по безопасности дорожного движения. Было решено, что особое внимание следует уделять взаимодействию между подушкой безопасности, находящейся на переднем сиденье для пассажира, с детским удерживающим устройством, обращенным назад и по недосмотру установленным на таком сиденье.

ГЛОБАЛЬНОЕ СОГЛАСОВАНИЕ

- а) Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (Женева, 25 июня 1998 года)

Документация: ECE/TRANS/132 и Corr.1; TRANS/WP.29/638/Add.1; неофициальный документ № 4, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

33. Представитель Австралии проинформировал участников WP.29 о совещании Рабочей группы АПЕК по перевозкам (TPT-WG), которое состоялось в Сеуле, Республика Корея, 19-23 октября 1998 года, и о рекомендации, которая была дана странам АПЕК в отношении участия в деятельности WP.29 и в отношении присоединения к Соглашению 1998 года о глобальных технических правилах (неофициальный документ № 4).

34. Инициатива АПЕК была положительно встречена представителем Соединенных Штатов Америки и представителями Европейского сообщества и Японии, которые подтвердили информацию об осуществлении первоначальных шагов в целях подписания Глобального соглашения 1998 года.

35. Представитель Канады сообщил о том, что консультации с федеральным правительством и провинциями, а также с организациями автомобилестроительной промышленности проходят успешно и что юридические процедуры могут быть своевременно завершены для подписания Глобального соглашения 1998 года в ходе следующей сессии WP.29 в марте 1999 года.

36. Представитель Российской Федерации сказал, что в его стране уделяется большое внимание согласованию технических правил, касающихся автотранспортных средств, что в этой связи были начаты национальные процедуры, необходимые для подписания Глобального соглашения 1998 года.

37. Представитель Чешской Республики отметил, что в его стране также были начаты юридические процедуры для подписания Глобального соглашения, которые должны быть завершены в течение менее одного года.

38. С сообщением о мерах в связи с подписанием Глобального соглашения выступил также представитель Республики Корея, который указал, что его страна может присоединиться к этому Соглашению приблизительно через год после его вступления в силу.

b) Будущие глобальные технические правила

39. Рабочая группа WP.29 также провела обмен мнениями о будущих глобальных технических правилах, которые должны быть разработаны в рамках Соглашения 1998 года. Участники сессии положительно оценили информацию ТАДД (см. пункт 17 выше) о том, что проект глобальных правил, касающихся шин, был завершен и будет передан секретариату своевременно для рассмотрения GRRF на ее сорок пятой сессии в феврале 1999 года. Предусматривается, что, возможно, вскоре за этим проектом последуют другие, например, согласованные правила, касающиеся торможения и подготовленные на основе Правил № 13-Н ЕЭК, и согласованные правила, касающиеся установки устройств освещения и световой сигнализации (на основе Правил № 48). Рабочая группа WP.29 приняла к сведению выступление представителя Соединенных Штатов Америки о том, что в глобальных технических правилах должна учитываться наилучшая имеющаяся технология и что они должны сопровождаться анализом эффективности затрат, и положительно оценила информацию МОПАП и КСАОД, которые подтвердили, что их организации готовы взяться за решение этой задачи.

40. Учитывая, что предложение по глобальным правилам, касающимся шин, должно быть включено в повестку дня февральской сессии GRRF 1999 года, Председатель отметил, что первые Глобальные технические правила, вероятно, могут быть подготовлены и своевременно рассмотрены для вступления Глобального соглашения в силу (ECE/TRANS/132 and Corr.1, статья 11).

РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДОВ РАБОЧИХ ГРУПП

- a) Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE)
(Сороковая сессия, 31 марта - 3 апреля 1998 года)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/40

41. Отметив устное сообщение, сделанное Председателем GRE в ходе сто пятнадцатой сессии (TRANS/WP.29/638, пункты 47-50), Рабочая группа утвердила вышеупомянутый доклад.

- b) Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)
(Семьдесят четвертая сессия, 20-23 апреля 1998 года)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/53

42. Рабочая группа отметила краткое сообщение о результатах работы сессии, сделанное Председателем GRSG в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/638, пункты 51-56), и утвердила вышеупомянутый доклад.

- c) Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP)
(Двадцать третья сессия, 4-8 мая 1998 года)

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/23

43. Рабочая группа отметила сообщение, сделанное Председателем GRSP в ходе сто пятнадцатой сессии (TRANS/WP.29/638, пункты 57-60), и утвердила вышеупомянутый доклад.

- d) Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE)
(Тридцать шестая сессия, 2-5 июня 1998 года)

Документация: TRANS/WP.29/GRPE/36

44. Рабочая группа отметила устное сообщение, сделанное Председателем GRPE в ходе сто пятнадцатой сессии (TRANS/WP.29/638, пункты 61-65), и утвердила вышеупомянутый доклад.

- е) Основные вопросы, рассмотренные на последних сессиях (устные сообщения председателей)
- і) Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)
(Сорок четвертая сессия, 21-23 сентября 1998 года)

45. Председатель GRRF сообщил о ходе разработки Правил № 13 и 13-Н. В связи с электронными системами торможения он упомянул о том, что GRRF рассмотрела вопрос об эффективности антиблокировочных систем, протоколах передачи электронных сигналов и использовании соединительных устройств ИСО. Было решено, что в качестве первого шага и по соображениям безопасности через эти соединительные устройства разрешается передавать только сигналы, содержащие данные о тормозах, рулевом управлении и подвеске. Следующее совещание неофициальной группы по электронным системам торможения (EBS-II) планируется провести в Лондоне 6-8 января 1999 года.

46. Был также рассмотрен вопрос о распространении области применения Правил № 13-Н на транспортные средства категории N1. Однако в связи с тем, что никаких решений по этому вопросу еще не принималось, GRRF должна вернуться к обсуждению этого вопроса на своей следующей сессии.

47. Кроме того, был рассмотрен вопрос об упрощении порядка испытания транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в связи с чем GRRF рекомендовала специальной рабочей группе по периодическим техническим осмотрам (ПТО), которой было поручено подготовить соответствующие поправки к Правилам № 13, продолжить работу над этим вопросом в сотрудничестве с МКАС.

48. Председатель GRRF упомянул также о ходе дальнейшей разработки проекта новых правил по управлению транспортными средствами и их устойчивости (см. пункты 111 и 112 ниже), затронув, в частности, вопрос об используемом методе расчета и его недостатках, указанных в предложениях Российской Федерации.

49. Был достигнут значительный прогресс в работе над поправками к Правилам № 55 (Механические сцепные устройства). GRRF приняла предложение, которое требует лишь формального рассмотрения перед его представлением WP.29 и AC.1 на июньской сессии 1999 года.

50. Было также проведено предварительное обсуждение вопроса о возможных "глобальных" правилах, касающихся шин для легковых автомобилей, и необходимости включения в существующие правила требований в отношении сцепления колес с дорожным покрытием. Для того чтобы вопросы, касающиеся шин, были надлежащим образом изучены в целях их обсуждения на следующей сессии GRRF, Председатель предложил приступить к рассмотрению пунктов повестки дня, посвященных шинам, на сорок пятой сессии (1-5 февраля 1999 года).

