



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/815  
17 January 2002

RUSSIAN  
Original: ENGLISH and FRENCH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

**A. ДОКЛАД WP.29 О РАБОТЕ ЕГО СТО ДВАДЦАТЬ ПЯТОЙ СЕССИИ  
(6-9 ноября 2001 года)**

**B. ДОКЛАДЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО/ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТОВ**

- 1) Соглашение 1958 года - девятнадцатая сессия Административного комитета (АС.1) измененного Соглашения (7 ноября 2001 года)
- 2) Соглашение 1998 года (глобальное) - третья сессия Исполнительного комитета (АС.3) Соглашения (8 ноября 2001 года)

## СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
УЧАСТНИКИ .....	1
ОТКРЫТИЕ СЕССИИ .....	2 - 7
<b>А. <u>Сессия WP.29</u></b>	
1. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ .....	8 - 10
2. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ НА 2002 ГОД.....	11
3. КООРДИНАЦИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ .....	12 -42
3.1 Доклад Административного комитета по координации работы (WP.20/АС.2).....	12 - 28
3.2 Программа работы и документация .....	29 - 32
3.2.1 Предварительный проект новых правил ЕЭК, касающихся качества воздуха в кабине, предложенный Австралией .....	33 - 35
3.2.2 Подготовка совещания за круглым столом: "Новые технологии, используемые в силовых установках транспортных средств" (февраль 2002 года) .....	36 и 37
3.3 Саморегулирующиеся транспортные системы .....	38 - 41
3.4. Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях (АС.7) .....	42
4. РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДОВ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ РАБОЧИХ ГРУПП WP.29 .....	43 - 80
4.1 Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) .....	43
4.2 Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG).....	44
4.3 Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) .....	45

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
4.4 Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) .....	46
4.5 Основные вопросы, рассмотренные на последних сессиях (устные доклады председателей) .....	47 - 80
4.5.1 Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) .....	47 - 55
4.5.2 Рабочая группа по вопросам шума (GRB) .....	56 - 60
4.5.3 Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) .....	61 - 71
4.5.4 Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) .....	72 - 80
5. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА .....	81 - 112
5.1 Статус Соглашения и прилагаемых к нему правил, включая последний доклад о ситуации в данной области .....	81 - 83
5.2 Рассмотрение проектов поправок к действующим правилам ..... (WP.29 рекомендовал принять предлагаемые проекты поправок к Правилам №№ 3, 4, 6, 7, 23, 36, 38, 39, 43, 48, 50, 52, 65, 77, 83, 87, 89, 91, 97, 98, 107, 112 и 113. Решения Административного комитета (АС.1) Соглашения 1958 года см. пункты 123-146 ниже).	84 - 108
(Пункт, рассмотрение которого было отложено) .....	97
5.3 Рассмотрение проектов новых правил	
(Пункты, рассмотрение которых было отложено) .....	109

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
5.4	Рассмотрение проектов поправок к действующим правилам, по которым сохраняются разногласия ..... 110 - 112 (WP.29 рекомендовал принять предлагаемые проекты поправок к Правилам № 107. Решения Административного комитета (АС.1) Соглашения 1958 года см. пункт 149 ниже).
	(Пункты, рассмотрение которых было отложено) ..... 110 и 111
6.	СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ) ..... 113
7.	СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА (ОСМОТРЫ) ..... 114 - 116
7.1	Статус Соглашения ..... 114 и 115
7.2	Рассмотрение проектов предписаний, которые будут включены в Соглашение в качестве приложений ..... 116
7.2.1	Проект предписания № 2 ..... 116
8.	ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ ..... 117 - 120
8.1	Публикация "Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29): методы работы; порядок присоединения" ..... 117 и 118
8.2	Возможная помощь странам АТЭС ..... 119
8.3	Запасные части ..... 120
9.	УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА ..... 121

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
<b><u>В. Сессии Административного/Исполнительного комитетов</u></b>	
1. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА - ДЕВЯТНАДЦАТАЯ СЕССИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА (АС.1) ИЗМЕНЕННОГО СОГЛАШЕНИЯ .....	122 - 150
1.1 Учреждение АС.1 .....	122
1.2 Проекты поправок к действующим правилам - <u>голосование в АС.1</u> .....	123 - 146
1.2.1 <u>Правила № 3</u> (светоотражающие приспособления) - проект дополнения 6 к поправкам серии 02 .....	123
1.2.2 <u>Правила № 4</u> (освещение заднего номерного знака) - проект дополнения 9 .....	124
1.2.3 <u>Правила № 6</u> (указатели поворота) - проект дополнения 10 к поправкам серии 01 .....	125
1.2.4 <u>Правила № 7</u> (подфарники, задние габаритные (боковые) огни, стоп-сигналы и контурные огни) - проект дополнения 6 к поправкам серии 02 .....	126
1.2.5 <u>Правила № 23</u> (задние фары) - проект дополнения 8 .....	127
1.2.6 <u>Правила № 36</u> (пассажирские транспортные средства большой вместимости) - проект дополнения 6 к поправкам серии 03 .....	128
1.2.7 <u>Правила № 38</u> (задние противотуманные огни) - проект дополнения 7 .....	129
1.2.8 <u>Правила № 39</u> (механизмы для измерения скорости) - проект дополнения 4 .....	130

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
1.2.9 <u>Правила № 43</u> (безопасные стекловые материалы) - исправление 1 к дополнению 6 .....	131
1.2.10 <u>Правила № 48</u> (установка устройств освещения и световой сигнализации) - проект дополнения 3 к поправкам серии 02 .....	132
1.2.11 <u>Правила № 50</u> (подфарники, задние габаритные огни, стоп-сигналы, указатели поворота для мотоциклов) - проект дополнения 5 .....	133
1.2.12 <u>Правила № 52</u> (пассажирские транспортные средства небольшой грузоподъемности категорий М2 и N3) - проект дополнения 4 к поправкам серии 01 .....	134
1.2.13 <u>Правила № 65</u> (специальные предупреждающие огни) - проект дополнения 3 .....	135
1.2.14 <u>Правила № 67</u> (оборудование механических транспортных средств, двигатели которых работают на сжиженном нефтяном газе) - пункт, рассмотрение которого было отложено	136
1.2.15 <u>Правила № 77</u> (стояночные фонари) - проект дополнения 6 .....	137
1.2.16 <u>Правила № 83</u> (выбросы из транспортных средств категорий М1 и N1) - исправление 1 к поправкам серии 05 .....	138
1.2.17 <u>Правила № 87</u> (дневные ходовые огни) - проект дополнения 4 ..	139
1.2.18 <u>Правила № 89</u> (устройства ограничения скорости) - проект дополнения 1 .....	140
1.2.19 <u>Правила № 91</u> (боковые габаритные фонари) - проект дополнения 4 .....	141
1.2.20 <u>Правила № 97</u> (системы сигнализации транспортных средств) - проект дополнения 3 к поправкам серии 01 .....	142

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
1.2.21	<u>Правила № 98</u> (фары с газоразрядными источниками света) - исправление 1 ..... 143
1.2.22	<u>Правила № 107</u> (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости) - проект дополнения 2 (см. также пункт 149) ..... 144
1.2.23	<u>Правила № 112</u> (фары, испускающие асимметричный луч ближнего света) - проект дополнения 1 ..... 145
1.2.24	<u>Правила № 113</u> (фары, испускающие симметричный луч ближнего света) - проект дополнения 1 ..... 146
1.3.	Рассмотрение проектов поправок к действующим правилам, по по которым сохраняются разногласия ( <u>голосование в АС.1</u> ) ..... 147 - 149
1.3.1	<u>Правила № 18</u> (защита от несанкционированного использования) - пункт, рассмотрение которого было отложено ..... 147
1.3.2	<u>Правила № 48</u> (установка устройств освещения и световой сигнализации) - пункт, рассмотрение которого было отложено . 148
1.3.3	<u>Правила № 107</u> (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости) - проект дополнения 2 (см. также пункт 144) ..... 149
1.4	Рассмотрение проектов новых правил (пункты, рассмотрение которых было отложено) ..... 150
2.	СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ) - ТРЕТЬЯ СЕССИЯ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА (АС.3) СОГЛАШЕНИЯ ..... 151 - 166
2.1	Статус Соглашения ..... 153

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
2.2	Открытое заседание ..... 154 - 165
2.2.1	Рекомендации договаривающихся сторон, касающиеся приоритетов в области разработки глобальных технических правил ..... 154 и 155
2.2.2	Положение в связи с рекомендациями Европейского сообщества по приоритетам в области разработки глобальных технических правил ..... 156
2.2.3	Представление предложений о разработке глобальных технических правил ..... 157 - 160
2.2.4	Руководящие указания по разработке правил для вспомогательных рабочих групп WP.29 ..... 161 и 162
2.2.5	Формат будущих глобальных технических правил ..... 163
2.2.6	Организация работы вспомогательных органов WP.29 в связи с подготовкой глобальных технических правил ..... 164
2.2.7	Прочие вопросы ..... 165
2.3	Закрытое заседание ..... 166
2.3.1	Правовые и административные процедуры, касающиеся Соглашения ..... 166

\* \* \*

Приложение - Перечень неофициальных документов, распространенных без условного обозначения в ходе сто двадцать пятой сессии

---



## ДОКЛАД

### УЧАСТНИКИ

1. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) провел свою сто двадцать пятую сессию 6-9 ноября 2001 года под председательством Б. Говена (Франция). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) на сессии были представлены следующие страны: Австралия, Австрия, Андорра, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Испания, Италия, Канада, Китайская Народная Республика, Латвия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Корея, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швейцария, Швеция, Эстония, Югославия, Южно-Африканская Республика и Япония. В работе сессии приняли участие представители Европейского сообщества (ЕС). Были также представлены следующие неправительственные организации: Международная организация по стандартизации (ИСО), Международный туристский альянс/Международная автомобильная ассоциация (МТА/ФИА), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Брюссельская рабочая группа 1952 года (БРГ), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТА), Федерация европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международная ассоциация представителей нефтяной промышленности по охране окружающей среды (ИПИЕКА), Европейская федерация ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Международная конфедерация ассоциаций экспертов и консультантов (СИДАДЕК). По приглашению секретариата в работе сессии приняли участие эксперты от Ассоциации заводов-изготовителей двигателей и оборудования (МЕМА) и от Ассоциации заводов-изготовителей двигателей (ЕМА).

### ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. Обратившись к делегатам, г-н Х. Капел Феррер, директор Отдела транспорта, тепло приветствовал высокопоставленных представителей Европейского сообщества, Соединенных Штатов Америки и Андорры. Упомянув о террористических актах, имевших место 11 сентября, он выразил сочувствие представителям Соединенных Штатов Америки, а также пожелание относительно того, чтобы подобное не повторялось впредь.

В этой связи он подчеркнул важное значение деятельности WP.29 в области противоугонных устройств и просил WP.29 активизировать свою работу в целях усиления безопасности и защиты транспортных средств от угона с уделением особого внимания транспортным средствам большой грузоподъемности и транспортным средствам, используемым для перевозки опасных грузов. Упомянув о другом трагическом событии, связанном с транспортом, которое произошло в Сен-Готардском туннеле, он отметил, что Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях подготовила проект рекомендаций по повышению безопасности в туннелях, и сослался на те рекомендации, которые применяются к автотранспортным средствам. В этой связи он просил WP.29 ускорить свою нормативную деятельность в области противопожарной защиты транспортных средств. Он также подчеркнул важное значение усиления противопожарной защиты эксплуатируемых транспортных средств. Г-н Капел Феррер также сослался на совещание за круглым столом на тему: "Новые технологии, используемые в силовых установках транспортных средств", которое должно быть проведено в ходе шестьдесят четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту, и поблагодарил тех, кто принимает участие в его подготовке, за их усилия, предпринимаемые с целью успешного проведения данного мероприятия.

