



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSG/60  
21 December 2001

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области  
транспортных средств (WP.29)

Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся  
безопасности (GRSG)

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

(8-11 октября 2001 года)

1. Рабочая группа GRSG провела свою восемьдесят первую сессию<sup>1</sup> 8 октября (вторая половина дня) - 11 октября 2001 года под председательством г-на Ж. Мартена (Люксембург). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума WP.29 (TRANS/WP.29/690) в ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Испании, Италии, Канады, Китайской Народной Республики, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Японии. В работе сессии также принял участие

<sup>1</sup> По решению WP.29, перед восемьдесят первой сессией GRSG состоялось отдельное неофициальное совещание с синхронным переводом (TRANS/WP.29/735, пункт 40).

представитель Европейской комиссии (ЕК). В ее работе участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД); Европейского страхового комитета (ЕСК).

2. 8 октября (только вторая половина дня) и 9 октября (только первая половина дня) под председательством г-на Т. Оноды (Япония) состоялось неофициальное совещание по "общим задачам". В его работе участвовали эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Италии, Канады, Китайской Народной Республики, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Японии. В нем принял участие представитель Европейской комиссии (ЕК). В работе совещания участвовали также эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ). Резюме отчета о работе этого неофициального совещания приводится ниже (пункты 56-60).

3. Перечень документов без условного обозначения, распространенных в ходе сессии, приводится в части А приложения 1 к настоящему докладу.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/20 и Add.1; неофициальные документы № 6 и 14, указанные в части А приложения 1 к настоящему докладу

4. Эксперт от Европейской комиссии сообщил GRSG, что Европейский парламент окончательно утвердил директиву Европейского сообщества по городским и междугородным автобусам. С учетом структуры вышеупомянутой директивы эксперт от МОПАП предложил объединить правила № 36, 52, 66 и 107 в рамках единых правил и вызвался подготовить соответствующее предложение. Председатель рекомендовал не предпринимать никаких действий до официального одобрения этого решения со стороны WP.29 и заявил, что он обратится к WP.29 с просьбой дать такое разрешение на

ноябрьской сессии 2001 года. Однако эксперт от Канады просил по-прежнему использовать Правила № 66 в качестве отдельных правил.

5. По предложениям, приведенным в документах TRANS/WP.29/GRSG/1999/20 и TRANS/WP.29/GRSG/1999/20/Add.1 и касающимся обеспечения доступа в транспортные средства для пассажиров с ограниченной способностью к передвижению эксперт от Соединенного Королевства предложил не принимать их до проверки соответствия их текста принятой директиве Европейского сообщества. Он вызвался выверить оба текста и представить их пересмотренный вариант для рассмотрения на сессии в апреле-мае 2002 года. Эксперт от МСАТ вновь отметил, что предписания, направленные на облегчение доступа в транспортные средства для пассажиров с ограниченной способностью к передвижению, не должны быть обязательными для транспортных средств класса I, и потребовал, чтобы они носили лишь факультативный характер.

6. Для облегчения задачи эксперта от Соединенного Королевства эксперт от Швеции представил неофициальный документ № 14, содержащий поправки, которые необходимо внести в данное предложение, с тем чтобы привести его в соответствие с вышеупомянутой директивой Европейского сообщества. GRSG решила окончательно утвердить пересмотренное предложение на своей следующей сессии.

7. GRSG рассмотрела и приняла предложение о включении в Правила предписаний, касающихся троллейбусов (TRANS/WP.29/GRSG/59, приложение 2), с изложенными ниже поправками. Было решено передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2002 года в качестве дополнения 7 к поправкам серии 03 к Правилам № 36.

Ссылку на внесение поправок в пункт 5.1.1.3 следует исключить.

Пункт 5.9.2, слова "транспортные средства" следует заменить на "транспортное средство".

Пункт 5.10.3, ссылку на рис. "С" следует заменить на "В".

Приложение 8,

Пункт 1.3, единицу давления "гПа" следует заменить на "кПа".

Пункт 4.7 исправить следующим образом:

"...4.3-4.6 применять не требуется".

8. Эксперт от МОПАП представил неофициальный документ № 6. Он разъяснил GRSG, что в первой части документа содержится просьба об уточнении вопроса о том, охватывается ли электронное оборудование предписаниями, касающимися электрических цепей. GRSG согласилась с таким толкованием, однако также решила, что в таком случае завод-изготовитель должен предоставлять всю техническую информацию по просьбе технической службы, ответственной за проведение испытаний.

9. GRSG приняла предложение, содержащееся во второй части неофициального документа № 6, которое касается не только Правил № 36, но и правил № 52 и 107 и воспроизводится ниже. Было решено передать все три соответствующие предложения на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2002 года. Что касается Правил № 36, то было решено объединить их с поправками, касающимися троллейбусов (см. пункт 7 выше).

#### Правила № 36, 52 и 107

Пункт 5.5.6.3 изменить следующим образом:

"...не превышает 16 А. В случае использования электронных устройств эти цепи могут защищаться защитными приспособлениями, встроенными в электронные элементы или системы".

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 52 (маломестные пассажирские транспортные средства)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/15; TRANS/WP.29/GRSG/1999/21; TRANS/WP.29/GRSG/1999/21/Add.1; неофициальные документы 2 и 6, указанные в части А приложения 1 к настоящему докладу.

