



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/2005/95  
25 July 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум по согласованию правил в области  
транспортных средств (WP.29)

(Сто тридцать седьмая сессия, 15-18 ноября 2005 года,  
пункты 6.3 и В.2.3.3 повестки дня)

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ДОКЛАД О РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ  
ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ТОРМОЗНЫХ СИСТЕМ ПАССАЖИРСКИХ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Передано представителем Соединенного Королевства

Примечание: В настоящем документе содержится предварительный доклад о разработке глобальных технических правил (гтп), касающихся тормозных систем пассажирских транспортных средств. В его основу положен текст неофициального документа № WP.29-136-25, который был распространен в ходе сто тридцать шестой сессии (TRANS/WP.29/1041, пункт 90).

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется для обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя.

Документы можно также получить через Интернет:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp.29.htm>

1. Неофициальная группа, занимающаяся разработкой гтп, провела пять совещаний и в своей работе опиралась на поддержку подгруппы экспертов, которая провела три совещания. В целях сокращения объема путевых и смежных расходов совещания, насколько это было возможно, проводились одновременно с сессиями GRRF или отдельными совещаниями представителей промышленности. Работа началась в сентябре 2003 года, а в ноябре 2004 года было дано официальное одобрение для гтп.
2. Как это было указано в первоначальном документе, представленном Административному комитету АС.3 (TRANS/WP.29/АС.3/10), базовыми стандартами, на основе которых разрабатываются гтп, являются Правила № 13-Н ЕЭК ООН и Федеральный стандарт безопасности механических транспортных средств FMVSS № 135 Соединенных Штатов Америки. Эти стандарты уже имеют ряд сходных элементов благодаря работе по унификации, проделанной в 90-х годах, поэтому неофициальной группе удалось быстро выявить те аспекты, по которым требуется провести дополнительные подробные дискуссии.
3. В этом контексте группа поставила перед собой цель разработать всесторонне унифицированный стандарт, используя при этом во всех своих дискуссиях принцип "испытано один раз - принято повсеместно". Этот подход оказался очень удачным и позволил добиться существенного прогресса в деле достижения цели разработки всесторонне унифицированного стандарта. Вместе с тем для группы оказалось особо сложно добиться договоренности по небольшому числу технических положений, по которым высказывались равно весомые аргументы за их включение и против этого. Поэтому, находясь в тупиковой ситуации по этим конкретным вопросам, группа хотела бы просить АС.3 дать рекомендации в отношении их решения и составить предложения о возможных путях урегулирования нынешней сложной ситуации.
4. Административному комитету АС.3 предлагается также принять к сведению сроки завершения работы над гтп (неофициальный документ WP.29-134-8). В момент представления официального предложения Административному комитету АС.3 неофициальная группа предложила считать ближайшим сроком завершения ее работы май 2006 года. Из-за задержек с согласованием технических предписаний и предполагаемой необходимости одобрения окончательного текста Рабочей группой GRRF, прежде чем он будет представлен на рассмотрение АС.3, соблюдение этого срока становится все менее вероятным.
5. В целях сведения к минимуму этих потенциальных задержек и сохранения высоких темпов работы неофициальная группа предлагает АС.3 одобрить принцип использования

факультативных предписаний в гтп и признать в качестве наиболее вероятных для охвата такими предписаниями следующие технические элементы:

- i) эффективность стояночного тормоза при наличии прицепа, не оснащенного тормозами;
- ii) эффективность рабочих тормозов при наличии прицепа, не оснащенного тормозами;
- iii) электромагнитная совместимость (ЭМС);
- iv) спецификация сцепления шин с дорогой;
- v) стоп-сигналы;
- vi) периодические технические осмотры (ПТИ);
- vii) испытания/эффективность систем АБС.

6. В своей работе неофициальная группа по-прежнему исходит из того, что действие гтп распространяется на пассажирские транспортные средства категории 1-1, определение которых содержится в проекте Специальной резолюции № 1 (СР.1). Некоторые Договаривающиеся стороны указали, что они могут распространить применение на более широкую группу транспортных средств, и это будет учтено во вводной части гтп.

7. Очередное совещание неофициальной группы планируется провести 27-29 июня 2005 года в парижской штаб-квартире МОПАП. Последующее совещание будет приурочено к сессии GRRF и проведено во Дворце Наций 19 и 20 сентября 2005 года.

-----