3. Директор Отдела также сообщил WP.29, что Исполнительный секретарь ЕЭК г-жа Д. Хюбнер, покинув свой пост в ЕЭК, перешла на работу в правительство Польши и что обязанности Исполнительного секретаря исполняет г-н П. Гаронна (Италия). В связи с Отделом транспорта и, в частности, секретариатом WP.29 директор объявил, что отобранный кандидат на замещение должности Секретаря GRPE, GRB и GRE г-н Р. Юбер (Люксембург) выйдет на работу в Отделе 1 февраля 2002 года. В завершение своего выступления г-н Капел Феррер вновь заверил WP.29 в готовности секретариата выполнять поставленные перед ним задачи и в его приверженности этому делу.

4. Г-н П. Вайссенберг, директор Генерального директората по вопросам предпринимательства Комиссии европейских сообществ, кратко изложил WP.29 экономические и социальные задачи, стоящие перед автомобильной промышленностью. Он заявил, что в Европейском союзе в 1996 году был полностью сформирован единый рынок легковых транспортных средств и что вскоре после этого ЕС стал договаривающейся стороной соглашений 1958 и 1998 годов. Он отметил достижения нормативного характера в области безопасности транспортных средств и охраны окружающей среды и просил WP.29 принять участие в усилиях по повышению безопасности пешеходов. Он заявил, что в результате усовершенствования конструкции автотранспортных средств из 9 000 человек, которые ежегодно погибают в дорожно-транспортных происшествиях в Европейском сообществе, можно было бы спасти жизни 2 000 пешеходов и велосипедистов в год. Он охарактеризовал рассматриваемые в

настоящее время обязательства европейских, японских и корейских предприятий, производящих автотранспортные средства, относительно того, чтобы начиная уже с 2002 года усовершенствовать соответствующие элементы пассивной и активной безопасности транспортных средств, приступив с 2005 года к эксплуатации транспортных средств, конструкция которых способствует защите пешеходов от телесных повреждений. Он просил WP.29 приступить к выполнению этой задачи и к обеспечению глобального согласования в данной области и счел, что это одно из приоритетных направлений в работе WP.29.

5. Намерения относительно повышения безопасности пешеходов были одобрены представителем Японии, который сообщил о планах своего правительства внести предложения относительно принятия нормативных мер на основе национального опыта, а также деятельности, проводящейся в рамках Международной организации по научно-исследовательскому сотрудничеству (МОНИС). Представитель Соединенных Штатов Америки заявила, что в связи с безопасностью пешеходов автомобильный транспорт в ее стране во многих отношениях отличается от автомобильного транспорта в Европе или Японии, но указала на заинтересованность в обмене имеющимся у США опытом научно-исследовательской и нормативной деятельности и в сотрудничестве в рамках усилий по разработке международных правил, касающихся повышения безопасности пешеходов.

6. Г-н С. Крацке, заместитель руководителя по вопросам стандартов безопасности Национальной администрации безопасности движения (НАБД) Соединенных Штатов Америки, признал, что его присутствие на сессии обусловлено стремлением WP.29 к глобальному согласованию правил, касающихся транспортных средств, и отметил, что никто из его предшественников не имел такой возможности в прошлом. Он поблагодарил делегатов за поддержку, выраженную его стране и жертвам террористических актов, имевших место 11 сентября 2001 года. Он сослался на свою личную приверженность делу повышения стандартов безопасности автотранспортных средств, согласованных на глобальном уровне в рамках Соглашения 1998 года. Он разъяснил, что существующие различия в численности автомобильных парков, поведении водителей, а также в правовых системах разных стран определяют неизбежные расхождения в требованиях, касающихся рабочих характеристик транспортных средств, а также их частей и систем. Вместе с тем он отметил аспекты - как, например, подголовники автомобильных сидений и элементы удерживающих механизмов двери, - по которым можно быстро достичь прогресса в рамках глобального согласования. Он выразил пожелание относительно реализации имеющихся потенциальных возможностей на основе глобальных технических правил,

разрабатываемых в соответствии с Глобальным соглашением от 25 июня 1998 года. Он вновь заявил о готовности к сотрудничеству в осуществлении данной деятельности и в разработке глобальных технических правил, обеспечивающих наиболее приемлемые стандарты безопасности.

7. Г-н М. Альварес, министр экономики Андорры, также выразил сожаление Соединенным Штатам Америки и заявил, что его страна поддерживает США. Он отметил, что деятельность WP.29 имеет весьма важное значение для его страны, поскольку Андорра может полагаться только на автомобильный транспорт. Он подтвердил намерение своего правительства определить масштабы правовой поддержки в деле согласования своих национальных требований с требованиями, применяющимися к автотранспортным средствам и автомобильному транспорту в рамках ЕЭК.

## **A. СЕССИЯ WP.29**

### **1. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

8. WP.29 утвердил предварительную повестку дня (TRANS/WP.29/814) с указанными ниже изменениями:

i) Дополнительный документ:

Пункт 5.2.8 документ TRANS/WP.29/2001/56/ Add.1

ii) Дополнительный пункт:

8.3 Запасные части

iii) Пункты, рассмотрение которых было отложено (причины излагаются в пункте 12 ниже):

5.2.8 Правила № 89, только документ TRANS/WP.29/2001/56/Add.1;

5.2.14 Правила № 67;

5.3.1 – 5.3.3 Проекты новых правил;

5.4.1 и 5.4.2 Проекты поправок, по которым сохраняются разногласия.

9. Секретариат сообщил, что первоначальные варианты рабочих документов были своевременно представлены в Интернете на вебсайте WP.29 (<http://www.unecce.org/trans/main/welcwp29.htm>) и что на этом же вебсайте были представлены также неофициальные документы № 1-14, поступившие в секретариат до четверга, 1 ноября 2001 года. Что касается их опубликования, то, как подтвердил секретариат, ряд документов были выпущены только в конце октября, причем некоторые из них не на всех трех рабочих языках ЕЭК. Пока не издан доклад WP.29 о работе его сто двадцать четвертой сессии (TRANS/WP.29/792) и доклады GRSP и GRPE о работе их соответственно двадцать девятой и сорок седьмой сессий. Только последний из указанных выше трех докладов (TRANS/WP.29/GRPE/42) был передан секретариатом для опубликования с опозданием, т.е. через девять дней после истечения установленного для нынешней сессии WP.29 предельного десятидневного срока опубликования документации.

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

## **2. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ НА 2002 ГОД**

11. В соответствии с правилом 13 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690) WP.29 провел выборы должностных лиц в среду, 7 ноября 2001 года, подтвердив, что г-н Б. Говен (Франция) и г-н В. Кутенев (Российская Федерация) будут исполнять обязанности соответственно Председателя и заместителя Председателя трех сессий, намеченных на 2002 год.

## **3. КООРДИНАЦИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ**

### **3.1 Доклад Административного комитета по координации работы (WP.29/AC.2)**

12. Семьдесят седьмая сессия WP.29/AC.2, на которой был рассмотрен вопрос о координации и организации работы WP.29, состоялась 5 ноября 2001 года под председательством г-на Б. Говена (Франция); на ней присутствовали представители Европейского сообщества (ЕС); Германии, Италии, Люксембурга, Нидерландов, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции и Японии. По приглашению WP.29 с целью консультирования WP.29/AC.2 относительно его будущей роли в области саморегулирующихся транспортных систем (TRANS/WP.29/792, пункты 23 и 26) в работе сессии приняли участие представители Канады.

13. WP.29/AC.2 пересмотрел предварительную повестку дня текущей сессии WP.29 (TRANS/WP.29/790) и рекомендовал внести в нее некоторые изменения (см. пункт 8 выше). В связи с пунктами, рассмотрение которых было отложено, было отмечено следующее:

- a) по пункту 5.2.8, документ TRANS/WP.29/2001/56/Add.1: в рамках ЕК пока не достигнуто согласие, так как после проведения восемьдесят первой сессии GRSG, на которой было внесено предложение по этой поправке, прошло еще немного времени; для подтверждения ее практической целесообразности, возможно, потребуется провести некоторые испытания;
- b) по пункту 5.2.14: для достижения согласия в рамках ЕК требуется дополнительное время;
- c) по пунктам 5.3.1 – 5.3.3: внутренние процедуры в рамках ЕК все еще разрабатываются и, следовательно, прежде чем их рассматривать и проводить по ним голосование в рамках АС.1, следует дождаться завершения их разработки;
- d) по пункту 5.4.1: голосование следует провести в связи с соответствующим проектом новых правил (пункт 5.3.1);
- e) по пункту 5.4.2: в рамках ЕЭК пока не достигнуто согласие.

14. WP.29/AC.2 пересмотрел обновленный вариант программы работы. В качестве итогов работы за день были представлены следующие два новых пункта программы для всех вспомогательных рабочих групп, а также для самого WP.29:

- i) безопасность транспортных средств в туннелях и
- ii) запасные части

(дальнейшая подробная информация приведена в пунктах 3.4 и 8.3 ниже).

15. Что касается планирования работы, то WP.29/AC.2 высоко оценил предложение Соединенных Штатов Америки о разработке глобальных технических правил, касающихся бортовых диагностических систем для транспортных средств большой грузоподъемности (неофициальный документ № 13), и в данном отношении одобрил предложения, касающиеся процесса разработки и форматирования глобальных технических правил (неофициальные документы № 5 и 6).

16. Упомянув о результатах проведенного Японией исследования, касающегося поля зрения водителя, которые были представлены на предыдущей сессии WP.29 (TRANS/WP.29/792, пункты 125 и 126), WP.29/AC.2 воздал должное вкладу Российской Федерации (неофициальный документ № 14) и представителя Соединенных Штатов Америки, передавшего экземпляры FMVSS 128 (Федерального стандарта, касающегося безопасности конструкции автомобиля) (зоны прямого обзора), который был предложен в Соединенных Штатах Америки в конце 70-х годов, и информацию, лежавшую в основе его подготовки и последующей окончательной доработки.

17. WP.29/AC.2 рассмотрел также проект программы работы WP.29 и его вспомогательных органов на 2002-2006 годы (TRANS/WP.29/2001/64) и рекомендовал внести некоторые редакционные поправки (подробная информация приведена в пункте 3.2 ниже).

18. Рассмотрев предложение Австралии о разработке проекта новых правил, касающихся качества воздуха в кабине транспортного средства, WP.29/AC.2 изучил представленные Канадой доказательства в подтверждение ее точки зрения (неофициальный документ № 3), упомянул об информации, представленной Российской Федерацией в ходе предыдущей сессии WP.29 (был вновь распространен неофициальный документ № 12 сто двадцать четвертой сессии), и отметил информацию о результатах исследования качества воздуха в автотранспортных средствах, которое было проведено в Соединенном Королевстве. WP.29/AC.2 пришел к заключению о том, что вопрос о предотвращении отравления монооксидом углерода в транспортных средствах не может рассматриваться раньше вопроса о числе погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Он рекомендовал WP.29 проследить за техническими разработками, проводящимися в Австралии, но отметил, что не следует в первоочередном порядке разрабатывать международные правила, касающиеся опасности непреднамеренного отравления и/или отравления с целью самоубийства монооксидом углерода, содержащимся в выхлопных газах.