51. В число прочих вопросов, которые были рассмотрены в ходе сорок четвертой сессии GRRF, входит вопрос о потере колеса коммерческими транспортными средствами и о проекте новых правил, касающихся колес. Обсуждение этих вопросов следует продолжить на очередной сессии GRRF.

ii) Рабочая группа по вопросам шума (GRB)

(Двадцать девятая сессия, 24 и 25 сентября 1998 года)

52. Председатель GRB сообщил о результатах работы сессии, осветив только наиболее важные вопросы. Он проинформировал WP.29 о том, что, хотя обсуждение было весьма конструктивным, консенсуса по предложению о внесении поправок в Правила № 30 и 54 в целях включения в них предписаний, касающихся ограничения шума от качения шины, достигнуть не удалось. Он пояснил, что было сочтено необходимым внести некоторые исправления в оба предложения, с тем чтобы провести более четкое различие между определениями, касающимися шума, и определениями, связанными с аспектами безопасности (например, определение типа, размера и ассортимента шин). Он отметил также, что эксперты из ряда стран высказались за то, чтобы GRB рассмотрела предложение ЕТОПОК о разработке новых отдельных правил, посвященных вопросу об ограничении шума, производимого в результате качения шины; Председатель полагал, что позиции сторон следует уточнить в ходе тридцатой сессии GRB (22-25 февраля 1999 года), после чего можно будет принять окончательное решение. В связи с ограничениями шума от качения шины GRB решила подождать принятия решений Европейским парламентом, который в настоящее время изучает предложение Европейской комиссии по директиве, касающейся шума, производимого в результате качения шины. Он отметил также, что в ходе обсуждения технических вопросов будет рассмотрен вопрос о новой категории широкой шины для коммерческих транспортных средств, которую предполагается использовать вместо обычной сдвоенной шины.

53. В связи с Правилами № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) Председатель проинформировал WP.29 о том, что GRB продолжила разработку нового метода испытаний для измерения уровня шума. Он отметил сообщение представителя Японии, в ходе которого он продемонстрировал значимость метода испытания для снижения уровня шума в реальных дорожных условиях, и упомянул о новых рабочих документах, которые, как ожидается, будут представлены экспертами из Германии и ИСО для рассмотрения на следующей сессии GRB.

iii) Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE)

(Сорок первая сессия, 5-9 октября 1998 года)

54. Председатель GRE сообщил об успешном продолжении работы над вопросом, связанным с наличием непредусмотренных предписаниями фар в ходе официального

утверждения по типу конструкции, и над предложением разрешить использование определенных категорий дополнительных задних сигнальных огней (указателей поворота, стоп-сигналов и габаритных огней) для грузовых автомобилей большой грузоподъемности.

55. Он упомянул о ходе работы в области всемирного согласования требований к установке устройств освещения и световой сигнализации для транспортных средств категории N1 и отметил, что обсуждение этого вопроса может быть завершено на следующей сессии GRE (29-31 марта 1999 года).

56. В связи с новыми устройствами световой сигнализации он сообщил о предварительном обсуждении этого вопроса в целях разработки определения "одинокного огня", состоящего из ряда светоиспускающих диодов (СИД).

57. Что касается вопроса о процедурах испытаний, то Председатель GRE упомянул о том, что для стоп-сигнала категории S3 будущая методика измерения должна учитывать различные варианты установки огня, например с обратной стороны заднего стекла специального типа либо снаружи транспортного средства.

58. Он проинформировал также WP.29 о предложениях, допускающих уменьшение геометрических углов видимости для определенных типов задних сигнальных огней (Правила № 6, 7, 77 и 91), устанавливаемых на высоте менее 750 мм над поверхностью дороги.

59. В связи с вопросом о современных огнях большой мощности Председатель GRE сообщил об успешном продолжении обсуждения общих предписаний по установке устройств очистки и автоматической регулировки положения фар.

60. Что касается других областей работы GRE, то он упомянул о рассмотрении подпадающих под действие Правил № 70 задних опознавательных знаков новой категории, которые требуется устанавливать на соответствующей поверхности кузова транспортного средства в качестве альтернативы задним опознавательным табличкам жесткого типа. Он напомнил также об обсуждении вопроса о требованиях в отношении испытаний для официального утверждения на предмет электромагнитной совместимости (Правила № 10) для двухколесных транспортных средств, в связи с чем эксперт из Чешской Республики представил предложение по совершенствованию методов измерения.

61. Кроме того, Председатель отметил, что GRE решила передать WP.29 для рассмотрения на следующей сессии (март 1999 года) поправки к Правилам № 104, включающие предписания по использованию на транспортных средствах задних опознавательных знаков красного цвета, и уточнить вопрос об использовании светоотражающих материалов, предупреждающих о присутствии транспортных средств.

62. Он упомянул также о том, что GRE решила передать WP.29 для рассмотрения в марте 1999 года поправки к Правилам № 4 и 37.

63. Завершая свое выступление, Председатель GRE уделил особое внимание вопросам, считающимся важными с точки зрения аспектов безопасности и/или международного согласования, и упомянул о ряде других рассматриваемых поправок к правилам ЕЭК, а также оценил потенциальные возможности завершения этой работы.

iv) Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)
(Семьдесят пятая сессия, 27-30 октября 1998 года)

64. Председатель GRSG сообщил об успешном продолжении работы по обновлению правил, касающихся транспортных средств общего пользования (№ 36, 52 и 107). Он отметил, что GRSG решила подготовить сводный текст поправок к Правилам № 36, которые были согласованы, но временно отложены в ожидании принятия решений в рамках Европейского сообщества относительно проекта директивы, касающейся городских и междугородных автобусов. Он отметил также, что этот сводный документ позволит подготовить параллельные предложения по внесению поправок в Правила № 52 и 107.

65. Он сообщил о том, что Группа приступила к рассмотрению предложения Российской Федерации по включению в правила ЕЭК, касающиеся транспортных средств общего пользования, положений о троллейбусах и подчеркнул, что в качестве альтернативного варианта требования к электробезопасности могут быть включены в Правила № 100.

66. В связи с Правилами № 66 Председатель отметил, что GRSG изучила доклад неофициальной группы, которая рассмотрела вопрос об общем пересмотре этих Правил, и дала указания по дальнейшей работе этой группы.

67. Освещая вопрос о разработке Правил № 43, Председатель сообщил, что GRSG одобрила поправки, необходимые для включения предписаний по материалам для пластмассовых стекол, и что это предложение должно быть передано для рассмотрения WP.29 и AC.1 на мартовской сессии 1999 года.

68. В связи с другими пунктами повестки дня GRSG Председатель сообщил о том, что Группа достигла договоренности относительно разработки Правил № 97 и что соответствующее предложение будет также передано WP.29 и AC.1 для рассмотрения в марте 1999 года.

69. Что касается вопроса о противоугонной защите, то Председатель напомнил, что было рассмотрено и в принципе согласовано сводное предложение об объединении Правил № 18 и 97, за исключением положений, которые связаны с механической защитой транспортных средств, не относящихся к категории M1, и которые содержатся в части II этого предложения. Он указал, что для стран - членов ЕС вышеупомянутая часть II не требуется, однако другим Договаривающимся сторонам следует рассмотреть последствия исключения части II из данного предложения.

70. В связи с вопросом о Сводной резолюции СР.3 были одобрены и будут представлены WP.29 и АС.1 для рассмотрения на мартовской сессии 1999 года предложения по обновлению определений классов транспортных средств категории М1 и классов городских и междугородных автобусов.