10. Что касается доступа в транспортные средства (TRANS/WP.29/GRSG/1999/21 и Add.1), то GRSG решила отложить окончательное рассмотрение этого вопроса до своей сессии, которая состоится в апреле-мае 2002 года, как было решено в случае Правил № 36 (см. пункт 5 выше).

11. В связи с нерассмотренными аспектами, указанными в документе TRANS/WP.29/GRSG/1999/15, GRSG решила не обсуждать их до объединения правил, касающихся городских и междугородных автобусов (см. пункт 4 выше).

12. В соответствии с просьбой эксперта от Нидерландов (неофициальный документ № 2) GRSG разъяснила, что в нынешнем тексте пункта 5.7.4.2.2 Правил № 52 дверь водителя

рассматривается в качестве аварийного выхода только в том случае, если пассажиры могут воспользоваться ею, не перелезая через сиденье водителя. Эксперт от Российской Федерации отметил, что следует разработать точный метод, с тем чтобы исключить любое из возможных неверных толкований нынешнего текста.

13. Эксперт от Испании представил разъяснения в отношении метода, используемого в его стране, и, по просьбе GRSG, вызвался внести письменное предложение для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

14. GRSG отметила, что неофициальный документ № 6 был рассмотрен в ходе обсуждения Правил № 36 (см. пункт 9 выше), и пришла к выводу, что в случае Правил № 52 предложение о передаче текста WP.29 и AC.1 означало бы разработку дополнения 5 к поправкам серии 01 к Правилам.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/22 и Add.1; TRANS/WP.29/GRSG/2001/13; неофициальный документ № 6, указанный в части А приложения 1 к настоящему докладу

15. Как было решено в случае правил № 36 и 52 (см. пункты 5 и 10 настоящего доклада), GRSG постановила возобновить рассмотрение предписаний, касающихся обеспечения доступа в транспортные средства для пассажиров с ограниченной способностью к передвижению (TRANS/WP.29/GRSG/1999/22 и Add.1), на следующей сессии после подготовки пересмотренного предложения.

16. GRSG рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRSG/2001/13 и решила передать его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2002 года совместно с предложением, приведенным в неофициальном документе № 6 (см. пункты 9 и 14 выше), в качестве проекта дополнения 3 к Правилам.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 66 (прочность верхней части конструкции)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2001/5; TRANS/WP.29/GRSG/2001/6; TRANS/WP.29/GRSG/2001/14; TRANS/WP.29/GRSG/2001/18; неофициальные документы № 1 и 9, указанные в части А приложения 1 к настоящему докладу

17. Эксперт от Венгрии, являющийся Председателем неофициальной группы по разработке Правил № 66, сообщил GRSG о прогрессе, достигнутом в ходе проведения

совещания, которое состоялось в Брюсселе 10 и 11 мая 2001 года (неофициальный документ № 1). Он заявил, что, хотя официальные документы TRANS/WP.29/GRSG/2001/5; TRANS/WP.29/GRSG/2001/6; TRANS/WP.29/GRSG/2001/14 и TRANS/WP.29/GRSG/2001/18 были направлены GRSG, неофициальная группа должна будет пересмотреть их для отражения в них новых результатов своей деятельности, с учетом которых надлежит изменить предложения, приведенные в вышеуказанных документах.

18. Он заявил, что в ходе этого совещания неофициальная группа рассмотрела аспекты конструкционного описания кузова; испытания отдельных секций кузова на опрокидывание; испытания отдельных секций кузова в квазистатическом режиме; прочности верхней части конструкции при воздействии на нее пассажиров, пользующихся ремнями безопасности; испытания сочлененных транспортных средств на опрокидывание; ограниченной геометрической деформации в ходе испытания на опрокидывание; определения высоты центра тяжести в случае свободной подвески; а также компьютерной имитации испытания реального транспортного средства на опрокидывание.

19. Председатель неофициальной группы сообщил GRSG, что новое совещание планируется провести 21 и 22 ноября 2001 года во Франкфурте, Германия. Он также отметил, что для завершения работы потребуется еще одно совещание. GRSG отдала должное работе, проделанной неофициальной группой, и решила, что в качестве ее окончательного итога следует подготовить документ, содержащий полный набор поправок к Правилам № 66, который должен быть передан на рассмотрение GRSG. Эксперт от Соединенного Королевства вызвался оказать содействие в разработке этого сводного документа.

20. Эксперт от Испании представил результаты исследования о последствиях, связанных с использованием ремней безопасности, для транспортных средств, охватываемых положениями Правил. Он заявил, что, как показало это исследование, существенная доля добавленной массы превращается в энергию, которая должна поглощаться верхней частью конструкции. Он отметил, что с учетом результатов проведенного экспериментального исследования, а также того, что 50% массы пассажира должно поглощаться верхней частью конструкции, общий показатель энергии был увеличен на 30% в случае 55-местного междугородного автобуса. Что касается 19-местного междугородного автобуса, общий прирост энергии составил 40%. В заключение он сделал вывод о том, что условия испытания, предусмотренного Правилами, следует изменить с учетом такого прироста энергии.

21. Эксперты GRSG выразили обеспокоенность в связи с этой проблемой и отметили, что для ее более углубленного рассмотрения им требуются дополнительная информация и время. GRSG решила, что неофициальная группа продолжит рассмотрение вопроса о воздействии пассажиров, пользующихся ремнями безопасности, на прочность верхней части конструкции.