19. WP.29/AC.2 пересмотрел проект программы работы совещания за круглым столом на тему: "Новые технологии, используемые в силовых установках транспортных средств" (см. пункт 3.2.2 ниже), и предложил организационному комитету и GRPE окончательно проверить состояние его готовности 15 января 2002 года перед началом сорок третьей сессии GRPE.

20. Г-н И. Ян Ной (начальник отдела эргономики министерства транспорта Канады), Председатель Рабочей группы МОНИС по саморегулирующимся транспортным системам (СТС), предоставил WP.29/AC.2 возможность предварительно рассмотреть и обсудить

материалы, подготовленные им для WP.29 (подробная информация приводится в пункте 3.3 ниже). WP.29/АС.2 решил рассмотреть на семьдесят восьмой сессии (март 2002 года) в рамках одного из существенных пунктов своей повестки дня вопрос о будущем участии WP.29 в усилиях по обеспечению согласования в области СТС с учетом также совещания за круглым столом; в марте 2001 года было внесено предложение о проведении этого совещания в феврале 2003 года (TRANS/WP.29/776, пункт 6).

21. WP.29/АС.2 рассмотрел также неофициальное предложение представителя Соединенного Королевства об усовершенствовании системы официального утверждения типа ЕЭК для обеспечения ее единообразного применения, включая надлежащие меры по решению проблем, связанных с несоответствием продукции официально утвержденному типу. Представитель Соединенного Королевства заявил о намерении окончательно доработать свое предложение и вынести его на рассмотрение WP.29 на его следующей сессии, которая состоится в марте 2002 года.

22. Был рассмотрен также вопрос о ситуации в связи со всеми тремя соглашениями, относящимися к компетенции WP.29, и их статусе; подробная информация в этой связи приводится в пунктах 5, 6 и 7 ниже. Что касается Соглашения 1998 года (Глобального), то WP.29/АС.2 предложил Исполнительному комитету АС.3 этого Соглашения рассмотреть запрос Председателя GRE (сформулированный в качестве неофициального документа "АС.2-2"), с тем чтобы разъяснить связь между технической областью применения Соглашения и его воздействием на сектор торговли.

23. Секретариат упомянул об информации МКТА о том, что аспекты, касающиеся завершения разработки предложения по проекту предписания № 2, которое должно быть включено в Соглашение 1997 года (Осмотры) в качестве приложения, не могут быть своевременно доработаны к сессии, намеченной на март 2002 года, как это предполагалось в ходе сто двадцать третьей сессии WP.29 (TRANS/WP.29/776, пункты 94 и 95). По этой причине WP.29/АС.2 рекомендовал отложить рассмотрение вопросов, касающихся Соглашения 1997 года, до июня 2002 года.

24. При рассмотрении всех аспектов эффективности деятельности WP.29 Административный комитет по координации работы рекомендовал сохранить существующий график, предусматривающий проведение трех сессий в год в течение полной недели, и наиболее эффективным образом использовать имеющееся время. Исходя из этого, WP.29/АС.2 предложил в связи с мартовской сессией WP.29 2002 года:



а) созвать в четверг, 14 марта 2002 года, и при необходимости в пятницу, 15 марта 2002 года (до чтения доклада), неофициальное совещание Административного комитета АС.1 Соглашения 1958 года, с тем чтобы провести обстоятельный обмен мнениями и опытом, касающимися процедур официального утверждения по типу конструкции, и рассмотреть меры по их совершенствованию (см. пункт 21 выше);

б) закончить сессию в пятницу, 15 марта 2002 года, в 12 час. 30 мин. и передать сэкономленную половину рабочего дня одной из вспомогательных рабочих групп для проведения совещания в 2002 году с устным переводом, если возникнет такая необходимость.

25. WP.29/АС.2 заслушал сообщение секретариата о подготовке к выпуску публикации "WP.29: методы работы; порядок присоединения" (подробная информация приведена в пункте 8.1 ниже).

26. От Рабочей группы по безопасности дорожного движения было получено предложение по обновлению определений мопеда и мотоцикла в Венской конвенции о дорожном движении 1968 года и Соглашении 1971 года, дополняющем Конвенцию о дорожном движении (TRANS/WP.1/2001/34). WP.29/АС.2 рекомендовал передать этот документ для рассмотрения GRSG на ее семьдесят второй сессии (29 апреля - 3 мая 2002 года) и просить GRSG ускорить процесс принятия решения и довести его до сведения WP.1.

27. И наконец, WP.29/АС.2 рассмотрел предложение Австралии об оказании по соответствующему запросу технической помощи странам АТЭС (TRANS/WP.29/2001/63). Он дал высокую оценку работе, проделанной АТЭС, консультативной помощи, предоставленной Австралией и Японией, и высказался за продолжение оказания содействия по мере возникновения такой необходимости.

28. Всемирный форум WP.29 принял к сведению доклад о работе сессии WP.29/АС.2 и согласился с его рекомендациями. При необходимости эти рекомендации отражены в соответствующих разделах доклада.

### 3.2 Программа работы и документация

Документация: TRANS/WP.29/2001/1/Amend.2; TRANS/WP.29/2001/64; неофициальный документ № 14, указанный в приложении к настоящему докладу

29. Был принят к сведению обновленный вариант программы работы, подготовленный секретариатом (TRANS/WP.29/2001/1/Amend.2). WP.29 предложил председателям вспомогательных органов изучить эту программу и сообщить в секретариат о любых исправлениях или изменениях, которые будут сочтены необходимыми. Секретариат обратил внимание на то, что, за исключением первой страницы, условное обозначение документа следует исправить на: "../Amend.2".

30. Представитель Российской Федерации внес на рассмотрение неофициальный документ № 14 и сообщил о своей готовности поделиться накопленным в его стране опытом разработки стандартов, касающихся поля зрения водителя, в соответствии с предложением Японии, высказанным на предыдущей сессии WP.29 (см. пункт 16 выше). WP.29 отметил, что такой пункт программы уже предусмотрен в плане работы GRSG и что ожидается поступление подходящего рабочего предложения. Представитель Европейского сообщества проинформировал WP.29 о том, что для этого могут также использоваться результаты работы по техническому согласованию, которая в настоящее время ведется в связи с директивой ЕК о зеркалах заднего вида.

31. Сославшись на программу работы GRPE, эксперт от МОПАП напомнил о срочной необходимости согласования Правил № 49 (загрязняющие вещества, выделяемые двигателями с воспламенением от сжатия, двигателями, работающими на природном газе, и двигателями с принудительным зажиганием, работающими на сжиженном нефтяном газе (СНГ)), с обновленной директивой ЕК и высказался за то, чтобы GRPE рассмотрела предложение, представленное МОПАП, на своей следующей сессии в январе 2002 года. Председатель GRPE и секретариат пообещали оказать помощь в этой работе, отметив, что крайний срок для опубликования документов к сорок третьей сессии GRPE - за десять недель до ее начала - уже истек 5 ноября 2001 года.

32. В соответствии с рекомендацией Административного комитета по координации работы (см. пункт 17 выше) WP.29 рассмотрел и утвердил проект своей программы работы на 2002-2006 годы (TRANS/WP.29/2001/64). Были высказаны предложения по улучшению редакционного оформления этого документа (выделение разделов,

касающихся ожидаемых результатов, с помощью абзацев). WP.29 решил передать этот документ с внесенными в него в официальном порядке исправлениями Комитету по внутреннему транспорту для рассмотрения на его предстоящей шестьдесят четвертой сессии (19-21 февраля 2002 года).

3.2.1 Предварительный проект новых правил ЕЭК, касающихся качества воздуха в кабине, предложенный Австралией

Документация: неофициальный документ № 3, указанный в приложении к настоящему докладу; неофициальный документ № 12 сто двадцать четвертой сессии WP.29 (распространен повторно, см. приложение к настоящему докладу)

33. Внеся на рассмотрение неофициальный документ № 3, представитель от Канады подтвердил точку зрения WP.29/АС.2 о том, что число несчастных случаев со смертельным исходом, вызванных отравлением монооксидом углерода в кабине транспортных средств, незначительно по сравнению с общим числом жертв дорожно-транспортных происшествий (см. пункт 18 выше). Он представил статистические данные, показывающие, что снижение содержания монооксида углерода в отработавших газах эксплуатируемых в настоящее время транспортных средств существенно уменьшает опасность непреднамеренного отравления. Он вызвался проинформировать WP.29 о замечаниях, которые могут быть получены по этому вопросу в связи с уведомлением, о котором сообщается в его неофициальном документе.

34. Представитель Российской Федерации напомнил об аспектах безопасности, связанных с качеством воздуха в салонах транспортных средств, и сообщил о национальном стандарте, применяемом в его стране (неофициальный документ № 12 сто двадцать четвертой сессии).

35. По рекомендации WP.29/АС.2 Всемирный форум решил сохранить вопрос о качестве воздуха в кабине автомобилей в своей повестке дня и собрать соответствующую информацию, но сделал вывод о том, что срочной необходимости разрабатывать международные правила в этой области не существует. Представитель Австралии согласился с этим выводом, поблагодарил за высказанные замечания и вызвался проинформировать WP.29 о любых новых изменениях.

3.2.2 Подготовка совещания за круглым столом: "Новые технологии, используемые в силовых установках транспортных средств"

Документация: неофициальный документ № 8, указанный в приложении к настоящему докладу

36. Всемирный форум WP.29 принял к сведению проект программы совещания за круглым столом на тему: "Новые технологии, используемые в силовых установках транспортных средств", который был предложен организаторами в ходе совещания, состоявшегося в Париже 23 октября 2001 года (неофициальный документ № 8). Председатель WP.29 рассказал о целях этого совещания за круглым столом и отметил, что материалы, которые планируется на нем рассмотреть, окажутся весьма полезными и позволят получить четкое представление о существующих и будущих технологиях.

37. Эксперты от МОПАП и КСАОД сообщили о ходе подготовки к этому совещанию и вновь заявили о своей готовности принять в нем участие. Для того чтобы на этом совещании можно было ознакомиться не только с существующими, но и с будущими технологиями, было предложено изменить порядок представления документов во время обсуждения темы "Развитие технологий, используемых в двигателях" (в начале программы включить обзор концепций силовых установок и рассмотреть "другие" концепции силовых установок в конце обсуждения).

3.3 Саморегулирующиеся транспортные системы (СТС)

Документация: неофициальный документ № 15, указанный в приложении к настоящему докладу

38. В соответствии с предложением, высказанным WP.29 на его июньской сессии, Председатель Рабочей группы по СТС МОНИС г-н И. Ян Ной (начальник отдела эргономики министерства транспорта Канады) ознакомил участников с ходом разработки СТС, их потенциальными возможностями и связанными с ними задачами. В ходе своего выступления г-н Ной обозначил преимущества и опасности применения технологии СТС, сообщил WP.29 о трудностях, которые могут возникнуть в результате стремительного технологического развития при определении стратегий и осуществлении контроля за соблюдением нормативных требований, и изложил свои соображения относительно того, каким образом WP.29 может решать эти проблемы в сотрудничестве с Рабочей группой по СТС МОНИС и рабочими группами ЕЭК по безопасности дорожного движения (WP.1)

и по перевозкам опасных грузов (WP.15). Он также высказал некоторые предварительные замечания о распределении обязанностей между вспомогательными органами WP.29. Полный текст его сообщения ("Power Point") имеется на вебсайте WP.29 ("Informal documents - 125th session") ("неофициальные документы - 125-я сессия").

39. Представитель Японии внес на рассмотрение неофициальный документ № 15 с перечнем систем СТС, которые уже были разработаны и/или находятся на стадии разработки в рамках проекта по повышению безопасности транспортных средств (ASV-2).