71. Председатель GRSG обратил особое внимание на поправки к Правилам № 105. Он отметил, что GRSG приняла предложение о включении в эти Правила изменений, внесенных Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.15) в добавление В к ДОПОГ. Однако он отметил, что обсуждение вопросов, касающихся распространения области применения этих Правил на укомплектованные транспортные средства и дополнительных положений об изменении классификации дополнительного отопительного оборудования, было перенесено на следующую сессию GRSG, с тем чтобы можно было рассмотреть все связанные с этим технические аспекты.

РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПОПРАВОК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ

1) Правила № 13 (Торможение)

Документация: TRANS/WP.29/1998/34

72. Было упомянуто о вынесенной в ходе предыдущей сессии рекомендации о принятии этого документа Административным комитетом АС.1 (TRANS/WP.29/638, пункт 66).

2) Правила № 48 (Установка устройств освещения и световой сигнализации)

Документация: TRANS/WP.29/1998/38

73. Было упомянуто о вынесенной в ходе предыдущей сессии рекомендации о принятии этого документа Административным комитетом АС.1 (TRANS/WP.29/638, пункт 67).

3) Правила № 49 (Выбросы, производимые двигателями с воспламенениями от сжатия, двигателями, работающими на природном газе, и двигателями с принудительным зажиганием (СНГ))

Документация: TRANS/WP.29/1998/29/Rev.1; TRANS/WP.29/1998/30

74. WP.29 приняла к сведению, что документ TRANS/WP.29/1998/29/Rev.1 включает исправления, согласованные в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/638, пункт 68). Представитель Российской Федерации обратил внимание WP.29 на ошибку в этом документе, которая не была учтена в исправлении 1 к добавлению 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 49. После проверки WP.29 решила внести в документ TRANS/WP.29/1998/29/Rev.1 следующее исправление:

Приложение 4 - добавление 3, пункт 1.1.3.2, исправить уравнение следующим образом:

$$"KNO_x = 0,6272 + 0,4403 H - 0,0008625 H^2"$$

Этот документ с вышеуказанным исправлением был рекомендован для принятия АС.1. В связи с редакционным оформлением этого документа представитель Венгрии отметил, что на титульном листе текста на французском языке по ошибке делается ссылка на GRRF и что эту ошибку следует исправить при подготовке окончательного варианта документа.

75. Было также упомянуто о вынесенной на той же сессии рекомендации (TRANS/WP.29/638, пункт 69) о принятии документа TRANS/WP.29/1998/30 Административным комитетом АС.1. Представитель Венгрии указал на то, что в данном случае также следует исправить титульный лист в тексте на французском языке.

4) Правила № 51 (Шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)

Документация: TRANS/WP.29/1998/37 и Add.1

76. WP.29 приняла к сведению, что документ TRANS/WP.29/1998/37/Add.1 включает изменения, которые были согласованы в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/638, пункт 70), и рекомендовала АС.1 принять это измененное предложение.

5) Правила № 67 (Оборудование для сжиженного нефтяного газа)

Документация: TRANS/WP.29/R.808; TRANS/WP.29/1998/31 и Add.1; TRANS/WP.29/1998/63, неофициальный документ № 9, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

77. WP.29 приняла к сведению, что документ TRANS/WP.29/1998/31/Add.1 включает изменения, согласованные в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/638, пункт 71). Кроме того, было обращено внимание на документ TRANS/WP.29/1998/63, который разработан по результатам проведения в Риме 21 июля 1998 года специального совещания под председательством г-на К. Ломонако (TRANS/WP.29/638, пункт 65) и в котором предлагается решение технических проблем, которые не позволили принять поправки к Правилам № 67 в ходе сто пятнадцатой сессии (TRANS/WP.29/638, пункты 64 и 65).

78. Дорабатывая этот текст, WP.29 рассмотрела и приняла изменения к документу TRANS/WP.29/1998/63, которые были предложены представителем Нидерландов (неофициальный документ № 9). Эти изменения приводятся ниже.

Приложение 10, пункты 2.6.4 и 2.6.5 изменить следующим образом:

"2.6.4 Измерение температуры и давления

В ходе испытания на огнестойкость измеряется температура следующих компонентов:

- a) температура пламени непосредственно под баллоном, вдоль основания баллона, по крайней мере в двух местах, удаленных друг от друга не более чем на 0,75 м;
- b) температура стенки в основании баллона;
- c) температура стенки на расстоянии не более 25 мм от ограничителя давления;
- d) в случае баллона длиной более 1,65 м - температура стенки в верхней части баллона в центре пламени.

Для предотвращения прямого контакта пламени с термопарами используются металлические экраны. В качестве альтернативного варианта термопары могут быть встроены в металлические блоки с сечением менее 25 мм². В ходе испытания температура термопар и давление в баллоне регистрируются с интервалом в 30 секунд или менее.

2.6.5 Общие требования, предъявляемые к испытанию

- a) Баллон наполняется СНГ (коммерческое топливо) до 80% своего объема и испытывается в горизонтальном положении при рабочем давлении.
- b) Сразу после зажигания огонь должен давать пламя, охватывающее поверхность баллона по длине 1,65 м от источника огня по всему диаметру баллона.
- c) В течение 5 мин. после зажигания по крайней мере на одной термопаре температура пламени непосредственно под баллоном должна быть не менее 590°C. Эта температура должна поддерживаться в течение всего оставшегося времени испытания, а именно до тех пор, пока в баллоне не исчезнет избыточное давление".

Предложение по проекту дополнения 2 к Правилам № 67 с вышеуказанными изменениями было рекомендовано для принятия Административным комитетом АС.1.

79. Представитель Польши подчеркнул, что его страна крайне заинтересована в том, чтобы как можно скорее начать применять дополнение 2 к Правилам № 67, и предложил Договаривающимся сторонам, применяющим эти Правила, рассмотреть возможность разрешения использовать продукцию, отвечающую его требованиям, на национальном уровне.

- 6) Правила № 83 (Выбросы, производимые транспортными средствами категорий M1 и N1)

Документация: TRANS/WP.29/1998/32 и Add.1

80. WP.29 приняла к сведению, что документ TRANS/WP.29/1998/32/Add.1 включает исправления, согласованные в ходе предыдущей сессии, и рекомендовала это измененное предложение для принятия Административным комитетом AC.1 (TRANS/WP.29/638, пункты 72 и 73).

- 7) Правила № 90 (Сменные тормозные накладки)

Документация: TRANS/WP.29/1998/35

81. Было упомянуто о вынесенной на предыдущей сессии рекомендации относительно принятия этого документа Административным комитетом AC.1 (TRANS/WP.29/638, пункт 74).

- 8) Правила № 1 (Фары (R2 и HS1))

Документация: TRANS/WP.29/1998/43

82. В связи с новыми правилами № "00" рассмотрение этого вопроса было отложено (см. пункт 9 выше).

- 9) Правила № 8
(Фары H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2, H11))

Документация: TRANS/WP.29/1998/44

83. В связи с новыми Правилами № "00" рассмотрение этого вопроса было отложено (см. пункт 9 выше).

- 10) Правила № 12 (Системы рулевого управления)

Документация: TRANS/WP.29/1998/57

84. Это предложение было рассмотрено, и WP.29 рекомендовала его для принятия Административным комитетом AC.1.