## ПРОЕКТ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/23/Rev.1

22. В качестве первого шага в области согласования текста правил с положениями директивы 95/28/EC Европейского сообщества (TRANS/WP.29/GRSG/59, пункт 31) GRSG рассмотрела и приняла предложение, изложенное в документе TRANS/WP.29/GRSG/1999/23/Rev.1, с приведенными ниже поправками. Было также решено представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2002 года.

Пункт 1.1 изменить следующим образом (сноски остаются без изменений):

"... категории МЗ, классы II и III<sup>1</sup>".

Включить новые пункты 2.4-2.6 следующего содержания:

- "2.4 Под "сиденьем" подразумевается приспособление с наружной стрелкой, которое может быть встроено или не встроено в конструкцию транспортного средства, предназначенное для размещения одного взрослого человека. Данный термин охватывает как индивидуальное сиденье, так и часть многоместного нераздельного сиденья, предназначенную для одного взрослого человека.
- 2.5 Под "группой сидений" подразумеваются либо многоместное нераздельное сиденье, либо отдельные сиденья, установленные друг около друга (т.е. если наиболее выходящие вперед крепления одного сиденья находятся на одной линии с наиболее отдаленными сзади креплениями другого сиденья либо перед ними и на одной линии с наиболее выходящими вперед креплениями другого сиденья либо за ними), на которых может уместиться один или несколько взрослых лиц.

- 2.6 Под "многоместным нераздельным сиденьем" подразумевается приспособление с надлежащей отделкой, предназначенное для более чем одного взрослого человека".

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2001/10/Rev.1; неофициальные документы № 4, 13, 16 и 17, указанные в части А приложения 1 к настоящему докладу

23. Эксперт от Франции представил пересмотренный текст предложения (TRANS/WP.29/GRSG/2001/10/Rev.1) совместно с неофициальным документом № 13, содержащим исправления к тексту этого предложения на французском языке.

24. Для решения некоторых проблем были подготовлены и представлены неофициальные документы № 4, 16 и 17. И наконец, GRSG приняла предлагаемый документ TRANS/WP.29/GRSG/2001/10/Rev.1 с поправками, воспроизведенными в приложении 2 к настоящему докладу, и решила передать его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2001 года. С учетом многочисленных поправок этот текст был подготовлен в качестве проекта пересмотра 1 Правил, включающего поправки серии 02.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 39 (механизм для измерения скорости)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2001/15; неофициальный документ № 15, указанный в части А приложения 1 к настоящему докладу

25. GRSG рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRSG/2001/15 после рассмотрения разъяснений по поправкам, приведенным в неофициальном документе № 15. GRSG решила включить эту поправку к Правилам в документ TRANS/WP.29/2001/56 в качестве добавления 1 к нему и согласилась передать ее на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2001 года.

ПРАВИЛА № 43 (безопасные стекла)

- а) Разработка

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/4; TRANS/WP.29/GRSG/1999/12/Rev.1 и Add.1; TRANS/WP.29/GRSG/1999/30; TRANS/WP.29/GRSG/2001/4; TRANS/WP.29/GRSG/2001/7; TRANS/WP.29/GRSG/2001/8/Rev.1;



TRANS/WP.29/GRSG/2001/12; неофициальный документ № 8, указанный в части А приложения 1 к настоящему докладу

26. GRSG приняла исправления, содержащиеся в документах TRANS/WP.29/GRSG/2001/4 и TRANS/WP.29/GRSG/2001/12, и решила передать их на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2002 года в качестве, соответственно, проекта исправления 1 к пересмотру 1 Правил и исправления 2 к дополнению 4 к Правилам.

27. В связи с использованием альтернативной модели головы (TRANS/WP.29/GRSG/1999/4) эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что в его стране была проведена серия из 24 испытаний для проверки эквивалентности обеих моделей. Он отметил, что в результате испытания, проведенного в Германии, были получены более высокие значения, чем в ходе испытаний, проводившихся в его стране. Эксперт от Германии подтвердил различия в результатах этих испытаний. Оба эксперта согласились проанализировать и проверить эти результаты и представить соответствующую информацию GRSG.

28. GRSG согласилась продолжить рассмотрение этого вопроса и отметила, что, как она предполагает, такое сотрудничество поможет GRSG принять оптимальное решение относительно того, следует ли использовать предлагаемую альтернативную модель головы.

29. Перед рассмотрением предложений об установке безопасных стекол Председатель напомнил GRSG, что на предыдущей сессии было решено не обсуждать вопрос о постоянном коэффициенте пропускания света для стекол, расположенных за стойкой В, а дожидаться того, чтобы это предложение поддержало большинство договаривающихся сторон, применяющих Правила № 43.

30. Что касается этих предложений (TRANS/WP.29/GRSG/1999/12/Rev.1 и Add.1; TRANS/WP.29/GRSG/2001/7 и TRANS/WP.29/GRSG/2001/8/Rev.1), то эксперт от Японии снял свое предложение (TRANS/WP.29/GRSG/2001/7). Председатель отметил, что целесообразно подготовить соответствующее сводное предложение, исключив из него пункты, касающиеся постоянного коэффициента пропускания света для стекол, расположенных за стойкой В, для облегчения обсуждения в рамках GRSG.

31. Эксперт от КСАОД согласился подготовить сводный документ, но просил некоторым образом прояснить основные вопросы, по которым сохраняются разногласия. Экспертам от GRSG было также предложено связаться с экспертом от КСАОД, с тем

чтобы передать ему свои редакционные предложения, которые позволят улучшить этот текст.

32. GRSG решила отложить рассмотрение документа TRANS/WP.29/GRSG/1999/30, содержащего поправки к Правилам № 43; это потребуется, если будет принято предложение о глобальных технических правилах.