40. В ходе последовавшего за этим обсуждения г-н Ной и представитель Японии ответили на ряд конкретных вопросов. Председатель GRRF упомянул о рассмотрении технологии СТС в связи с торможением транспортных средств. Представитель ФЕМА отметил возможности применения систем СТС для мотоциклов и указал на некоторые проблемы. Г-н Ной подтвердил свое намерение принять участие в пятьдесят первой сессии GRRF (4-8 февраля 2002 года), на которой будет уделено пристальное внимание саморегулирующимся системам адаптации скорости, что предполагает также использование тормозных систем транспортных средств.

41. Всемирный форум WP.29 одобрил намерение WP.29/AC.2 включить вопрос о СТС в повестку дня своей мартовской сессии 2002 года и рассмотреть в этой связи вопрос о подготовке совещания за круглым столом, намеченного на февраль 2003 года (см. пункт 20 выше).

#### 3.4 Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях (AC.7)

Документация: неофициальный документ № 7, указанный в приложении к настоящему докладу

42. Секретариат проинформировал WP.29 о том, что вышеупомянутая группа экспертов завершила разработку рекомендаций о повышении безопасности в дорожных туннелях в ходе своего четвертого совещания, которое состоялось в Женеве 9-11 июля 2001 года. С докладом о работе этого совещания (TRANS/AC.7/8) можно ознакомиться на вебсайте Отдела транспорта (<http://www.unecese.org/trans/Welcome.html>); Всемирному форуму WP.29 были переданы выдержки из проекта рекомендаций, касающихся автотранспортных средств (неофициальный документ № 7). Секретариат предложил делегациям рассмотреть проект этих рекомендаций и как можно скорее направить все

соответствующие замечания в секретариат Отдела транспорта. Он разъяснил, что эти рекомендации, как ожидается, будут рассмотрены и одобрены Комитетом по внутреннему транспорту на его предстоящей шестьдесят четвертой сессии (19-21 февраля 2002 года).

#### **4. РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДОВ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ РАБОЧИХ ГРУПП WP.29**

##### **4.1 Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) (сорок шестая сессия, 27-30 марта 2001 года)**

Документация: TRANS/WP.29/GRE/46

43. Всемирный форум WP.29 напомнил об устном сообщении, сделанном Председателем GRE на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/792, пункты 41-46), и утвердил этот доклад.

##### **4.2 Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (восьмидесятая сессия, 2-6 апреля 2001 года)**

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/59

44. Было принято к сведению устное сообщение, сделанное Председателем GRSG в ходе сто двадцать четвертой сессии (TRANS/WP.29/792, пункты 47-53), и WP.29 утвердил этот доклад.

##### **4.3 Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) (двадцать девятая сессия, 7-11 мая 2001 года)**

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/29

45. Всемирный форум WP.29 напомнил об отчете по итогам работы сессии, который был представлен Председателем GRSP на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/792, пункты 54-63), и утвердил этот доклад.

- 4.4 Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE)  
(сорок вторая сессия, 28-31 мая 2001 года)

Документация: TRANS/WP.29/GRPE/42

46. Было принято к сведению сообщение, сделанное Председателем GRPE на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/792, пункты 64-78), и WP.29 утвердил этот доклад. Было обращено внимание на то, что в ряде пунктов при упоминании "сроков проведения следующей сессии" должно быть указано 15-18 января 2002 года.

- 4.5 Основные вопросы, рассмотренные на последних сессиях  
(устные доклады председателей)

- 4.5.1 Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)  
(Пятидесятая сессия, 10-12 сентября 2001 года)

47. Председатель GRRF проинформировал WP.29 о том, что для Правил № 13 были приняты два документа с поправками. В ходе пятьдесят первой сессии продолжится работа над правилами № 13 и 13-Н. Предполагается рассмотреть конкретные предложения, касающиеся использования системы пружинных тормозов в качестве вспомогательной тормозной системы, предупреждения о несрабатывании электрического привода управления систем обеспечения устойчивости транспортного средства и согласования с пересмотренным стандартом ИСО 11992 (передача сигналов между механическими транспортными средствами и их прицепами).

48. Он также упомянул о том, что на следующей сессии (февраль 2002 года) может быть принято предложение по официальному утверждению модульного типа для прицепов и что, по всей видимости, также будут приняты предложения по облегчению периодических технических осмотров транспортных средств, находящихся в эксплуатации. В связи с включением стоп-сигналов он сообщил о том, что было достигнуто согласие относительно рекомендации, предусматривающей, что стоп-сигналы должны загораться не только в момент нажатия на педаль тормоза водителем, но и при использовании тормозной системы для автоматического замедления движения транспортного средства. Говоря о совместимости тормозных систем составов большегрузных транспортных средств, он отметил, что над этим вопросом работает неофициальная группа, которая представит свое предложение на рассмотрение GRRF.

49. В связи с Правилами № 78 (торможение в случае мотоциклов) Председатель сообщил о принятии поправки, позволяющей определять тормозной путь с использованием полного среднего замедления. Вместе с тем было решено, что техническим службам следует провести испытания для подтверждения ее практической осуществимости. Он подтвердил, что GRRF выразила заинтересованность в согласовании во всемирном масштабе требований к торможению в случае мотоциклов и что в ближайшем будущем можно ожидать конкретного предложения по потенциальным глобальным техническим правилам, касающимся торможения в случае мотоциклов.

50. Председатель также напомнил о принятии поправки к Правилам № 90 (сменные тормозные накладки) и сказал, что, как предполагается, их разработка будет продолжена. GRRF ожидает решения WP. 29 о приоритетах в разработке глобальных технических правил. Кроме того, Председатель сообщил о поступивших предложениях относительно того, чтобы рассмотреть также вопрос о сменных тормозных накладках.

51. В связи с подготовкой глобальных технических правил по шинам Председатель GRRF проинформировал участников сессии о том, что неофициальная группа достигла значительного прогресса. Вместе с тем окончательное решение, которое должно быть принято в Соединенных Штатах Америки относительно поправок к Федеральному стандарту безопасности автотранспортных средств, касающемуся шин, будет иметь особое значение для будущей работы в этой области. Он также сообщил о продолжении разработки новой процедуры испытания шин на сцепление с дорогой и объявил о том, что еще одно совещание этой неофициальной группы планируется провести в ноябре 2001 года.

52. Касаясь прилагаемых к Соглашению 1958 года правил о шинах, Председатель отметил, что на следующей сессии GRRF продолжит рассмотрение предложений по проектам поправок к правилам № 30 (пневматические шины), 75 (шины для мотоциклов), 106 (шины для сельскохозяйственных транспортных средств), 108 (пневматические шины с восстановленным протектором) и 109 (шины с восстановленным протектором для транспортных средств неиндивидуального пользования).

53. Подчеркнув важное значение Правил № 79 (механизм рулевого управления) с точки зрения новой технологии электронного управления, Председатель сообщил, что GRRF решила посвятить значительную часть своей следующей сессии в феврале 2002 года рассмотрению предложения неофициальной группы, которая была создана для изучения данного вопроса.



54. Подводя итоги работы в других областях, Председатель сообщил о продолжении разработки Правил № 111 (устойчивость к опрокидыванию) и проекта правил, касающихся колес. Он также упомянул о принятии исправления к Правилам № 55 (сцепные устройства).

55. Завершая свой отчет о работе сессии, г-н Малколм Фендик проинформировал участников о том, что в соответствии с Положением о круге ведения и Правилами процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) он был переизбран Председателем GRRF на 2002 год.

#### 4.5.2 Рабочая группа по вопросам шума (GRB) (тридцать пятая сессия, 13 и 14 сентября 2001 года)

56. Председатель проинформировал WP.29 о том, что GRB завершила свою работу над предложением по проекту правил, касающихся шума от качения шин. Он сообщил, что предлагаемые предельные величины и вступительные положения проекта правил должны полностью соответствовать директиве 2001/43/ЕС ЕК от 27 июня 2001 года (изменяющей директиву 92/23/ЕЕС относительно шин). Он подчеркнул, что для экономии времени и согласования дат применения GRB просила секретариат подготовить окончательное сводное предложение для рассмотрения WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2002 года. Содействие в этой работе секретариату должен оказать эксперт от Германии, и GRB окончательно рассмотрит данное предложение (имеющее условное обозначение рабочего документа WP.29) на своей следующей, тридцать шестой сессии, которую намечено провести 26 февраля – 1 марта 2002 года. Он выразил надежду на то, что предлагаемая процедура не вызовет никаких трудностей, и отметил, что при необходимости любые исправления, которые будут сочтены необходимыми в последний момент, могут быть переданы WP.29 в виде неофициального документа.

57. В связи с планируемым техническим согласованием Правил № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) Председатель сообщил, что GRB подробно изучила полученные от правительств и неправительственных организаций ответы на ее вопросник относительно условий и технических требований, которым должен отвечать любой новый метод испытаний, для обеспечения пропорционального снижения уровня шума от дорожного движения с учетом предельных величин уровня звука от транспортных средств, измеренного в ходе официального утверждения по типу конструкции. Он напомнил о том, что в настоящее время на рассмотрении находится несколько предложений по изменению этих Правил, а также проводятся оценочные и сопоставительные испытания. Он сказал, что, помимо работы, выполняемой исследовательскими институтами в ряде стран, важная работа ведется Рабочей группой 42

Подкомитета 1 ТК43 ИСО. По его мнению, требуется дополнительное время для поиска оптимального технического решения, поэтому, как ожидается, GRB продолжит изучение данного вопроса в ходе будущих сессий.

58. Сославшись на работу по Правилам № 59 (сменные системы глушителя), Председатель напомнил о рассмотрении предложения Российской Федерации, направленного на расширение области применения этих Правил на транспортные средства большой грузоподъемности и устранение любых возможных трудностей, связанных с толкованием. Он сказал, что были высказаны противоположные точки зрения и что GRB запросила помощь КСАОД в целях урегулирования нерешенных проблем. Он также отметил, что еще не выяснен вопрос о том, можно ли расширить область применения этих Правил.

59. Продолжив подведение итогов сессии, Председатель сообщил WP.29, что, по мнению GRB, вопрос о шуме, создаваемом транспортными средствами, является перспективной темой с точки зрения разработки потенциальных глобальных технических правил; вместе с тем GRB решила дожидаться указаний от WP.29, прежде чем начинать работу по любому конкретному проекту.

60. В завершении своего выступления г-н Герберт Лёффельхольц сообщил о том, что в соответствии с Положением о круге ведения и Правилами процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) он был переизбран Председателем GRB на 2002 год.

4.5.3 Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE)  
(неофициальное совещание, Оттава, 4–7 сентября 2001 года;  
сорок седьмая сессия, 1–5 октября 2001 года)

61. Председатель начал свой отчет о работе, проделанной GRE, выразив признательность за приглашение канадского правительства и поблагодарив экспертов, участвовавших в совещании в Оттаве, за прогресс, достигнутый при рассмотрении предложения о потенциальных глобальных технических правилах, касающихся установки устройств освещения и световой сигнализации. Он отметил, что в ходе этого совещания большая часть нерешенных вопросов была урегулирована и учтена в рабочем документе эксперта от Канады, который вновь исполнял обязанности секретаря группы. Подготовленный неофициальный рабочий документ был распространен среди всех экспертов GRE на сорок седьмой сессии, состоявшейся в октябре, однако времени для его обсуждения было недостаточно. Для завершения этой работы GRE предложила провести

еще одно неофициальное совещание 8-10 января 2002 года, и секретариат уже предпринял для этого предварительные шаги. Председатель сообщил, что такое совещание планируется провести во Дворце Наций в Женеве без синхронного перевода при условии, что с этим согласится WP.29.