11) Правила № 16 (Ремни безопасности)

Документация: TRANS/WP.29/1998/58

85. Это предложение было рассмотрено, и WP.29 рекомендовала его для принятия Административным комитетом AC.1. WP.29 отметила, что включение содержащихся в этом документе положений в Правила № 16 позволит производить официальное утверждение ремней безопасности с ограничителями нагрузки, используемых только вместе с подушками безопасности и испытываемых в соответствии с Правилами № 94 с поправками серии 01.

86. Эксперт из Международной организации потребительских союзов приветствовал это предложение, однако при этом он высказался за включение в Правила № 94 соответствующего нормативного требования, обеспечивающего эффективное срабатывание подушки безопасности, что необходимо для компенсации более значительного смещения грудной клетки водителей и пассажиров транспортного средства.

87. Председатель GRSP указал, что, по его мнению, в Правилах № 94 содержатся вполне достаточные требования, однако поднятый вопрос может быть рассмотрен на очередной, двадцать четвертой сессии.

12) Правила № 17 (Прочность сидений)

Документация: TRANS/WP.29/1998/59

88. WP.29 рассмотрела предложение по усовершенствованию метода измерения прочности сидений в отношении защиты от воздействия багажа при лобовых столкновениях и рекомендовала его для принятия Административным комитетом AC.1.

89. Эксперт из Международной организации потребительских союзов упомянул о том, что его организация изначально предлагала повысить прочность спинок сидений в случае воздействия багажа в ходе лобовых столкновений в целях защиты не только взрослых водителей и пассажиров, но также детей, находящихся в удерживающих сиденьях. Упомянув о своем предыдущем предложении (TRANS/WP.29/599, пункт 65), он вновь подчеркнул, что эта первоначальная цель по-прежнему не достигнута.

90. В своем ответном выступлении Председатель GRSP обосновал принятые решения, подтвердив при этом, что вопрос о дальнейшем усовершенствовании может быть рассмотрен в том случае, если будут представлены данные, свидетельствующие о недостаточной прочности спинок сидений.

13) Правила № 19 (Противотуманные фары)

Документация: TRANS/WP.29/1998/54

91. WP.29 рассмотрела данное предложение и рекомендовала AC.1 принять его. В этой связи было отмечено, что в соответствии с этим предложением в Правила включается новая категория ламп накаливания (H12).

14) Правила № 20 (Фары (H4))

Документация: TRANS/WP.29/1998/45

92. Рассмотрение данного пункта, логически связанного с новыми Правилами № "00", было отложено (см. пункт 9 выше).

15) Правила № 33 (Лобовое столкновение)

Документация: TRANS/WP.29/1998/60

93. WP.29 рассмотрела поправку, на основании которой в Правила № 33 включаются ссылки на альтернативное официальное утверждение в соответствии с поправками серии 01 к Правилам № 94, и рекомендовала AC.1 принять ее.

16) Правила № 36 (Транспортные средства общего пользования)

Документация: TRANS/WP.29/1998/55

94. WP.29 рассмотрела предлагаемое исправление к Правилам и рекомендовала AC.1 принять его.

17) Правила № 37 (Лампы накаливания)

Документация: TRANS/WP.29/1998/51

95. WP.29 рассмотрела данное предложение и рекомендовала AC.1 принять его со следующей поправкой:

Спецификация H12/2, в графе "цоколь PZ20d" таблицы исправить спецификации МЭК 61 следующим образом: "(спецификации 7004-31-2)".

96. Председатель GRE проинформировал WP.29 о том, что, помимо включения в Правила новой категории ламп накаливания H12, данное предложение содержит инструкции в отношении применения ламп накаливания некоторых категорий "только для сигнальных огней". Он сказал, что, хотя данное изменение потребуется только после введения новых

Правил № "00" и "МН", оно соответствует также нынешней ситуации, не отразится на применении Правил № 37 и, следовательно, может быть также принято АС.1 на его текущей сессии.

18) Правила № 44 (Детские удерживающие устройства)

Документация: TRANS/WP.29/1998/61; неофициальные документы № 5, 10 и 11

97. После первоначального обсуждения предложение, внесенное КСАОД (неофициальный документ № 5), было снято с рассмотрения и заменено неофициальным документом № 10. Не выразив официального несогласия с этим, представитель Швейцарии счел предложение, изложенное в неофициальном документе № 5, обоснованным, в частности в связи с краткостью текста предупредительного знака, который в его стране должен быть приведен на трех языках.

98. При рассмотрении неофициального документа № 10 была признана необходимость исправления лишь нумерации пунктов (см. ниже). Было выражено понимание того, что положения нового пункта 4.5 допускают требуемую гибкость в плане выбора места для знака на детском удерживающем устройстве. Переходные положения, предложенные представителем ЕС в неофициальном документе № 11, были приняты WP.29 и приводятся ниже.

Пункт 4.5 (прежний), изменить нумерацию на 4.6.

Включить новый пункт 16.8 следующего содержания:

"16.8 Начиная с даты вступления в силу дополнения 2 к поправкам серии 03, знак, предусмотренный в пункте 4.6 настоящих Правил, наносится на все новые детские удерживающие устройства, изготовленные в соответствии с настоящими Правилами".

99. WP.29 рекомендовала АС.1 принять документ TRANS/WP.29/1998/61 с вышеуказанными поправками. Отмечалось, что он позволит обеспечить дополнительные средства предупреждения об опасности для детей, находящихся в детских удерживающих устройствах, установленных против движения транспортного средства на сиденье, оборудованном подушкой безопасности. С учетом того, что речь идет о дополнении к указанным Правилам, было подчеркнуто, что на все новые удерживающие устройства должен в обязательном порядке наноситься новый знак и что компетентным органам следует проверять соблюдение этого требования в связи с проверкой соответствия производства.

100. Эксперт от КСАОД заявил, что с учетом требования, приведенного в пункте 16.8, на рынке неизбежно появятся удерживающие устройства без нового предупреждающего знака, изготовленные до вступления в силу дополнения 2 к поправкам серии 03 к

Правилам № 44, параллельно с новыми сиденьями с таким новым знаком и идентичным номером официального утверждения. Он просил Договаривающиеся стороны, применяющие Правила № 44, проинформировать компетентные органы об этой ситуации и, как и прежде, давать разрешения на продажу удерживающих устройств без такого знака до тех пор, пока они все не будут распроданы.

19) Правила № 53 (Установка устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах категории L3)

Документация: TRANS/WP.29/1998/52

101. Рассмотрев ту часть предложения, в которой сделаны ссылки на проект будущих новых Правил № "00" и "МН", WP.29 рекомендовала AC.1 принять ее при следующем условии:

Пункты 6.1.1-6.1.1.2 и 6.2.1-6.2.1.2 должны быть исключены.

20) Правила № 56 (Фары для мопедов)

Документация: TRANS/WP.29/1998/47

102. Рассмотрение данного пункта, логически связанного с новыми Правилами № "МН", было отложено (см. пункт 9 выше).

21) Правила № 57 (Фары для мотоциклов)

Документация: TRANS/WP.29/1998/48

103. Рассмотрение данного пункта, логически связанного с новыми Правилами № "МН", было отложено (см. пункт 9 выше).

22) Правила № 72 (Фары (HS1))

Документация: TRANS/WP.29/1998/46

104. Рассмотрение данного пункта, логически связанного с новыми Правилами № "00", было отложено (см. пункт 9 выше).