33. Эксперт от Франции сообщил GRSG, что после вступления в силу поправки, допускающей наличие зон затемнения на ветровом стекле, его толкование соответствующих положений Правил № 43 сводится к тому, что точка отсчета должна выбираться за пределами зон затемнения. Он отметил, что в соответствии с этим толкованием его страна отклонила официальное утверждение, согласно которому точка отсчета была установлена в зоне затемнения.

b) Проект глобальных технических правил (гтп)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/29; неофициальный документ № 7, указанный в части А приложения 1 к настоящему докладу

34. Эксперт от КСАОД представил неофициальный документ № 7, в котором в сжатом виде сопоставляются предписания Правил № 43, правила безопасности для автотранспортных средств (статья 29), действующие в Японии, федеральный стандарт FMVSS № 205 Соединенных Штатов Америки и решение, отобранное для гтп. Он разъяснил GRSG, что данный документ заменяет собой пояснительную часть документа TRANS/WP.29/GRSG/1999/29, и предложил рассмотреть его с целью уделения основного внимания главным вопросам, изложенным в предложении.

35. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что в данном документе тщательно резюмированы вышеупомянутые правила, и отметил, что он будет проанализирован в его стране. Он выразил надежду на то, что к следующей сессии он сможет сформировать свое мнение по этому документу.

36. Эксперт от КСАОД разъяснил, что предложение по проекту гтп основано на предложении мировой промышленности и что оно охватывает соответствующие положения, включая дополнение 4 к Правилам № 43. Он заявил, что его организация обсуждала эти аспекты с другими заводами-изготовителями из различных стран, с тем чтобы принять решение о том, следует ли включать дополнения 5 и 6 к этим Правилам в проект гтп.

37. GRSG частично рассмотрела неофициальный документ и достигла согласия с оговорками по следующим предлагаемым испытаниям: оптические приспособления на ветровых стеклах; светостойкость, высокая температура, влагостойкость и огнестойкость, а также по упразднению испытания на удар (198 г). Что касается выбора минимального значения коэффициента пропускания света - 70% или 75%, - то были высказаны противоположные мнения. Некоторые разногласия возникли в связи с вопросами испытания на удар (шар весом 227 г) и испытания модели головы. Что касается испытания на идентификацию цвета, то эксперты от Европейского сообщества, Бельгии и Соединенного Королевства высказались против его упразднения. GRSG решила продолжить рассмотрение этого предложения на сессии, которая состоится в апреле-мае 2002 года.

#### ПРОЕКТ ПРАВИЛ О ЗАЩИТЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИЙ М1 И М2 ОТ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ (разработка)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2001/16; TRANS/WP.29/GRSG/2001/20; неофициальный документ № 18, указанный в части А приложения 1 к настоящему докладу

38. GRSG рассмотрела и приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSG/2001/20, и часть предложения, изложенного в документе TRANS/WP.29/GRSG/2001/16, которая была представлена экспертом от Соединенного Королевства в качестве неофициального документа № 18 и воспроизводится ниже. GRSG решила передать эти тексты как WP.29, так и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2002 года.

Пункт 8.1.1 изменить следующим образом:

"...обычной езды на транспортном средстве с использованием его собственного двигателя (предотвращение от несанкционированного использования)".

Пункт 8.1.4 изменить следующим образом:

"...обычная езда на транспортном средстве с использованием его собственного двигателя невозможна".

Включить новый пункт 8.2.11 следующего содержания:

"8.2.11 Должна быть исключена возможность функционирования иммобилизатора так, чтобы нельзя было привести в действие тормоза транспортного средства".

39. Некоторые эксперты выразили опасения в связи с иммобилизацией транспортного средства при его несанкционированном использовании; об этом говорится в той части документа TRANS/WP.29/GRSG/2001/16, которая не была принята. GRSG решила продолжить рассмотрение этого вопроса и поручила секретариату разработать пересмотренный вариант данного документа, исключив из него принятые пункты (см. пункт 38 выше).

#### РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 97

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2001/17; неофициальный документ № 19, указанный в части А приложения 1 к настоящему докладу

40. GRSG приняла два исправления к правилам, содержащиеся в той части предложения, сформулированного в документе TRANS/WP.29/GRSG/2001/17, которая была представлена экспертом от Соединенного Королевства в качестве неофициального документа № 19 и воспроизведена ниже. GRSG решила передать этот текст как WP.29, так и AC.1 для его рассмотрения на их сессиях в марте 2002 года.

Исправление 1 к дополнению 1 к Правилам:

Пункт 26.1 изменить следующим образом:

"...обычной езды на транспортном средстве с использованием его собственного двигателя (предотвращение несанкционированного использования)".

Пункт 26.4 изменить следующим образом:

"...обычная езда на транспортном средстве с использованием его собственного двигателя невозможна".

Исправление 2 к дополнению 2 к поправкам серии № 01 к Правилам:

Включить новый пункт 31.11 следующего содержания:

"31.11 Должна быть исключена возможность функционирования иммобилизатора так, чтобы нельзя было привести в действие тормоза транспортного средства".

41. С учетом положений об иммобилизации транспортного средства при его несанкционированном использовании, содержащихся в той части документа TRANS/WP.29/GRSG/2001/17, которая не была принята, некоторые эксперты выразили опасение, как и в случае проекта правил о защите транспортных средств категорий M1 и M2 от несанкционированного использования. GRSG решила продолжить рассмотрение этого вопроса и поручила секретариату разработать пересмотренный вариант документа, исключив из него уже принятые пункты (см. пункт 40 выше).