62. Сославшись на итоги сорок седьмой сессии, Председатель отметил, что все пункты перегруженной повестки дня были рассмотрены, хотя в некоторых случаях обсуждение было жестко ограничено во времени. Он пояснил, что GRE испытывает на себе давление, вызванное стремительным развитием технологий освещения, позволяющих повысить уровень активной безопасности новых транспортных средств. Однако такое давление не позволяет уделять необходимое внимание другим вопросам, в связи с которыми также следует продолжать разработку нормативных положений. Поэтому для восстановления равновесия в своей деятельности GRE решила рассмотреть пункты повестки дня своей следующей - сорок восьмой - сессии в обратном порядке, начиная с тех, которые традиционно именуется "прочими вопросами".

63. Выделив конкретные подробности, Председатель резюмировал ход разработки Правил № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации), в связи с которыми было согласовано предложение по новому проекту дополнения к поправкам серии 02. Он отметил, что, как ожидается, WP.29 и AC.1 рассмотрят его на своих сессиях в марте 2002 года, и уточнил, что в этом предложении объединены положения, касающиеся автоматического переключения устройств освещения, огней с изменяющимся наклоном луча и установки лампочек указателей поворота, которые предполагается использовать в будущем. Он напомнил, что рассмотрение ряда других пунктов еще не закончено и будет возобновлено на следующей сессии.

64. Что касается других положений, по которым GRE приняла решения и постановила передать поправки на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2002 года, то Председатель упомянул о правилах № 6 (указатели поворота), 37 (лампы накаливания), 98 (фары с газоразрядными источниками света), 104 (светоотражающая маркировка) и 112 (фары с асимметричным лучом ближнего света).

65. Председатель отметил ряд других пунктов, по которым рассмотрение должно быть продолжено, в том числе Правила № 65 (специальные предупреждающие огни) и правила № 50, 53 и 74, касающиеся устройств освещения мотоциклов и мопедов и их установки, в связи с которым продолжается обсуждение вопроса о возможном принятии габаритных огней автожелтого цвета в качестве компромиссного решения в интересах глобального согласования.

66. Упомянув о сделанной им ранее ссылке на стремительное технологическое развитие, Председатель отметил, что следует также продолжить рассмотрение, вероятно в ходе нескольких сессий, предложений о системах распределенного освещения (СРО) и модульных источниках света; на первом этапе это будет касаться правил № 48 и 98.

67. В связи с международным согласованием требований в отношении переднего освещения Председатель поблагодарил за демонстрацию предлагаемых характеристик фар с асимметричным лучом ближнего света, которая была организована Координационным комитетом БРГ вечером во вторник, 2 октября 2001 года, на одном из участков дороги на территории Дворца Наций. По его мнению, это мероприятие позволило оценить предлагаемые характеристики луча света и сопоставить их с характеристиками, которые в настоящее время указаны в правилах ЕЭК. Он выразил надежду на то, что это способствовало достижению прогресса в данной области, но признал, что по-прежнему необходимо предпринять значительные усилия для завершения работы над этим проектом и, в частности, добиться его принятия компетентными органами Соединенных Штатов Америки. В связи с согласованием характеристик огней дальнего света Председатель сообщил о том, что GRE уже рассмотрела предложение, подготовленное Координационным комитетом БРГ, и, как ожидается, продолжит изучение конкретных вопросов на своих будущих сессиях.

68. Председатель был рад сообщить WP.29 о том, что согласование характеристик фар с симметричным лучом ближнего света для мотоциклов и мопедов сопряжено с меньшими трудностями. Он поблагодарил экспертов от МАЗМ за подготовленные ими предложения, которые, по его мнению, в очень скором времени должны быть окончательно приняты GRE.

69. В завершение своего краткого выступления Председатель перечислил пункты из раздела "Прочие вопросы", которые на следующей сессии должны быть рассмотрены в первоочередном порядке. Он сказал, что речь идет об ослепляющем свете фар; преобразовании электрических систем транспортных средств на напряжение 42 вольт; поправках, которые необходимо внести в приложение 5 к Венской конвенции о дорожном движении 1968 года; технических требованиях, касающихся использования света фар в дневное время; силы света стоп-сигналов и т.д.

70. В конце своего выступления г-н Герард Мекел сообщил, что в соответствии с Положением о круге ведения и Правилами процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) GRE переизбрала его Председателем на 2002 год, а г-н Марцин Гожковский (Канада) был избран заместителем Председателя на этот же период.

71. Всемирный форум WP.29 принял к сведению отчет о работе GRE и дал разрешение на проведение неофициального совещания 8-10 января 2002 года во Дворце Наций, Женева, без синхронного перевода; на этом совещании основное внимание будет уделено завершению работы над проектом потенциальных глобальных технических правил, касающихся установки устройств освещения и световой сигнализации. Дав свое согласие на выполнение такой работы, WP.29 четко указал, что принятие этого предложения будет зависеть от решения Исполнительного комитета АС.3 Соглашения 1998 года.

4.5.4 Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)  
(восемьдесят первая сессия, 8-11 октября 2001 года)

72. Председатель GRSG начал свое выступление с сообщения о третьем совещании неофициальной группы по "общим задачам", состоявшемся до сессии GRSG под председательством г-на Т. Онода (Япония). Он напомнил о том, что эта неофициальная группа достигла принципиальной договоренности о классификации транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров и грузов (категорий М и N в правилах ЕЭК), и добилась существенного прогресса при рассмотрении двух отдельных предложений по потенциальным глобальным техническим правилам "№ 0", в которых содержатся определения для целей Глобального соглашения 1998 года. Председатель пояснил, что на очередном совещании, которое также должно состояться до сессии GRSG, т.е. 29 апреля (вторая половина дня) и 30 апреля (первая половина дня) 2002 года, эта группа намерена рассмотреть общее предложение по потенциальным глобальным техническим правилам "№ 0" и предложение по определению масс и размеров.

73. Коснувшись работы, проделанной самой GRSG, Председатель сообщил WP.29, что после завершения в Европейском сообществе подготовки директивы по городским и междугородным автобусам GRSG сочла целесообразным объединить правила № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости), 52 (пассажирские транспортные средства небольшой вместимости) и 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости) в рамках единых новых правил при условии, что с этим согласится WP.29. В связи с возможностью включения в эти новые правила также Правил № 66 (прочность верхней части конструкции) он отметил, что мнения членов GRSG разошлись, поэтому Рабочая группа хотела бы получить указания от WP.29. Что касается подготовленного обновленного текста технических положений Правил № 66, то, как сообщил Председатель, неофициальная группа под руководством г-на М. Матолчи (Венгрия) добилась заметного прогресса.

74. Помимо вышеизложенного, Председатель, продолжив отчет о работе над правилами № 36, 52 и 107, упомянул о принятых GRSG поправках, в том числе о включении в Правила № 36 предписаний для троллейбусов, и подтвердил, что соответствующие предложения будут переданы WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2002 года. В отношении остальной работы он выразил надежду на то, что предложения, касающиеся доступности городских и междугородных автобусов для пассажиров с ограниченными возможностями для передвижения, могут быть приняты на следующей сессии в апреле 2002 года.

75. В связи с предложением по проекту правил, в которых определяются характеристики горючести материалов, используемых в конструкции внутреннего оборудования некоторых транспортных средств, Председатель сообщил о том, что GRSG завершила свою работу и передаст соответствующее предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2002 года вместе с предложением по проекту поправок серии 02 к Правилам № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара).

76. Сославшись на Правила № 43 (безопасные стеклянные материалы), Председатель проинформировал о продолжении работы, отметив при этом, что, как ожидается, рассмотрение предписаний по установке безопасных стеклянных материалов в транспортных средствах продолжится на сессии в апреле 2002 года. Он также сообщил WP.29, что при отсутствии возражений будет продолжено обсуждение предложения по потенциальным глобальным техническим правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов.

77. В связи с другими пунктами, находящимися на рассмотрении GRSG, Председатель упомянул о принятии поправок к Правилам № 39 (механизм для измерения скорости), к проекту новых предлагаемых правил о защите транспортных средств категорий M1 и N1 от несанкционированного использования, а также к Правилам № 97 (системы сигнализации транспортных средств). Коснувшись вопроса о защите транспортных средств от угона (несанкционированного использования), он сказал, что, как ожидается, работа в этом направлении будет продолжена, равно как и разработка проекта новых правил относительно маркировки регулирующих устройств, сигнальных устройств и индикаторов, поля зрения водителя, а также проекта глобальных технических правил о стеклообогревателях/устройствах, предназначенных для предотвращения запотевания ветровых стекол.

78. Он также напомнил о том, что GRSG была проинформирована о проекте предложения по изменению директивы Европейского сообщества относительно зеркал заднего вида, которое призвано устранить участки закрытого от водителя обзора

посредством использования новой техники, включая видеокамеры. По просьбе эксперта от Европейской комиссии GRSG решила дождаться завершения этой работы в ЕК, прежде чем рассматривать любые поправки к Правилам № 46 (зеркала заднего вида и их установка).

79. Заканчивая свой отчет, г-н Мартин сообщил, что на восемьдесят первой сессии GRSG он в последний раз исполнял обязанности Председателя. Он напомнил, что приступил к выполнению функций Председателя на шестьдесят восьмой сессии GRSG в апреле 1995 года, сменив на этом посту г-на А. Переа из Испании. Г-н Мартин выразил признательность членам Рабочей группы за их дружеское отношение и опыт, которым они с ним делились в период его председательствования, и отметил, что должен был оставить эту должность еще раньше. Он поблагодарил GRSG и WP.29 за их поддержку и сообщил, что в соответствии с Положением о круге ведения и Правилами процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) GRSG избрала г-на А. Эрарио (Италия) Председателем, а г-на М. Матолчи (Венгрия) заместителем Председателя на 2002 год.

80. Поблагодарив г-на Мартина за его последний устный доклад, Председатель WP.29 высоко оценил его вклад в работу в период исполнения им функций Председателя GRSG. Он пожелал г-ну Мартину долгих лет жизни и счастья после выхода на пенсию и напомнил о том, что Рабочая группа GRSG избрала его своим почетным Председателем. Слова признательности за вклад г-на Мартина в работу, благодарность и наилучшие пожелания высказали также ряд участников работы WP.29 и новоизбранные Председатель и заместитель Председателя GRSG. Все они выразили надежду на то, что в будущем им предоставится возможность вновь встретиться с г-ном Мартином.

## **5. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА**

### **5.1 Статус Соглашения и прилагаемых к нему правил, включая последний доклад о ситуации в данной области**

Документация: TRANS/WP.29/343/Rev.9/Amend.2

81. Секретариат представил поправку к документу о статусе, отражающую ситуацию по состоянию на 30 октября 2001 года, вместе с разъяснениями, касающимися опубликования окончательных вариантов правил и наличия доступа к их текстам на усовершенствованном вебсайте.

82. Председатель GRE обратил внимание WP.29 на проблему переходных положений, в связи с которой в правила № 1, 8, 20, 56, 57, 72, 76 и 82 были внесены поправки новой серии ввиду замены этих положений правилами № 112 и 113. После приведенных им разъяснений WP.29 утвердил следующее заявление, в силу которого исключается необходимость изменения знаков официального утверждения на фарах, соответствующих этим правилам:

"С учетом того, что поправки последней серии к правилам № 1, 8, 20, 56, 57, 72, 76 и 82 содержат только переходные положения и на их основании не вводится никаких новых технических требований, WP.29 решил, что нет необходимости в изменении знаков официального утверждения, проставляемых на фарах, которые устанавливаются на транспортных средствах и соответствуют предписаниям упомянутых выше правил. Следовательно, знак официального утверждения, проставляемый на этих фарах, по-прежнему указывает на поправки предыдущей серии".