23) Правила № 74 (Установка устройств освещения и световой сигнализации на мопедах)

Документация: TRANS/WP.29/1998/53

105. Рассмотрев ту часть предложения, в которой сделаны ссылки на проект будущих новых Правил № "00" и "МН", WP.29 рекомендовала АС.1 принять ее при следующем условии:

Пункты 6.1.1 и 6.2.1 должны быть исключены.

24) Правила № 76 (Фары для мопедов)

Документация: TRANS/WP.29/1998/49

106. Рассмотрение данного пункта, логически связанного с новыми Правилами № "МН", было отложено (см. пункт 9 выше).

25) Правила № 82 (Фары (HS2))

Документация: TRANS/WP.29/1998/50

107. Рассмотрение данного пункта, логически связанного с новыми Правилами № "МН", было отложено (см. пункт 9 выше).

26) Правила № 95 (Защита в случае бокового столкновения)

Документация: TRANS/WP.29/1998/62

108. WP.29 рассмотрела данное предложение и рекомендовала АС.1 принять его.

27) Правила № 107 (Двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/1998/56

109. WP.29 рассмотрела предлагаемое исправление к Правилам и рекомендовала АС.1 принять его.

РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ НОВЫХ ПРАВИЛ

- a) Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения i) специальных компонентов механических транспортных средств, использующих СПГ в своей силовой установке; ii) транспортных средств в отношении установки специальных компонентов официально утвержденного типа для использования СПГ в их силовой установке

Документация: TRANS/WP.29/1998/33; TRANS/WP.29/1998/64; TRANS/WP.29/1998/68; неофициальный документ № 8, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

110. WP.29 еще раз обратила внимание на то, что рассмотрение проекта этих новых Правил следует перенести на сто семнадцатую сессию, и поручила секретариату распространить с этой целью неофициальный документ № 8 под официальным условным обозначением.

- b) Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении устойчивости против опрокидывания

Документация: TRANS/WP.29/1998/36; неофициальный документ № 6, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

111. Ссылаясь на результаты предыдущего обсуждения в GRRF, а также на неофициальный документ № 6, Председатель GRRF подтвердил, что предложение о проекте новых правил вполне подходит для официального утверждения новых транспортных средств, но не подходит для транспортных средств, которые уже находятся в эксплуатации. Он также признал, что в случае некоторых новых транспортных средств, в том числе тех, на которых используются криогенные цистерны, применявшиеся на транспортных средствах, введенных в эксплуатацию ранее, обеспечение соответствия с предельными величинами, приведенными в проекте этих новых правил, может оказаться сложным или чрезмерно дорогостоящим.

112. Хотя он отметил, что сфера обязательного применения этих правил должна быть определена Рабочей группой WP.15 в ДОПОГ с учетом имеющихся специальных знаний и опыта и что WP.15 выразила удовлетворение в связи с подготовленным проектом (TRANS/WP.29/638, пункты 79 и 80), Председатель тем не менее сообщил, что GRRF, возможно, пожелает рассмотреть некоторые положения на своей сорок пятой сессии (1-5 февраля 1999 года), которые можно было бы включить в качестве сноски в сферу применения, с тем чтобы подчеркнуть приемлемость правил только для новых транспортных средств и, возможно, внести дальнейшие рекомендации, касающиеся их эффективности с точки зрения затрат в связи с некоторыми видами применения.

- с) Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автомобильных фар с асимметричными огнями ближнего света и/или огнями дальнего света, предназначенных для использования с лампами накаливания

Документация: TRANS/WP.29/1998/41 и Add.1

113. Председатель GRE пояснил WP.29, что проект новых правил № "00" по сути объединяет положения Правил № 1, 8, 20 и 72 и должен заменить их в части официального утверждения новых фар с асимметричными огнями ближнего света. Он также разъяснил новую концепцию, которая делает проект правил более ориентированным на эксплуатацию, позволяя применять любые приемлемые лампы накаливания, соответствующие Правилам № 37. Он подчеркнул, что это упрощение должно соответственным образом сократить число будущих поправок.

114. Что касается документа TRANS/WP.29/1998/41/Add.1, то Председатель GRE подтвердил, что если не считать небольших изменений, внесенных в положения, регламентирующие маркировку, то в этом документе содержится ранее принятый метод измерения (TRANS/WP.29/GRE/38, пункты 64, 65 и приложение 5), который в документе TRANS/WP.29/1998/41 был опущен.

115. Представитель Швейцарии обратил внимание на два небольших несоответствия в документе TRANS/WP.29/1998/41/Add.1, которые, по его мнению, необходимо исправить. Он согласился подробнее обсудить этот вопрос с Председателем GRE в целях подготовки соответствующего предложения. Отметив, что рассмотрение проекта правил откладывается (см. пункт 9 выше), WP.29 согласилась с этим предложением.

- d) Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автомобильных фар, испускающих симметричный луч ближнего или дальнего света или оба луча и оснащенных лампами накаливания

Документация: TRANS/WP.29/1998/42 и Add.1

116. Проведя параллель с предыдущим проектом новых правил (см. пункты 113-115 выше), Председатель GRE пояснил, что проект новых правил № "МН" был подготовлен в качестве сводного документа, объединяющего положения Правил № 56, 57, 76 и 82, и должен заменить их в части официального утверждения новых фар, испускающих симметричный луч ближнего огня. Он отметил, что и в этом случае была применена новая концепция, позволяющая использовать любые приемлемые лампы накаливания, соответствующие Правилам № 37, и подтвердил, что и здесь потребность в будущих поправках также сократится. Он согласился также рассмотреть вопрос об исправлениях к документу TRANS/WP.29/1998/42/Add.1, о которых говорил представитель Швейцарии (см. пункт 115 выше).

СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА (СТАТУС)

- а) Статус Соглашения и прилагаемых к нему правил, включая последний доклад о положении в этой области

Документация: TRANS/WP.29/343/Rev.6/Amend.2; неофициальный документ № 7, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

117. Секретариат представил поправку к документу о статусе и обратил внимание Рабочей группы на новые элементы данных, уточняющих положение по состоянию на 3 ноября 1998 года.

118. Для дополнения этой информации секретариат сообщил, что в отношении пункта 2 документа от Договорной секции Управления ООН по правовым вопросам в Нью-Йорке была получена информация о том, что в случае Эстонии Правила № 13, 14, 17, 24, 29, 36, 43, 48, 49, 51, 52, 80 и 83 вступят в силу [28 декабря 1998 года] и что в случае Турции Правила № 69 и 70 также вступят в силу [28 декабря 1998 года].

119. Что касается наличия самых последних поправок к Правилам ЕЭК (TRANS/WP.29/343/Rev.6/Amend.2, пункт 7.2), то секретариат сообщил WP.29, что начиная с 3 ноября 1998 года поправки к Правилам № 3, 75, 83, 90, 94 и 95 изданы на всех трех официальных языках.

120. Отвечая на вопрос эксперта от КСАОД, секретариат подтвердил, что пересмотр 1 Правил № 44 окончательно подготовлен на английском (142 страницы) и французском (150 страниц) языках со всеми рисунками в электронном формате и 5 июня 1998 года был передан для перевода на русский язык и издания (см. TRANS/WP.29/343/Rev.6/Amend.1). (Примечание: Из Службы изданий была получена информация, что текст на русском языке может быть представлен для печати примерно через две недели.)