42. Эксперт от Японии распространил вопросник по предельным исходным значениям для испытания на электростатический разряд. Он просил экспертов GRSG принять участие в заполнении вопросника и направить его г-ну Хоши.

#### ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

а) Проект правил, касающихся идентификации органов управления, сигнальных огней и индикаторов

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/19/Rev.4; TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.1; неофициальные документы № 5, 10 и 11, указанные в части А приложения 1 к настоящему докладу

43. Эксперт от Канады представил неофициальный документ № 10, в котором сведены воедино предложения, содержащиеся в документе TRANS/WP.29/GRSG/1999/19/Rev.4, неофициальном документе № 5, представленном экспертом от МОПАП, и некоторые замечания ИСО.

44. Эксперты GRSG изложили некоторые замечания, касающиеся заголовка, пункта 5.1.4, цвета индикатора несрабатывания пневмоподушек, в том числе боковых, и отсутствия ссылки на сноску 8 на обозначении несрабатывания боковой пневмоподушки. В соответствии с этими замечаниями GRSG в принципе согласилась с данным предложением, за исключением пункта 5.3.6. Эксперту от Канады было поручено подготовить это предложение в окончательном виде для его окончательного утверждения после повторного рассмотрения пункта 5.3.6 на сессии в апреле-мае 2002 года. GRSG

также приняла к сведению, что в данном предложении по-прежнему отсутствуют схемы расположения знаков официального утверждения, и подчеркнул, что без них данное предложение является неприемлемым.

45. В принципе было достигнуто согласие и по параллельному предложению с поправками, касающемуся гтп (неофициальный документ № 11), и эксперту от Канады было поручено представить окончательное предложение для рассмотрения на сессии в апреле-мае 2002 года с учетом замечаний по проекту правил. Эксперт от Канады четко заявил, что в случае гтп пункт 5.3.6 следует сохранить.

b) Проект глобальных технических правил, касающихся стеклоочистителей/стеклоомывателей и антиобледенителей/отпотевателей

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/28

46. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил GRSG, что до его сведения не было доведено мнение промышленности его страны относительно предложений, приведенных в проекте гтп, и запросил помощь со стороны европейской промышленности. Эксперт от МОПАП заявил, что намерен вступить в контакт с заводами-изготовителями США, с тем чтобы убедить их в необходимости представления данных, которые просил передать эксперт от Соединенных Штатов Америки.

47. Эксперт от Бельгии подчеркнул, что в проекте гтп следует учесть принятые поправки последних серий к Правилам № 43 для обеспечения последовательности этих положений.

48. GRSG решила продолжить рассмотрение данного предложения на своей следующей сессии.

c) Проект правил, касающихся поля зрения водителя

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2000/19

49. Эксперт от Бельгии, который согласился подготовить дополнительное предложение (TRANS/WP.29/GRSG/59, пункт 66) с отражением в нем вопроса о зонах затемнения, сообщил GRSG, что работа по этому предложению все еще продолжается. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии.

50. Эксперт от Японии изложил проект новых предписаний Японии, касающихся поля зрения водителя, который разрабатывается в его стране. Он сообщил GRSG о том, что цель этих предписаний состоит в ликвидации "мертвой зоны" и что это позволит уменьшить число детей, гибнущих в дорожно-транспортных происшествиях в его стране. Он вызвался представить дальнейшую информацию GRSG.

51. GRSG поблагодарила эксперта от Японии за представленную им информацию и сочла, что в текст проекта правил следует включить предписания по повышению безопасности. Эксперт от Европейского сообщества сообщил GRSG, что предписания, касающиеся улучшения видимости, будут также включены в директиву Европейского сообщества, касающуюся поля зрения водителя.

52. Эксперт от Франции представил неофициальный документ № 12, содержащий определение стоек "А" и предписания, касающиеся этих стоек. GRSG поручила секретариату распространить неофициальный документ № 12 под официальным условным обозначением к следующей сессии.

d) Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ)

53. GRSG рассмотрела и приняла неофициальный документ № 3 (воспроизведенный ниже), в котором исправлена ошибка, допущенная в Правилах. Было решено передать этот документ WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессии в марте 2002 года в качестве проекта исправления 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 105.

Пункт 5.1, таблица, изменить следующим образом:

.....	.....	...	...	...	...	...
5.1.3	Тормозное оборудование					
5.1.3.1			x	x	x	x
5.1.3.2		x				
.....	.....	...	...	...	...	...

Пункт 5.1.3 изменить следующим образом:

"5.1.3 Тормозное оборудование"

Включить новые пункты 5.1.3.1 и 5.1.3.2 следующего содержания:

- "5.1.3.1 Транспортные средства EX/III, AT, FL и OX должны отвечать всем соответствующим предписаниям Правил № 13, включая приложение 5.
- 5.1.3.2 Транспортные средства EX/II должны отвечать всем соответствующим предписаниям Правил № 13. Вместе с тем предписания приложения 5 не применяются".

e) Зеркала заднего вида

54. Секретариат сообщил GRSG, что министр транспорта Бельгии направил директору Отдела транспорта копию проекта предложения, представленного министрами транспорта Бенилюкса в Европейское сообщество, относительно отражения технического прогресса в директиве 71/127/ЕЕС Европейского сообщества, касающейся зеркал заднего вида. Копия этого предложения была распространена среди экспертов GRSG с целью их информирования.