Для обеспечения постоянной доступности этой информации секретариату было поручено включить ее в качестве сноски к поправкам всех соответствующих последних серий к правилам № 1, 8, 20, 56, 57, 72, 76 и 82 в документ о статусе Соглашения 1958 года (т.е. в TRANS/WP.29/343/Rev.10, который запланировано распространить в марте 2002 года, и во все последующие его варианты и поправки). Было решено, что в этой сноске должен содержаться текст, приведенный в Правилах № 37; в поправках серии 03 к этим Правилам также не требуется изменять знак официального утверждения и используется следующая формулировка:

"\* Не требуется изменять номер официального утверждения".

83. Представитель Японии сообщил WP.29, что его страна никогда не собиралась применять правила № 112 и 113 и что только по ошибке соответствующее уведомление не было своевременно препровождено Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Он отметил, что предпринимаются усилия по исправлению этой ошибки. WP.29 учел эту информацию и просил все стороны подтвердить, что Япония не применяет правила № 112 и 113, даже несмотря на то, что для того, чтобы Япония на законных основаниях прекратила применять эти два правила, должен пройти 12-месячный период с момента сдачи на хранение Генеральному секретарю соответствующего документа.



## 5.2 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПОПРАВК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ

### 5.2.1 Правила № 3 (светоотражающие приспособления)

Документация: TRANS/WP.29/2001/40

84. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал AC.1 утвердить его. Секретариат согласился включить в текст окончательного документа на французском языке редакционные исправления, предложенные экспертом от Франции. Отмечалось, что параллельные исправления имеют отношение к большинству упомянутых ниже предложений, касающихся устройств освещения и световой сигнализации.

### 5.2.2 Правила № 4 (освещение заднего номерного знака)

Документация: TRANS/WP.29/2001/41

85. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал AC.1 утвердить его с исправлениями, которые будут внесены в текст окончательного документа на французском (а также английском и русском) языке.

### 5.2.3 Правила № 6 (указатели поворота)

Документация: TRANS/WP.29/2001/42

86. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал AC.1 утвердить его с исправлениями, которые должны быть внесены в текст окончательного документа на французском языке.

### 5.2.4 Правила № 7 (подфарники, задние габаритные (боковые) огни, стоп-сигналы и контурные огни)

Документация: TRANS/WP.29/2001/43

87. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал AC.1 утвердить его с исправлениями, которые должны быть внесены в текст окончательного документа на французском языке.

5.2.5 Правила № 23 (задние фары)

Документация: TRANS/WP.29/2001/44

88. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал AC.1 утвердить его с исправлениями, которые должны быть внесены в текст окончательного документа на французском языке.

5.2.6 Правила № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости общей конструкции)

Документация: TRANS/WP.29/2001/55

89. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал AC.1 утвердить его.

5.2.7 Правила № 38 (задние противотуманные огни)

Документация: TRANS/WP.29/2001/45

90. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал AC.1 утвердить его с исправлениями, которые должны быть внесены в текст окончательного документа на французском языке.

5.2.8 Правила № 39 (механизмы для измерения скорости)

Документация: TRANS/WP.29/2001/56; TRANS/WP.29/2001/56/Add.1

91. WP.29 рассмотрел только предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/2001/56, и рекомендовал AC.1 утвердить его (см. пункт 8 выше).

5.2.9 Правила № 43 (безопасные стекловые материалы)

Документация: TRANS/WP.29/2001/57

92. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал AC.1 утвердить его.

5.2.10 Правила № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации)

Документация: TRANS/WP.29/2001/46

93. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его с исправлениями, которые должны быть внесены в текст окончательного документа на французском языке.

5.2.11 Правила № 50 (габаритные огни, стоп-сигналы, указатели поворота для мотоциклов)

Документация: TRANS/WP.29/2001/47

94. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его с поправками, которые должны быть внесены в текст окончательного документа на французском (а также английском и русском) языке.

5.2.12 Правила № 52 (пассажирские транспортные средства небольшой грузоподъемности категорий М2 и М3)

Документация: TRANS/WP.29/2001/58

95. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его. Отмечалось, что подзаголовок в тексте данного документа на французском языке должен относиться к транспортным средствам категорий М2 и М3.

5.2.13 Правила № 65 (специальные предупреждающие огни)

Документация: TRANS/WP.29/2001/48

96. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его.

5.2.14 Правила № 67 (оборудование механических транспортных средств, двигатели которых работают на сжиженном нефтяном газе)

Документация: TRANS/WP.29/2001/61

97. Рассмотрение данного пункта было отложено (см. пункты 8 и 13 выше).

5.2.15 Правила № 77 (стояночные фонари)

Документация: TRANS/WP.29/2001/49

98. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его с исправлениями, которые должны быть внесены в текст окончательного документа на французском языке.

5.2.16 Правила № 83 (выбросы из транспортных средств категорий М1 и N1)

Документация: TRANS/WP.29/2001/62

99. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его.

5.2.17 Правила № 87 (дневные ходовые огни)

Документация: TRANS/WP.29/2001/50

100. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его с исправлениями, которые должны быть внесены в текст окончательного документа на французском языке.

5.2.18 Правила № 89 (устройства ограничения скорости)

Документация: TRANS/WP.29/2001/38; неофициальный документ № 11, указанный в приложении к настоящему докладу

101. Эксперт от МОПАП представил неофициальный документ № 11, в котором содержится предложение о включении в предлагаемый проект поправки разъяснения о том, что "принятие Правил № 89 с поправками какой-либо договаривающейся стороной не означает, что в транспортном средстве должно быть установлено устройство ограничения скорости (УОС) или регулируемое устройство ограничения скорости (РУОС)".

102. WP.29 вновь повторил, что все правила ЕЭК имеют факультативный характер и служат только для целей официального утверждения по типу конструкции. Они становятся обязательными на национальном (региональном) уровне только в том случае, если этого требует национальное (региональное) законодательство. Было решено, что этот общий принцип касается всех правил, в том числе Правил № 89, и, следовательно, нет необходимости в его введении, как это предлагается в неофициальном документе № 11. Поэтому WP.29 рекомендовал АС.1 утвердить предложение без каких-либо изменений.

5.2.19 Правила № 91 (боковые габаритные фонари)

Документация: TRANS/WP.29/2001/51

103. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его с исправлениями, которые должны быть внесены в текст окончательного документа на французском языке.

5.2.20 Правила № 97 (системы сигнализации транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/2001/59

104. WP.29 рассмотрел предложение и отметил, что его следует исправить таким образом, чтобы речь шла о "приложении 9" (а не о приложении 7). Он рекомендовал АС.1 утвердить исправленный документ.

5.2.21 Правила № 98 (фары с газоразрядными источниками света)

Документация: TRANS/WP.29/2001/52

105. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его. Отмечалось, что оно касается только текста Правил на французском языке.

5.2.22 Правила № 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/2001/60

106. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его.

5.2.23 Правила № 112 (фары, испускающие асимметричный луч ближнего света)

Документация: TRANS/WP.29/2001/53

107. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал АС.1 утвердить его со следующим исправлением (касается только текстов на английском и русском языках):

Приложение 2, рис. 12, текст под рисунком, исправить слова "с максимальной силой света w-z свечей" на "с максимальной силой света x-y свечей".

5.2.24 Правила № 113 (фары, испускающие симметричный луч ближнего света)

Документация: TRANS/WP.29/2001/54

108. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал AC.1 утвердить его со следующими исправлениями (касается только текста на французском языке): в подзаголовке документа исправить слово "asymétrique" на "symétrique", а в пункте 4.2.5 исправить слово "évidents" на "visibles".

### 5.3 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ НОВЫХ ПРАВИЛ

109. Рассмотрение проектов всех трех новых правил было отложено (см. пункты 8 и 13 выше). Названия проектов правил и условные обозначения соответствующих документов приведены в повестке дня сессии (TRANS/WP.29/814, пункты 5.3.1-5.3.3).

### 5.4 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПОПРАВОК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ, ПО КОТОРЫМ СОХРАНЯЮТСЯ РАЗНОГЛАСИЯ

5.4.1 Правила № 18 (защита от несанкционированного использования)

Документация: TRANS/WP.29/2000/18, TRANS/WP.29/2000/18/Add.1

110. Рассмотрение данного пункта было отложено (см. пункты 8 и 13 выше).

5.4.2 Правила № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации)

Документация: TRANS/WP.29/2001/8

111. Рассмотрение данного пункта было отложено (см. пункты 8 и 13 выше).

5.4.3 Правила № 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/2000/23/Rev.1

112. WP.29 рассмотрел предложение и рекомендовал AC.1 утвердить его.

## 6. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ)

Документация: неофициальный документ № 4, указанный в приложении к настоящему докладу

113. После внесения предложения, содержащегося в неофициальном документе № 4, WP.29 решил рассмотреть все аспекты, касающиеся Соглашения 1998 года, на третьей сессии Исполнительного комитета АС.3. Всем делегациям было предложено принять участие в открытом заседании АС.3; вместе с тем было указано, что в закрытой части заседания смогут принять участие только представители договаривающихся сторон Соглашения.

## 7. СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА (ОСМОТРЫ)

### 7.1 Статус Соглашения

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

114. Секретариат распространил неофициальный документ, содержащий подробную информацию о всех шести договаривающихся сторонах Соглашения, и вновь повторил, что проект предписания № 1 (TRANS/WP.29/791), как предполагается, вступит в силу [4 декабря 2001 года] и что это предписание будет включено в Соглашение в качестве приложения.

115. Представитель Венгрии просил WP.29 официально исправить ошибку, допущенную в тексте Соглашения. WP.29 согласился с тем, что эта редакционная ошибка может быть официально исправлена позднее при внесении в будущем любых существенных поправок. А пока было решено, что достаточно указать на это исправление в докладе о работе сессии:

Статья 11, пункт g), ссылку на "пункт 3 статьи 5" следует исправить на "пункт 3 статьи 10".

### 7.2 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПРЕДПИСАНИЙ, КОТОРЫЕ БУДУТ ВКЛЮЧЕНЫ В СОГЛАШЕНИЕ В КАЧЕСТВЕ ПРИЛОЖЕНИЙ

#### 7.2.1 Проект предписания № 2 (осмотры в отношении безопасности)

Документация: (TRANS/WP.29/2001/19)

116. Как напомнил секретариат, в ходе сто двадцать третьей сессии было решено, что предложение по проекту предписания № 2 следует рассмотреть только после получения по нему компетентного мнения МКТАС (TRANS/WP.29/776, пункты 94 и 95). Такое мнение, как предполагается, будет получено не ранее марта 2002 года. Секретариат сообщил, что незадолго до начала текущей сессии он получил информацию от МКТАС о том, что соответствующее предложение планируется рассмотреть на пленарном заседании МКТАС в феврале 2002 года, поэтому практически возобновить рассмотрение этого вопроса WP.29 сможет только на сто двадцать седьмой сессии, которая состоится в июне 2002 года.