121. Представитель Японии подтвердил, что его страна присоединилась к Соглашению 1958 года [24 ноября 1998 года], начав с применения Правил № 3, 7, 13-Н, 19 и 28. Он сказал, что предусматривается постепенное увеличение числа применяемых Правил, и представил неофициальный документ № 7 с адресами органов официального утверждения в Японии (Е 43):

Административный отдел:

Ministry of Transport, Japan
2-1-3, Kasumigaseki, Chiyoda-ku,
Tokyo 100-8989 Japan

Тел: (+81-3) 3580-3111
Факс: (+81-3) 3581-1454

Техническая служба:

Automobile Type Approval Test Division
Traffic Safety and Nuisance Research Institute
6-38-1, Shinkawa, Mitaka-shi,
Tokyo 181-0004 Japan

Тел: (+81-422) 41-3419
Факс: (+81-422) 41-3232

b) Новые события

122. Представитель Австралии сообщил WP.29, что в индивидуальный план действий АТЭС включено обязательство рассмотреть вопрос о присоединении к Соглашению 1958 года. В стране завершена подготовка внутреннего обзора, содержащего анализ последствий присоединения к Соглашению, включая Правила, которые могут быть приняты впоследствии, необходимых поправок к законодательным и административным актам, обязательных консультативных процедур в связи с присоединением к договору и преимуществ, которые это присоединение даст правительству, промышленности и потребителям. Результаты обзора и его рекомендации будут рассматриваться сторонами, заинтересованными в возможном присоединении к Соглашению 1958 года в 1999 году. Для содействия скорейшему продвижению вперед в настоящее время запрашиваются мнения официальных должностных лиц штатов и территорий в данном регионе. Австралия также сообщила WP.29 о проведении в настоящее время анализа закона, устанавливающего стандарты на автотранспортные средства, 1989 года и о том, что в рамках этого анализа австралийские правила, регламентирующие конструкцию автомобилей (АПКА), приводятся в соответствие с Правилами ЕЭК. Завершен обзор девятнадцати АПКА и начался процесс первоначального официального утверждения, после чего предстоит окончательное утверждение министрами. Эти 19 АПКА, которые связаны главным образом с требованиями в отношении освещения, предъявляемыми к транспортным средствам, приведены в полное соответствие с Правилами ЕЭК, регулирующими эти вопросы. Все оставшиеся АПКА будут рассмотрены в течение последующих четырех лет и, как ожидается, должны быть в существенной степени приведены в соответствие с Правилами ЕЭК.

123. Представитель Республики Корея сообщил WP.29, что его правительство рассматривает вопрос о присоединении к Соглашению 1958 года в качестве одного из первоочередных, и уже принимает в этой связи подготовительные меры по необходимому пересмотру соответствующих положений национального законодательства, который планируется завершить в следующем году.

124. Эксперт от МОПАП напомнил о том, что в ходе нынешней сессии было распространено девятнадцатое издание так называемых таблиц МОПАП, в которых кратко изложена информация о нормативных технических правилах национального официального утверждения транспортных средств или деталей в различных странах, являющихся Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года. Он попросил делегатов проверить

информацию, относящуюся к своим стран, и сообщить секретариату МОПАП о любых ошибках, с тем чтобы будущее издание, которое должно выйти в ноябре 1999 года, содержало еще более точную информацию.

СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРИОДИЧЕСКИХ ТЕХНИЧЕСКИХ ОСМОТРАХ 1997 ГОДА

а) Статус Соглашения

Документация: ECE/RCTE/CONF./4; неофициальный документ № 1, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

125. Секретариат напомнил, что 22 страны ЕЭК подписали Соглашение в Вене в ходе Региональной конференции ЕЭК по транспорту и окружающей среде 13 ноября 1997 года, Словакия подписала его в Женеве 29 июня 1998 года, а Эстония передала на хранение свои документы о присоединении 9 сентября 1998 года.

126. Секретариат принял также к сведению, что Договорная секция Управления ООН по правовым вопросам еще не предоставила информации о ратификации Соглашения подписавшими его сторонами и что в этой связи оно пока не считается вступившим в силу. Для содействия ратификациям заверенные подлинные копии Соглашения были распространены среди стран - членов ЕЭК вместе с уведомлением о передаче на хранение документов о присоединении, C.N.477.1997.TREATIES-2 от 5 декабря 1997 года.

127. Эксперт от ЮНАТАК представил неофициальный документ № 1, предложив знания, опыт и услуги своей организации в области проведения периодических технических инспекций.

128. Сославшись на решение, принятое WP.29 в ходе нынешней сессии (см. пункт 30 выше), эксперт от МКТАС напомнил о том, что специальные знания и опыт его организации позволили разработать предписания в отношении проведения периодических технических осмотров и что МКТАС готов оказать содействие в их дальнейшей разработке и в рамках Соглашения о периодических технических осмотрах от 13 ноября 1997 года.

б) Проект правила № 1 (будет оформлено в виде приложения к Соглашению)

Документация: ECE/RCTE/CONF./5/FINAL

129. Сотрудник секретариата отметил, что от Российской Федерации получено два предложения по поправкам редакционного характера к правилу № 1. Он сказал, что одно из них уже было опубликовано в качестве рабочего документа (TRANS/WP.1/1998/5), а другое будет опубликовано позднее в целях его рассмотрения, после вступления в силу Соглашения о периодических технических осмотрах, когда правило № 1 будет рассмотрено и утверждено Административным комитетом (см. также TRANS/WP.29/609, пункт 94).

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

а) Процесс регулирования и скорейшее внедрение в промышленное производство новых технических решений

130. Ссылаясь также на рассмотрение данного вопроса WP.29/AC.2 (см. пункт 16 выше), представитель Соединенного Королевства сказал, что никаких правовых средств ускорения юридических процедур в рамках Соглашения 1958 года не обнаружено и что ускорение возможно лишь на основе взаимных договоренностей и обязательств заинтересованных сторон исключительно на индивидуальной основе. Поэтому он рекомендовал снять данный пункт с повестки дня и исключить его из программы работы WP.29.

131. Представитель Польши высказал предостережение, что в определенных случаях такое ускоренное внедрение новых нормативных актов может привести к несправедливой конкуренции в промышленности и что в этой связи до заключения каких-либо договоренностей или взятия обязательств необходимо проанализировать обусловленные этим последствия.

б) Неофициальные документы

Документация: TRANS/WP.29/1998/65

132. Документ был представлен представителем Италии, который привел все аргументы за и против и сделал вывод, что неофициальные документы на сессиях WP.29 и ее вспомогательных органов должны быть сфокусированы лишь на вопросах, содействующих рассмотрению официальных документов.

133. Секретариат согласился с предложением Италии и поблагодарил те делегации, которые представили свои неофициальные документы в достаточном количестве экземпляров для распространения среди участников сессии. Подобная новаторская практика оказания помощи в работе была признана полезной в связи с чем делегатам было рекомендовано перед представлением неофициальных документов связываться с секретариатом до соответствующей сессии, с тем чтобы получить номера неофициальных документов.

с) Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3)

Документация: TRANS/WP.29/1998/67

134. Эксперт от МОПАП представил предложение в целях определения в Сводной резолюции СР.3 "мелкосерийных производителей (МСП)" (общегодовой объем производства которых не превышает 10 000 транспортных средств) и остановился на трудностях, с которыми приходится сталкиваться таким производителям.

135. Несколько делегаций поддержали подход, предусматривающий уделение особого внимания МСП и сочли его особенно полезным в случаях, когда их ограниченный потенциал не позволяет им следовать за развитием законодательных норм. Эксперт от МАЗМ отметил, что такой подход был бы также желательным для мелкосерийных производителей мотоциклов. Хотя этот вопрос и был воспринят с пониманием, тем не менее предложенное определение не нашло всеобщей поддержки. В этой связи WP.29 решила возобновить рассмотрение данного пункта на следующей сессии.

d) Компьютеризация документов

136. Секретариат кратко информировал делегатов о наличии документов и информации на веб-сайтах ЕЭК ООН, Отделе транспорта ЕЭК и WP.29 и предложил делегатам воспользоваться доступом к странице WP.29 в Интернете по новому адресу: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.

e) Выражение признательности гг. Дж. Фелпсу и Х. Вестерману

137. Г-н Дж. Фелпс, в течение многих лет работавший техническим директором МОПАП и являвшийся активнейшим представителем МОПАП на сессиях WP.29 и ее экспертных органов, сообщил делегатам о своем уходе на пенсию. Он напомнил о годах сотрудничества и дружбы и с удовольствием рассказал о том, чем он будет заниматься в будущем. Все делегаты с признательностью отметили его знания и опыт, а также его вклад в работу и пожелали ему всего наилучшего, а также долгой и активной жизни на пенсии.

138. Узнав также о предстоящем уходе на пенсию г-на Х. Вестермана, представлявшего КСАОД в течение многих лет и содействовавшего разработке в рамках WP.29 большого числа предписаний в области осветительных средств, Рабочая группа поблагодарила его за проделанную работу и пожелала ему всего наилучшего. После этого WP.29 приветствовала г-на О. Шмидта, который сменит его на его посту в КСАОД и в фирме "Хелла КГ Хуэк и Ко."

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

139. На своей сто шестнадцатой сессии WP.29 утвердила доклад и приложения к нему.

В. ДЕСЯТАЯ СЕССИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА АС.1

УЧРЕЖДЕНИЕ АС.1

140. Из 32 договаривающихся сторон Соглашения присутствовали представители 24 стран, которые учредили Административный комитет АС.1 для проведения его десятой сессии.

141. Участники приняли к сведению то обстоятельство, что Япония, которая официально присоединится к Соглашению [24 ноября 1998 года], пока не получила разрешение на участие в голосовании, хотя она как 33-я договаривающаяся сторона имеет отношение к поправке к одним из действующих Правил (№ 19, см. пункт 156 ниже), и что об этом будет сделано уведомление Генеральным секретарем в соответствии со статьей 12 Соглашения.

ПРОЕКТЫ ПОПРАВОК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ - ГОЛОСОВАНИЕ В КОМИТЕТЕ АС.1

1) Правила № 13 (Торможение)

142. Число сторон, применяющих Правила: 28; присутствовало и участвовало в голосовании: 24. Документ TRANS/WP.29/1998/34 принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве исправления 2 к дополнению 2 к поправкам серии 09 к Правилам № 13 (только на французском и русском языках), подлежащего немедленному применению.

2) Правила № 48 (Установка устройств освещения и световой сигнализации)

143. Число сторон, применяющих Правила: 26; присутствовало и участвовало в голосовании: 22. Документ TRANS/WP.29/1998/38 принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим настоящие Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 48 (статья 12 Соглашения).

3) Правила № 49 (Выбросы, производимые двигателями с воспламенением от сжатия, двигателями, работающими на природном газе, и двигателями с принудительным зажиганием (СНГ))

144. Число сторон, применяющих Правила: 27; присутствовало и участвовало в голосовании: 22. Документ TRANS/WP.29/1998/29/Rev.1 принят единогласно с исправлениями, внесенными WP.29 (см. пункт 74 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим настоящие Правила, для рассмотрения в качестве исправления 2 к дополнению 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 49, подлежащего немедленному применению.

145. Кроме того, единогласно был принят документ TRANS/WP.29/1998/30, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве исправления 1 к дополнению 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 49, подлежащего немедленному применению.

4) Правила № 51 (Шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)

146. Число сторон, применяющих Правила: 27; присутствовало и участвовало в голосовании: 22. Документы TRANS/WP.29/1998/37 и Add.1 приняты единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 51 (статья 12 Соглашения).

5) Правила № 67 (Оборудование для сжиженного нефтяного газа)

147. Число сторон, применяющих Правила: 14; присутствовало и участвовало в голосовании: 13. Документы TRANS/WP.29/R.808, TRANS/WP.29/1998/31 и Add.1, а также TRANS/WP.29/1998/63 приняты единогласно с поправками, согласованными WP.29 (см. пункт 78 выше). Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 2 к Правилам № 67 (статья 12 Соглашения).

6) Правила № 83 (Выбросы, производимые транспортными средствами категорий M1 и N1)

148. Число сторон, применяющих Правила: 26; присутствовало и участвовало в голосовании: 22. Документы TRANS/WP.29/1998/32 и Add.1 были приняты единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта поправок серии 04 к Правилам № 83 (статья 12 Соглашения).

7) Правила № 90 (Сменные тормозные накладки)

149. Число сторон, применяющих Правила: 21; присутствовало и участвовало в голосовании: 19. Документ TRANS/WP.29/1998/35 принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат

направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 90 (статья 12 Соглашения).

8) Правила № 1 (Фары (R2 и HS1))

150. Рассмотрение данного пункта отложено (см. пункт 82 выше).

9) Правила № 8 (Фары (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2, H11))

151. Рассмотрение данного пункта отложено (см. пункт 83 выше).

10) Правила № 12 (Системы рулевого управления)

152. Число сторон, применяющих Правила: 24; присутствовало и участвовало в голосовании: 21. Документ TRANS/WP.29/1998/57 принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 12 (статья 12 Соглашения).

11) Правила № 16 (Ремни безопасности)

153. Число сторон, применяющих Правила: 28; присутствовало и участвовало в голосовании: 24. Документ TRANS/WP.29/1998/58 принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 9 к поправкам серии 04 к Правилам № 16 (статья 12 Соглашения).

12) Правила № 17 (Прочность сидений)

154. Число сторон, применяющих Правила: 28; присутствовало и участвовало в голосовании: 24. Документ TRANS/WP.29/1998/59 принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 07 к Правилам № 17 (статья 12 Соглашения).

13) Правила № 19 (Противотуманные фары)

155. Число сторон, применяющих Правила: 27; присутствовало и участвовало в голосовании: 23. Документ TRANS/WP.29/1998/54 принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 9 к поправкам серии 02 к Правилам № 19 (статья 12 Соглашения).

156. Представитель Японии как будущей двадцать восьмой договаривающейся стороны, для которой Правила № 19 вступят в силу [24 ноября 1998 года], отметил, что никаких возражений в связи с вышеуказанным проектом нет.

14) Правила № 20 (Фары (H4))

157. Рассмотрение данного пункта отложено (см. пункт 92 выше).