55. Эксперт от Европейского сообщества подтвердил, что соответствующие службы Европейской комиссии работают над данным предложением и что его основная цель состоит в ликвидации "мертвых зон" в поле зрения водителя транспортного средства. GRSG согласилась с тем, что до внесения поправок в Правила № 46 (зеркала заднего вида), следует дождаться разработки вышеупомянутого предложения.

f) Неофициальное совещание по "общим задачам"

Документация: неофициальные документы № 1-15, указанные в части В приложения 1 к настоящему докладу

56. Эксперт от Японии, возглавляющий неофициальную группу по "общим задачам", сообщил об итогах совещания, состоявшегося до проведения совещания самой GRSG (см. пункт 2 выше).

57. Он проинформировал GRSG о том, что этой неофициальной группой был принят доклад о работе второй сессии (неофициальный документ № 15), и сообщил о деятельности специальной группы, которая ранее провела свое совещание в Токио 5 и 6 сентября 2001 года.



58. Он заявил, что неофициальная группа в принципе достигла согласия относительно разделения транспортных средств на категории М и N и приступила к рассмотрению общих определений массы и габаритов. Он отметил, что рассмотрение определений будет продолжено на следующем неофициальном совещании.

59. Он также сообщил GRSG, что эксперты, участвующие в работе, рассмотрели два предложения о концепции правил "0" и что в соответствии с достигнутой договоренностью на следующем совещании неофициальной группы будет вынесено на рассмотрение общее предложение. Он заявил, что экспертам было предложено направить свои замечания в адрес секретаря неофициальной группы для облегчения подготовки такого общего предложения.

60. И наконец, Председатель сообщил GRSG, что следующее неофициальное совещание будет проведено вновь перед сессией GRSG (следующей), которая состоится 29 апреля (вторая половина дня) и 30 апреля (первая половина дня) 2002 года.

Примечание секретариата: Проект доклада и неофициальные документы неофициальной группы по "общим задачам" имеются на вебсайте WP.29 в рубрике WP.29/GRSG.

#### ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

61. В соответствии с объявлением секретариата, сделанным во вторник, 9 октября 2001 года, и согласно Правилу 13 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690) GRSG назначила проведение выборов должностных лиц на среду, 10 октября 2001 года. GRSG избрала г-на Эрарио (Италия) Председателем, а г-на М. Матольчи заместителем Председателя обеих сессий, запланированных на 2002 год.

#### ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ ПРЕДСЕДАТЕЛЮ, Г-НУ МАРТИНУ

62. GRSG с сожалением приняла к сведению, что г-н Мартин выходит на заслуженную пенсию и, следовательно, уходит с поста Председателя GRSG, который он занимал в течение последних семи лет. В процессе этой деятельности, а также в качестве представителя Люксембурга в WP.29 он внес значительный вклад в повышение безопасности транспортных средств. Отметив его высокие заслуги, а также его желание и впредь возглавлять Рабочую группу даже после выхода на пенсию в своей стране и приняв во внимание предложение, внесенное экспертом от Европейского сообщества, GRSG единогласно избрала г-на Мартина своим Почетным председателем. Выразив мнение всех участников сессии, Секретарь поблагодарил г-на Мартина за успешное

выполнение обязанностей Председателя и пожелал ему продолжительного и благополучного пребывания на пенсии.

#### ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

63. Что касается восемьдесят второй сессии (апрель-май 2002 года), то GRSG решила продолжить практику проведения отдельного неофициального совещания до начала самой сессии GRSG, включив его в повестку дня этой сессии.

a) Неофициальное совещание по "общим задачам"

Это совещание будет проведено в Женеве в понедельник, 29 апреля (14 час. 30 мин.) и во вторник, 30 апреля (12 час. 30 мин.) 2002 года, с обеспечением устного перевода; на нем будут обсуждаться следующие вопросы:

- 1) Определение масс и габаритов (транспортные средства M1 и N1).
- 2) Определение категорий (транспортные средства M1 и N1).
- 3) Рассмотрение проекта глобальных технических правил "0".

b) Восемьдесят вторая сессия самой Рабочей группы GRSG

Сессия состоится в Женеве 30 апреля (14 час. 30 мин.) - 3 мая (12 час. 30 мин.) 2002 года<sup>1 2</sup> Была согласована следующая предварительная повестка дня:

1. Правила № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости), разработка
2. Правила № 52 (маломестные пассажирские транспортные средства M2 и M3), разработка
3. Правила № 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства), разработка
4. Правила № 66 (прочность верхней части конструкции), разработка
5. Правила № 43 (безопасные стекла)

6. Проект новых правил о защите транспортных средств категорий M1 и N1 от несанкционированного использования, разработка
  7. Правила № 97 (система сигнализации транспортных средств), разработка
  8. Прочие вопросы
    - 8.1 Проект новых правил, касающихся идентификации органов управления, сигнальных огней и индикаторов
    - 8.2 Проект новых глобальных технических правил, касающихся стеклоочистителей, стеклоомывателей, антиобледенителей и отпотевателей
    - 8.3 Проект новых правил, касающихся поля зрения водителя механических транспортных средств
    - 8.4 Доклад неофициального совещания по "общим задачам".
- 

---

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

<sup>2</sup> Во избежание перерыва в работе экспертов - участников сессии, специализирующихся в различных областях, вопросы будут рассматриваться в порядке их перечисления в повестке дня.

Приложение 1

Часть А

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ  
БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ В ХОДЕ СЕССИИ

<u>№</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт</u> <u>повестки</u> <u>дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
1.	Венгрией	6	А	Доклад неофициальной группы экспертов
2.	Нидерландами	2	А	Правила № 52 ЕЭК ООН: использование двери водителя в качестве аварийного выхода
3.	Секретариатом	11.4	А	Проект исправления к поправкам серии 02 к Правилам № 105
4.	МОПАП	6	А	Предлагаемые МОПАП поправки и исправления к Правилам ЕЭК № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара)
5.	МОПАП	11.1	А	Замечания МОПАП по предлагаемому проекту новых правил, касающихся органов управления, сигнальных огней и индикаторов
6.	МОПАП	1, 2 и 3	А	Замечания МОПАП по: Правилам № 36, Правилам № 52 Правилам № 107
7.	КСАОД	8.2	А	Глобальная сопоставительная таблица

<u>№</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт</u> <u>повестки</u> <u>дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
8.	США	8.1	A	Протокол испытания FMVSS № 201 свободно движущейся модели головы (49 CFR 572, подраздел L), использовавшейся в рамках испытания модели головы, предусмотренного в Правилах № 43 ЕЭК
9.	Испанией	4	A	Исследование последствий использования ремней безопасности с точки зрения Женевских Правил № 66
10.	Канадой	11.1	A	Предложение по проекту новых правил: единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении расположения и идентификации органов управления, сигнальных огней и индикаторов
11.	Канадой	11.1	A	Предложение по глобальным техническим правилам (гтп), касающимся единообразных предписаний в отношении расположения и идентификации органов управления, сигнальных огней и индикаторов автотранспортных средств
12.	Францией	11.3	Ф	Замечания относительно предложения по новым правилам, касающимся поля зрения
13.	Францией	6	Ф	Исправление к предложению Франции по проекту поправок к Правилам № 34, документ TRANS/WP.29/GRSG/2001/10/Rev.1
14.	Швецией	1	A	Поправки к документам TRANS/WP.29/GRSG/1999/20 и Add.1
15.	Италией	7	A	Правила № 39 - механизм для измерения скорости

<u>№</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт</u> <u>повестки</u> <u>дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
16.	Францией и Соединенным Королевством	6	A	Поправка к документу TRANS/WP.29/GRSG/2000/10/Rev.1
17.	Францией и Соединенным Королевством	6	A	Поправка к документу TRANS/WP.29/GRSG/2000/10/Rev.1
18.	Соединенным Королевством	9	A	Исправление к проекту правил о защите транспортных средств категорий M1 и N1 от несанкционированного использования
19.	Соединенным Королевством	10	A	Исправление к Правилам № 97
-	Секретариатом	11.5	A	Проект предложения о доработке директивы 71/127/ЕЕС Совета с учетом технического прогресса
-	Японией	10	A	Вопросник Японии по ограничению исходных значений в рамках испытания на электростатический разряд в соответствии с Правилами № 97 (система сигнализации транспортных средств) и проектом правил о защите транспортных средств категорий M1 и N1 от несанкционированного использования
-	Японией	11.3	A	Исследование по новым правилам, касающимся поля зрения водителя

Часть В

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ  
БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ В ХОДЕ НЕОФИЦИАЛЬНОГО  
СОВЕЩАНИЯ ПО "ОБЩИМ ВОПРОСАМ"

<u>№</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт</u> <u>повестки</u> <u>дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
1.	Японией	-	А	Проект повестки дня совещания в Токио
2.	Японией	2	А	Предложение по эффективным вариантам и аспектам, рассматриваемым в связи с разделением транспортных средств на категории
3.	Чешской Республикой	3	А	Предложения Чехии о разделении транспортных средств на категории
4.	Японией	3	А	Замечания Японии по документу СТ2-6
5.	МОПАП	3	А	Замечания МОПАП по документу СТ2-6
6.	Японией	3	А	Разделение транспортных средств на категории
7.	Японией	2	А	Резюме итогов состоявшегося в Токио совещания с ограниченным составом участников
8.	МОПАП	5	А	Проект предложения по глобальным техническим правилам "0"
9.	Канадой	3	А	Категории транспортных средств
10.	Японией	2	А	Совещание с ограниченным составом участников по вопросам классификации транспортных средств

- |     |               |   |   |                                                                                                                                                                                         |
|-----|---------------|---|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11. | Японией       | - | A | Предварительная повестка дня третьего совещания неофициальной группы по "общим задачам" в рамках GRSG                                                                                   |
| 12. | Японией       | 5 | A | Предложение по [проекту потенциальных глобальных технических правил (гтп), касающихся единообразных предписаний для общих определений категорий, масс и габаритов транспортных средств] |
| 13. | Нидерландами  | 4 | A | Предложение: определение общей длины и ширины                                                                                                                                           |
| 14. | Японией       | 5 | A | Сопоставление предложений Японии и МОПАП по проекту глобальных технических правил "0"                                                                                                   |
| 15. | Секретариатом | 2 | A | Проект доклада: второе совещание неофициальной группы по "общим задачам", 2 и 3 апреля 2000 года (GRSG 79)                                                                              |
-



Приложение 2

ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ TRANS/WP.29/GRSG/2001/10/Rev.1,  
ПРИНЯТЫЕ GRSG НА ЕЕ ВОСЕМЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ

Пункт 2.2.1 (касается только текста на английском языке), исключить квадратные скобки и исправить ссылку на пункт "2.2" на "4.2".

Пункт 3.2 (касается только текста на английском языке) изменить следующим образом:

"...in paragraph 4.2 and/or 7.2 if the types...".

Пункт 3.4.2 изменить следующим образом:

"...следует "RI", если транспортное средство официально утверждено на основании части I Правил, или "RII", если транспортное средство официально утверждено на основании частей I и II Правил, тире и знак официального утверждения...".

Пункт 4 (касается только текста на английском языке), исключить квадратные скобки.

Пункт 4.4 (касается только текста на английском языке), изменить ссылку на пункт "2.8" на "4.6".

Нумерацию пункта 4.8 (касается только текста на английском языке) следует изменить на "3.8".

Включить новый пункт 4.5 (касается только текста на английском языке) следующего содержания:

"4.5 под "емкостью топливного бака" подразумевается емкость топливного бака, указанная заводом-изготовителем; и".

Пункт 5.2 (касается только текста на французском языке), ссылку на "annex V, paragraph 3" следует исправить на "annex 5, paragraph 2".

Пункты 5.9.1 и 5.9.1.1 заменить следующим текстом (пункты 5.9.1-5.9.2):

- "5.9.1 Крышка заливной горловины топливного бака должна быть закреплена на патрубке наполнителя.
- 5.9.1.1 Предписания пункта 5.9.1 будут считаться выполненными, если предусмотрены меры по предотвращению чрезмерных испарений и проливания топлива из-за отсутствия крышки заливной горловины.

Этого можно достичь при помощи одного из следующих способов:

- 5.9.1.1.1 автоматического открытия и закрытия несъемной крышки заливной горловины,
- 5.9.1.1.2 использования конструктивных особенностей, препятствующих чрезмерному испарению и разливу топлива при отсутствии крышки заливной горловины,
- 5.9.1.1.3 использования любых других мер, дающих такой же результат. В качестве примеров можно сослаться на крышку заливной горловины со страховочным фалом, крышку заливной горловины с цепочкой или на крышку, оснащенную замком, отпирающимся ключом, который предназначен для замка зажигания транспортного средства. В этом случае ключ должен вытаскиваться из крышки заливной горловины только в положении "закрыто".
- 5.9.2 Уплотняющая прокладка между крышкой и горловиной наполнителя должна быть надежно закреплена на своем месте. Крышка должна надежно фиксироваться на своем месте по отношению к прокладке и горловине наполнителя в закрытом положении".

Пункт 7 (касается только текста на английском языке), исключить квадратные скобки.

Пункт 12.1 (касается только текста на французском языке), ссылку на "paragraph 8.1" следует изменить на "paragraph 11.1".

Включить новый пункт 13 следующего содержания:

- "13. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
- 13.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 02 ни одна из договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна

отказывать в предоставлении официального утверждения ЕЭК на основании настоящих Правил с поправками серии 02.

- 13.2 По истечении 12 месяцев после даты вступления в силу договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, должны предоставлять официальные утверждения ЕЭК только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, соответствует предписаниям настоящих Правил с поправками серии 02.
- 13.3 До истечения 12-месячного периода после даты вступления в силу поправок серии 02 к настоящим Правилам ни одна из договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отклонять национальное официальное утверждение по типу конструкции транспортного средства, тип которого официально утвержден на основании предыдущих серий поправок к настоящим Правилам.
- 13.4 По истечении 24-месячного периода после вступления в силу поправок серии 02 к настоящим Правилам договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в первоначальной национальной регистрации (первоначальное введение в эксплуатацию) транспортного средства, которое не отвечает предписаниям поправок серии 02 к настоящим Правилам".

Пункт 13 (прежний), изменить нумерацию на 14.

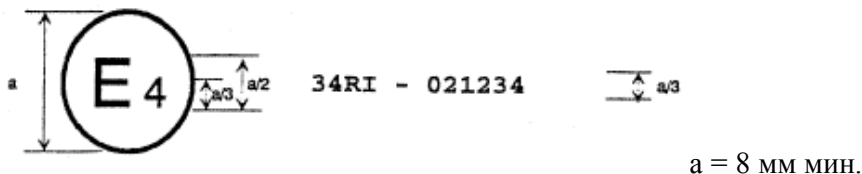
Приложение 2, изменить следующим образом:

"Приложение 2

СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ЗНАКОВ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Образец А

(см. пункт 3.4 настоящих Правил)

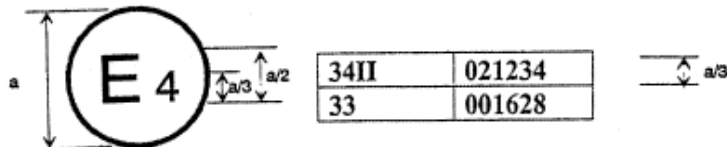


a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, свидетельствует о том, что данный тип был официально утвержден в Нидерландах (E4) на основании части I Правил № 34 под номером официального утверждения № 021234. Первые две цифры (02) номера официального утверждения указывают, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 34 с внесенными в них поправками серии 02.

Образец В

(см. пункт 3.5 настоящих Правил)



a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, свидетельствует о том, что данный тип был официально утвержден в Нидерландах (E4) на основании Правил № 34, части I и II, и Правил № 33\*. Номера официального утверждения указывают, что в момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 34 включали поправки серии 02, а Правила № 33 использовались в первоначальном виде.

---

\* Второй номер указан лишь в качестве примера".

---