## **8. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

### **8.1 Публикация "Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29): методы работы; порядок присоединения"**

Документация: неофициальный документ № 2, указанный в приложении к настоящему докладу

117. Секретариат сообщил WP.29, что вариант текста публикации на английском языке уже сведен воедино и окончательно доработан и что подготовка его варианта на французском языке должна быть завершена до конца текущей сессии. Секретариат сообщил о намерении в первоочередном порядке свести воедино и окончательно доработать вариант текста на русском языке, вычитав его корректуру и передав его для опубликования. WP.29 вновь напомнил секретариату, что целесообразно как можно скорее распространить эту публикацию. Представитель Российской Федерации предложил свою помощь в контрольной проверке текста на русском языке и в вычитке его корректуры.

118. Эксперт от ИСО представил неофициальный документ № 2, содержащий две статьи из июльского 2001 года выпуска бюллетеня ИСО, касающиеся материалов, переданных на предыдущей сессии WP.29 (TRANS/WP.29/792, пункты 122 и 123). WP.29 отметил высококачественную подготовку этих статей и выразил благодарность обоим авторам за передачу их копий.

### **8.2 Возможная помощь странам АТЭС**

Документация: TRANS/WP.29/2001/63



119. WP.29 приветствовал намерения стран АТЭС относительно дальнейшего международного согласования нормативных требований в автомобильной промышленности и согласился оказать при наличии соответствующей просьбы разумную и своевременную техническую помощь. В принципе было решено, что такая помощь могла бы быть оказана вспомогательными рабочими группами, самим WP.29 или секретариатом. В этой связи была упомянута поддержка, которая уже была оказана, в частности, Японией и Австралией, и WP.29 с удовлетворением отметил, что предложения об оказании помощи поступили также от представителей стран, являющихся членами АТЭС и регулярно участвующих в работе WP.29 (от Соединенных Штатов Америки, Канады, Китайской Народной Республики и Республики Корея), а также экспертов от МОПАП, членами которой являются ряд ассоциаций от АТЭС.

### 8.3 Запасные части

Документация: неофициальный документ № 12, указанный в приложении к настоящему докладу

120. Заслушав мнения других неправительственных организаций и высказав некоторые замечания по рекомендации WP.29/AC.2 относительно немедленного рассмотрения вопроса о запасных частях, который МОПАП довела до сведения WP.29 в своем неофициальном документе № 12, Всемирный форум решил вначале более подробно изучить этот вопрос в ходе своей следующей сессии в марте 2002 года. С таким подходом согласились все делегации, которые приняли участие в обсуждении. Секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 12 под официальным условным обозначением. Эксперт от МОПАП подтвердил, что его предложение касается только технического разъяснения и не связано с соображениями иного (нетехнического) характера.

## 9. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

121. Всемирный форум WP.29 утвердил доклад вместе с приложением к нему на своей сто двадцать пятой сессии.

## **В. СЕССИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО/ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТОВ**

### **1. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА**

#### **ДЕВЯТНАДЦАТАЯ СЕССИЯ Административного комитета (АС.1) измененного Соглашения**

##### **1.1 УЧРЕЖДЕНИЕ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА АС.1**

122. Из 37 договаривающихся сторон Соглашения присутствовали представители 30 стран, которые учредили Административный комитет АС.1 для проведения его девятнадцатой сессии.

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

###### **1.2.1 Правила № 3 (светоотражающие приспособления)**

123. Число сторон, применяющих Правила: 32  
присутствовало и участвовало в голосовании: 29

Документ TRANS/WP.29/2001/40 был принят единогласно с внесенными в него исправлениями (касается только текста на французском языке, см. пункт 84 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 3 (статья 12 Соглашения).

###### **1.2.2 Правила № 4 (освещение заднего номерного знака)**

124. Число сторон, применяющих Правила: 31  
присутствовало и участвовало в голосовании: 29

Документ TRANS/WP.29/2001/41 был принят единогласно с внесенными в него исправлениями (см. пункт 85 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. 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 Правилам № 4 (статья 12 Соглашения).

1.2.3 Правила № 6 (указатели поворота)

125. Число сторон, применяющих Правила: 33  
присутствовало и участвовало в голосовании: 30

Документ TRANS/WP.29/2001/42 был принят единогласно с внесенными в него поправками (касается только текста на французском языке, см. пункт 86 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 10 к поправкам серии 01 к Правилам № 6 (статья 12 Соглашения).

1.2.4 Правила № 7 (подфарники, задние габаритные (боковые) огни, стоп-сигналы и контурные огни)

126. Число сторон, применяющих Правила: 32  
присутствовало и участвовало в голосовании: 29

Документ TRANS/WP.29/2001/43 был принят единогласно с внесенными в него исправлениями (касается только текста на французском языке, см. пункт 87 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 7 (статья 12 Соглашения).

1.2.5 Правила № 23 (задние фары)

127. Число сторон, применяющих Правила: 32  
присутствовало и участвовало в голосовании: 29

Документ TRANS/WP.29/2001/44 был принят единогласно с внесенными в него исправлениями (касается только текста на французском языке, см. пункт 88 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами

Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 8 к Правилам № 23 (статья 12 Соглашения).

1.2.6 Правила № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости)

128. Число сторон, применяющих Правила: 16  
присутствовало и участвовало в голосовании: 14

Документ TRANS/WP.29/2001/55 был 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 6 к поправкам серии 03 к Правилам № 36 (статья 12 Соглашения).

1.2.7 Правила № 38 (задние противотуманные огни)

129. Число сторон, применяющих Правила: 32  
присутствовало и участвовало в голосовании: 29

Документ TRANS/WP.29/2001/45 был принят единогласно с внесенными в него исправлениями (касается только текста на французском языке, см. пункт 90 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 7 к Правилам № 38 (статья 12 Соглашения).

1.2.8 Правила № 39 (механизмы для измерения скорости)

130. Число сторон, применяющих Правила: 31  
присутствовало и участвовало в голосовании: 28

Только документ TRANS/WP.29/2001/56 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит сводный документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций,

который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 4 к Правилам № 39 (статья 12 Соглашения).

1.2.9 Правила № 43 (безопасные стекловые материалы)

131. Число сторон, применяющих Правила: 31  
присутствовало и участвовало в голосовании: 28

Документ TRANS/WP.29/2001/57 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве применимого *ab initio* исправления 1 к дополнению 6 к Правилам № 43.

1.2.10 Правила № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации)

132. Число сторон, применяющих Правила: 31  
присутствовало и участвовало в голосовании: 28

Документ TRANS/WP.29/2001/46 был принят единогласно с внесенными в него исправлениями (касается только текста на французском языке, см. пункт 93 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. 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 № 48 (статья 12 Соглашения).

1.2.11 Правила № 50 (подфарники, задние габаритные огни, стоп-сигналы, указатели поворота для мотоциклов)

133. Число сторон, применяющих Правила: 31  
присутствовало и участвовало в голосовании: 28

Документ TRANS/WP.29/2001/47 был принят единогласно с внесенными в него исправлениями (см. пункт 94 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ

Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 5 к Правилам № 50 (статья 12 Соглашения).

1.2.12 Правила № 52 (пассажирские транспортные средства небольшой грузоподъемности категорий М2 и М3)

134. Число сторон, применяющих Правила: 18  
присутствовало и участвовало в голосовании: 17

Документ TRANS/WP.29/2001/58 был принят единогласно с внесенными в него исправлениями (касается только текста на французском языке, см. пункт 95 выше). Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 52 (статья 12 Соглашения).

1.2.13 Правила № 65 (специальные предупреждающие огни)

135. Число сторон, применяющих Правила: 20;  
присутствовало и участвовало в голосовании: 19.

Документ TRANS/WP.29/2001/48 был 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 3 к Правилам № 65 (статья 12 Соглашения).

1.2.14 Правила № 67 (оборудование механических транспортных средств, двигатели которых работают на сжиженном нефтяном газе)

136. Рассмотрение данного пункта было отложено (см. пункт 97 выше).

1.2.15 Правила № 77 (стояночные фонари)

137. Число сторон, применяющих Правила: 28;  
присутствовало и участвовало в голосовании: 26.

Документ TRANS/WP.29/2001/49 был принят единогласно с внесенными в него исправлениями (касается только текста на французском языке, см. пункт 98 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 6 к Правилам № 77 (статья 12 Соглашения).

1.2.16 Правила № 83 (выбросы из транспортных средств категорий M1 и N1)

138. Число сторон, применяющих Правила: 31;  
присутствовало и участвовало в голосовании: 28.

Документ TRANS/WP.29/2001/62 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве применимого ab initio исправления 1 к поправкам серии 05 к Правилам № 83.

1.2.17 Правила № 87 (дневные ходовые огни)

139. Число сторон, применяющих Правила: 25;  
присутствовало и участвовало в голосовании: 24.

Документ TRANS/WP.29/2001/50 был принят единогласно с внесенными в него исправлениями (касается только текста на французском языке, см. пункт 100 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 4 к Правилам № 87 (статья 12 Соглашения).

1.2.18 Правила № 89 (устройства ограничения скорости)

Документация: TRANS/WP.29/2001/38; неофициальный документ № 11, указанный в приложении к настоящему докладу

140. Число сторон, применяющих Правила: 27;  
присутствовало и участвовало в голосовании: 26.

Документ TRANS/WP.29/2001/38 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. 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 № 89 (статья 12 Соглашения).

1.2.19 Правила № 91 (боковые габаритные фонари)

141. Число сторон, применяющих Правила: 29;  
присутствовало и участвовало в голосовании: 28.

Документ TRANS/WP.29/2001/51 был принят единогласно с внесенными в него исправлениями (касается только текста на французском языке, см. пункт 103 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве проекта дополнения 4 к Правилам № 91 (статья 12 Соглашения).

1.2.20 Правила № 97 (системы сигнализации транспортных средств)

142. Число сторон, применяющих Правила: 25;  
присутствовало и участвовало в голосовании: 25.

Документ TRANS/WP.29/2001/59 был принят единогласно с внесенными в него WP.29 исправлениями (см. пункт 104 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. 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 № 97 (статья 12 Соглашения).

1.2.21 Правила № 98 (фары с газоразрядными источниками света)

143. Число сторон, применяющих Правила: 26;  
присутствовало и участвовало в голосовании: 25.



Документ TRANS/WP.29/2001/52 был принят единогласно, причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве применимого *ab initio* исправления 1 к Правилам № 98 (касается только текста на французском языке).

1.2.22 Правила № 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости)

144. Число сторон, применяющих Правила: 27;  
присутствовало и участвовало в голосовании: 24.

Документ TRANS/WP.29/2001/60 был принят единогласно. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве части проекта дополнения 2 к Правилам № 107 (статья 12 Соглашения) (Примечание: см. также пункт 149 ниже).

1.2.23 Правила № 112 (фары, испускающие асимметричный луч ближнего света)

145. Число сторон, применяющих Правила: 36;  
присутствовало и участвовало в голосовании: 30; воздержалось: 1 (Япония).

Документ TRANS/WP.29/2001/53 был принят единогласно (при одном воздержавшемся) с внесенными в него исправлениями (касается только текстов на английском и русском языках, см. пункт 108 выше), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. 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 № 112 (статья 12 Соглашения).

1.2.24 Правила № 113 (фары, испускающие симметричный луч ближнего света)

146. Число сторон, применяющих Правила: 36;  
присутствовало и участвовало в голосовании: 30; воздержалось: 1 (Япония).

Документ TRANS/WP.29/2001/54 был принят единогласно (при одном воздержавшемся) с внесенными в него исправлениями (касается только текста на французском языке, см. пункт 108), причем представитель ЕС голосовал от имени государств, являющихся членами Сообщества. 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 № 113 (статья 12 Соглашения).

### 1.3 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПОПРАВОК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ, ПО КОТОРЫМ СОХРАНЯЮТСЯ РАЗНОГЛАСИЯ

#### 1.3.1 Правила № 18 (защита от несанкционированного использования)

147. Рассмотрение данного пункта было отложено (см. пункт 110 выше).

#### 1.3.2 Правила № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации)

148. Рассмотрение данного пункта было отложено (см. пункт 111 выше).

#### 1.3.3 Правила № 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства большой вместимости)

149. Число сторон, применяющих Правила: 27;  
присутствовало и участвовало в голосовании: 24.

Документ TRANS/WP.29/2000/23/Rev.1 был принят единогласно. Секретариат направит этот документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит его договаривающимся сторонам, применяющим данные Правила, для рассмотрения в качестве части проекта дополнения 2 к Правилам № 107 (статья 12 Соглашения) (Примечание: см. также пункт 144 выше).

### 1.4 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ НОВЫХ ПРАВИЛ

150. Рассмотрение данного вопроса было отложено (см. пункт 109 выше).

## 2. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ)

### ТРЕТЬЯ СЕССИЯ Исполнительного комитета Соглашения (АС.3)

Документация: Неофициальный документ № 4, указанный в приложении к настоящему докладу

151. Сессия Административного комитета АС.3 была проведена в четверг, 8 ноября 2001 года (только первая половина дня), под председательством г-на К. Фейта (Соединенные Штаты Америки).

152. Административный комитет АС.3 согласился с предложением WP.29 (см. пункт 113 выше) рассмотреть вопросы, предложенные для включения в пункт 6 повестки дня сессии WP.29 (TRANS/WP.29/814), в том числе неофициальные документы. Было также решено использовать проект повестки дня, предложенной в неофициальном документе № 4, добавив в него новый пункт вводной части, касающийся статуса Соглашения.

#### 2.1 Статус Соглашения

Документация: Неофициальный документ № 9, указанный в приложении к настоящему докладу

153. Секретариат распространил неофициальный документ, в котором содержится подробная информация о 16 договаривающихся сторонах Соглашения.

#### 2.2 ОТКРЫТОЕ ЗАСЕДАНИЕ

##### 2.2.1 Рекомендации договаривающихся сторон, касающиеся приоритетов в области разработки глобальных технических правил

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

154. Административный комитет АС.3 отметил, что, хотя перечень приоритетов, предложенных различными сторонами, еще до конца не определен (см. пункт 155 ниже), он весьма обширен по своему охвату. Председатель напомнил АС.3 о том, что в Соглашении не предусмотрено никаких требований относительно официального порядка установления приоритетов в работе и что АС.3 должен сам выбрать из этого перечня несколько рекомендаций, которые можно реализовать на практике.

155. Были приняты во внимание предложенные ФЕМА приоритеты и замечания по разработке глобальных технических правил (неофициальный документ № 1).

2.2.2 Положение в связи с рекомендациями Европейского сообщества по приоритетам в области разработки глобальных технических правил

156. Представитель Европейского сообщества сообщил о том, что подготовка официальной рекомендации ЕС, касающейся приоритетов в области разработки глобальных технических правил, достигла заключительной стадии. Он сказал, что составленный перечень уже был одобрен государствами-членами и сейчас находится на рассмотрении Совета, являющегося последней инстанцией. Он вновь заявил о готовности ЕС к сотрудничеству в области согласования правил на глобальном уровне и подчеркнул, что не следует упускать возможности принятия в первоочередном порядке предложения, направленного на повышение безопасности транспортных средств, в целях обеспечения более эффективной защиты пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения (см. пункты 4 и 5 выше).

2.2.3 Представление предложений о разработке глобальных технических правил

Документация: Неофициальный документ № 13, указанный в приложении к настоящему докладу

157. Административный комитет АС.3 напомнил о том, что в статьях 6.2 и 6.3 Соглашения 1998 года определены процедуры введения глобальных технических правил посредством согласования существующих правил или разработки новых глобальных технических правил в том случае, если элементы, представляющие интерес, не рассматриваются ни в одном из действующих технических стандартов.

158. С учетом вышеизложенного участники сессии приняли предложение Соединенных Штатов Америки о разработке глобальных технических правил, касающихся бортовых диагностических систем для транспортных средств большой грузоподъемности и двигателей большой мощности (неофициальный документ № 13), и сочли, что оно является хорошим примером предложения, которое полностью соответствует статье 6.2 этого Соглашения.

159. В ходе последовавшего за этим обсуждения представитель Венгрии напомнил о том, что вопрос об определениях и категориях транспортных средств был выделен в качестве одной из общих проблем глобального согласования. Он сказал, что в рамках GRSG над ним работает специальная группа, которой, однако, еще не удалось достичь какого-либо

решения по транспортным средствам большой грузоподъемности и двигателям большой мощности. АС.3 рассмотрел этот вопрос и пришел к выводу, что, для того чтобы не тормозить ход работы, предложения по глобальным техническим правилам должны основываться на уже существующих категориях и определениях, используемых договаривающимися сторонами, и учитывать возможные последующие изменения, после того как АС.3 примет какие-либо решения на основе рекомендаций, которые, как ожидается, будут получены от неофициальной группы по общим задачам.

160. Для облегчения процесса рассмотрения предложения Соединенных Штатов Америки секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 13 под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии WP.29.

#### 2.2.4 Руководящие указания по разработке правил для вспомогательных рабочих групп WP.29

Документация: Неофициальный документ № 5, указанный в приложении к настоящему докладу

161. Представитель Соединенных Штатов Америки внес на рассмотрение документ, в котором в сжатом виде изложены требования, определенные в Соглашении 1998 года.

162. В ходе обсуждения был затронут ряд вопросов, касающихся, в частности, необходимости подготовки проекта правил уже на начальном этапе процесса представления предложений по правилам, роли WP.29 в этом процессе, необходимости учета экономических соображений и т.д. Для содействия обстоятельному обсуждению этого вопроса секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 5 под официальным условным обозначением в качестве рабочего документа WP.29 с целью его обсуждения на сессии в марте 2002 года.

#### 2.2.5 Формат будущих глобальных технических правил

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

163. Представитель Соединенных Штатов Америки внесла на рассмотрение свое предложение, основанное на предписаниях Соглашения и образцах, взятых из федеральных стандартов ее страны, касающихся безопасности автотранспортных средств.

АС.3 решил поручить секретариату распространить этот документ под официальным условным обозначением в качестве рабочего документа WP.29 для его рассмотрения на мартовской сессии 2002 года.

#### 2.2.6 Организация работы вспомогательных органов WP.29 в связи с подготовкой глобальных технических правил

164. Административный комитет АС.3 в принципе согласился с предложением Председателя о необходимости разработки критериев для определения приоритетов в работе вспомогательных рабочих групп WP.29, отметив, что при этом следует надлежащим образом учитывать распределение ответственности, связанной со всеми тремя соглашениями, которые относятся к ведению WP.29. Было решено отложить обсуждение этого вопроса до марта 2002 года, когда, как ожидается, будет получена дополнительная информация о работе, которую планируется выполнить в рамках Соглашения 1998 года.

#### 2.2.7 Прочие вопросы

Документация: Неофициальный документ АС.2-2 семьдесят седьмой сессии Административного комитета по координации работы (WP.29/АС.2)

165. По предложению WP.29/АС.2 секретариат распространил вышеуказанный неофициальный документ (см. пункт 22 выше). В ходе обмена мнениями о замечаниях, изложенных в этом неофициальном документе Председателем GRE, ряд делегаций отметили, что положения Соглашения 1998 года, возможно, не всегда понимаются правильно. Председатель АС.3 предложил договаривающимся сторонам вновь подробно изучить это Соглашение и при необходимости возобновить обсуждение данного вопроса на сессии АС.3 в марте 2002 года.

### 2.3 ЗАКРЫТОЕ ЗАСЕДАНИЕ (только с участием договаривающихся сторон)

#### 2.3.1 Правовые и административные процедуры, касающиеся Соглашения

166. Административный комитет АС.3 возобновил обмен мнениями по вопросу о правовых и административных процедурах и о применении Соглашения. Представителем Соединенных Штатов Америки было сообщено о контактах с Постоянным представительством США при Центральном учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке и было выражено готовность ознакомить другие договаривающиеся стороны с результатами проведенных консультаций. Представители Японии, Канады и Европейского сообщества заявили о своей поддержке работы по урегулированию данной проблемы и сообщили АС.3 о предпринимаемых ими усилиях в этом направлении.

Приложение

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

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	ФЕМА	6.2	А	Мнения пользователя относительно приоритетов для будущих глобальных технических правил, касающихся мотоциклов
2.	ИСО	8.1	А	Описание деятельности ТК22ИСО; новая информация о Всемирном форуме для согласования правил в области транспортных средств (Бюллетень ИСО, июль 2001 года)
3.	Канадой	3.2.1	А	Уведомление ЕЭК о публичном запросе правительства Канады в адрес всех заинтересованных сторон для представления замечаний о возможных мерах по предупреждению отравления выхлопными газами механических транспортных средств
4.	Председателем АС.3 и секретариатом	А.6 и В.2	А	Предлагаемая программа, касающаяся Глобального соглашения 1998 года, и повестка дня третьей сессии Исполнительного комитета АС.3 Соглашения 1998 года (8 ноября 2001 года)
5.	Соединенными Штатами Америки	А.6.2 и В.2.2	А	Предлагаемые руководящие указания, касающиеся рекомендаций и разработки глобальных технических правил (ГТП)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
6.	Соединенными Штатами Америки	A.6.3 и B.2.3	A	Предлагаемый формат глобальных технических правил (ГТП)
7.	Группой экспертов по безопасности в туннелях	3.4	A	Рекомендации экспертов по безопасности в дорожных туннелях - проект заключительного доклада (вариант 1.5) - выдержки, касающиеся только транспортных средств
8.	Секретариатом	3.2.2	A	Совещание за круглым столом на тему: "Новые технологии, используемые в силовых установках транспортных средств" - проект программы
9.	Секретариатом	6.1	A	Соглашение 1998 года - доклад о статусе (по состоянию на 31 октября 2001 года)
10.	Секретариатом	7.1	A	Соглашение 1997 года - доклад о статусе (по состоянию на 31 октября 2001 года)
11.	МОПАП	5.2.18	A	Предложение по проекту дополнения 1 к Правилам № 89 - устройства ограничения скорости; замечания МОПАП по документу TRANS/WP.29/2001/38
12.	МОПАП	8.3	A	Запасные части - точка зрения МОПАП
13.	Соединенными Штатами Америки	A.6.2 и B.2.2	A	Предложение по разработке глобальных технических правил: бортовые диагностические системы для транспортных средств большой грузоподъемности и двигателей большой мощности



№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
14.	Российской Федерацией	3.2	A/P	Замечания по проекту правил, касающихся передней обзорности транспортных средств
15.	Японией	3.3	A	Основные системы, которые были разработаны в рамках проекта ASV-2
-	Председателем Рабочей группы по СТС МОНИС	3.3	A	Международная согласованная исследовательская деятельность - саморегулирующиеся транспортные системы (представление системы "Power Point" г-ном И. Яном Нойем)
-	WP.29/AC.2	B.2.2.7	A	Неофициальный документ AC.2-2 семьдесят седьмой сессии WP.29/AC.2: Применение Соглашения 1998 года
-	Российской Федерацией	3.2.1	A/P	Повторное распространение неофициального документа № 12 сто двадцать четвертой сессии WP.29: состояние работы по оценке содержания вредных веществ в воздухе салона/ кабины транспортных средств, обусловленного попаданием в него отработавших газов и топливных испарений от самого автомобиля

-----