15) Правила № 33 (Лобовое столкновение)

158. Число сторон, применяющих Правила: 17; присутствовало и участвовало в голосовании: 15. Документ TRANS/WP.29/1998/60 принят единогласно. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 1 к Правилам № 33 (статья 12 Соглашения).

16) Правила № 36 (Транспортные средства общего пользования)

159. Число сторон, применяющих Правила: 13; присутствовало и участвовало в голосовании: 12. Документ TRANS/WP.29/1998/55 принят единогласно. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве исправления 1 к дополнению 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 36, подлежащего немедленному применению.

17) Правила № 37 (Лампы накаливания)

160. Число сторон, применяющих Правила: 27; присутствовало и участвовало в голосовании: 22. Документ TRANS/WP.29/1998/51 принят единогласно с исправлениями, внесенными WP.29 (см. пункт 95 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 17 к поправкам серии 03 к Правилам № 37 (статья 12 Соглашения).

18) Правила № 44 (Детские удерживающие устройства)

161. Число сторон, применяющих Правила: 24; присутствовало и участвовало в голосовании: 22. Документ TRANS/WP.29/1998/61 принят единогласно с поправками, внесенными WP.29 (см. пункт 98 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 44 (статья 12 Соглашения).

19) Правила № 53 (Установка устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах категории L3)

162. Число сторон, применяющих Правила: 26; присутствовало и участвовало в голосовании: 21. Документ TRANS/WP.29/1998/52 принят единогласно с поправками, внесенными WP.29 (см. пункт 101 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 53 (статья 12 Соглашения).

20) Правила № 56 (Фары для мопедов)

163. Рассмотрение данного пункта отложено (см. пункт 102 выше).

21) Правила № 57 (Фары для мотоциклов)

164. Рассмотрение данного пункта отложено (см. пункт 103 выше).

22) Правила № 72 (Фары (HS1))

165. Рассмотрение данного пункта отложено (см. пункт 104 выше).

23) Правила № 74 (Установка устройств освещения и световой сигнализации на мопедах)

166. Число сторон, применяющих Правила: 22; присутствовало и участвовало в голосовании: 19. Документ TRANS/WP.29/1998/53 принят единогласно с поправками, внесенными WP.29 (см. пункт 105 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся его членами. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 74 (статья 12 Соглашения).

24) Правила № 76 (Фары для мопедов)

167. Рассмотрение данного пункта отложено (см. пункт 106 выше).

25) Правила № 82 (Фары (HS2))

168. Рассмотрение данного пункта отложено (см. пункт 107 выше).

26) Правила № 95 (Защита в случае бокового столкновения)

169. Число сторон, применяющих Правила: 12; присутствовало и участвовало в голосовании: 12. Документ TRANS/WP.29/1998/62 принят единогласно. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 95 (статья 12 Соглашения).

27) Правила № 107 (Двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости)

170. Число сторон, применяющих Правила: 28; присутствовало и участвовало в голосовании: 23. Документ TRANS/WP.29/1998/56 принят единогласно. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его Договаривающимся сторонам для рассмотрения в качестве исправления 1 к Правилам № 107, подлежащего немедленному применению.

ПРОЕКТЫ НОВЫХ ПРАВИЛ - ГОЛОСОВАНИЕ В КОМИТЕТЕ АС.1

171. Рассмотрение предложений по проектам новых правил, перечисленным в пунктах 6.1-6.2 повестки дня сессии, было отложено (см. пункты 8, 9 и 110-116 выше).

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ
СТО ШЕСТНАДЦАТОЙ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	ЮНАТАК	8.1	A	Замечания, касающиеся периодического технического осмотра колесных транспортных средств и прицепов к ним в Европе
2.	Южно-Африканской Республикой	2.4	A	Замечания Южно-Африканской Республики, касающиеся проекта положения о круге ведения и правил процедуры Рабочей группы по конструкции транспортных средств (WP.29) TRANS/WP.29/1998/2
3.	Соединенными Штатами Америки	2.4	A	Предлагаемые изменения к документу TRANS/WP.29/1998/2; предложение США по проекту положения о круге ведения и правил процедуры Рабочей группы по конструкции транспортных средств (WP.29)
4.	Австралией	3	A	Деятельность по согласованию в рамках Организации по экономическому сотрудничеству в Азиатско-Тихоокеанском регионе
5.	КСАОД	5.18	A	Маркировка для детских удерживающих устройств (документ TRANS/WP.29/1998/61)
6.	ЕАПГ <u>2</u> /	6.2	A	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении устойчивости к опрокидыванию
7.	Японией	7	A	Наименование и адрес административного отдела и технической службы, ответственных за испытания для официального утверждения по типу конструкции в Японии

2/ Европейская ассоциация по промышленным газам.

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
8.	Грецией	6.1	A	Добавление к документам TRANS/WP.29/1998/64 и 68
9.	Нидерландами	5.5	A	Предложение по дополнительному проекту поправок к Правилам № 67 (документ TRANS/WP.29/1998/63)
10.	КСАОД	5.18	A	Предложение по дополнительным поправкам к предложению по проекту дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 44 (TRANS/WP.29/1998/61)
11.	Европейским сообществом	5.18	A	Предложение по дополнительным поправкам к предложению по проекту дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 44 (TRANS/WP.29/1998/61)
-	Нидерландами	-	A	Повышение безопасности транспортных средств - семнадцатая Международная техническая конференция по проблеме повышения безопасности транспортных средств - Амстердам-2001, конец мая/начало июня 2001 года, первое уведомление
-	МТА/ФИА	-	A	Испытания на удар при столкновении EURO NCAP, сентябрь 1998 года: испытание автомобилей представительского класса на удар при столкновении (публикация: "What Car?" 60 Waldegrave Road, Teddington, Middlesex TW11 8LG)
-	Венгрией	-	A	XXX совещание экспертов по городским и туристическим автобусам - "Автобусы после 2000 года" - Дьёр, Венгрия, 24-27 августа 1999 года (информационный и регистрационный бланк)

Приложение 2

ОТДЕЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ В ЖЕНЕВЕ -
Бланк регистрации участника Конференции

(см. следующую стр.)

ОТДЕЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ В ЖЕНЕВЕ

БЛАНК РЕГИСТРАЦИИ УЧАСТНИКА КОНФЕРЕНЦИИ

Дата:

Название конференции

--

Делегация/участник из страны, организации или учреждения

--

Участник: Фамилия Г-н ☐ Г-жа ☐

Имя (отчество)

--

--

Категория участника

Глава делегации	☐	Наблюдатель (организация)	☐
Член делегации	☐	НПО	☐
Страна-наблюдатель	☐	Прочее (просьба указать ниже)	☐
.....			
.....			
Участствует с/до			
с		до	

Язык, на котором вы предпочитаете получать документацию

Английский ☐

Французский ☐

Русский ☐

Официальная должность
(в вашей стране)

Паспорт №:

Действителен до:

--

--

--

Служебный телефон:

Телефакс №:

Адрес электронной почты:

--

--

--

Постоянный служебный адрес:

--

Адрес в Женеве:

--

В сопровождении супруги (супруга)

Да ☐

Нет ☐

Фамилия супруги (супруга)

Имя (супруги/супруга)

--

--

Пропуск выдан

Подпись участника:

Подпись супруги/супруга:

Дата:

Только для использования службой безопасности

Номер выданного пропуска:

Инициалы сотрудника ООН:
