



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSG/61
16 July 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности (GRSG)

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

(29 апреля - 3 мая 2002 года)

1. Рабочая группа GRSG провела свою восемьдесят вторую сессию¹ 29 апреля (вторая половина дня) - 3 мая (первая половина дня) 2002 года под председательством г-на Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума WP.29 (TRANS/WP.29/690) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Японии. В ее работе также принял участие представитель Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций:

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

Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ); Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП); Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ); Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД); Федерации европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА).

2. 29 апреля (только вторая половина дня) и 30 апреля (только первая половина дня) под председательством г-на Т. Оноды (Япония) состоялось неофициальное совещание по "общим задачам". В его работе участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Чешской Республики, Швеции и Японии. В работе совещания принял участие представитель Европейской комиссии. В его работе участвовали также эксперты от следующих неправительственных организаций: Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ). Резюме отчета о работе этого неофициального совещания приводится ниже (пункты 50-52).

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

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛА № 36 (пассажиры транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/20 и Add.1; неофициальные документы № 1, 4, 6, 10, 15, 16, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

4. В соответствии с предложением, внесенным им на восемьдесят первой сессии (TRANS/WP.29/GRSG/60, пункт 5), эксперт от Соединенного Королевства представил неофициальный документ № 16, содержащий предписания, касающиеся улучшения доступа в городские и междугородные автобусы и согласованные с требованиями директивы 2001/85/ЕС Европейского союза. Он также отметил, что в неофициальных документах № 17 и № 18 содержатся аналогичные положения по правилам № 52 и № 107. GRSG сочла, что эти три неофициальных документа заменяют собой документы TRANS/WP.29/GRSG/1999/20 и Add.1, TRANS/WP.29/GRSG/1999/21 и Add.1, а также TRANS/WP.29/GRSG/1999/22 и Add.1. Для обеспечения более эффективного рассмотрения этих предложений GRSG поручила секретариату распространить все три неофициальных документа под официальными условными обозначениями на сессии, которая состоится в октябре 2002 года.

5. Что касается одобрения Всемирным форумом WP.29 решения о сведении воедино правил № 36, 52 и 107 (TRANS/WP.29/841, пункты 33-35), то эксперт от МОПАП представил неофициальный документ № 10, содержащий соответствующее предложение. Он разъяснил, что по инициативе WP.29 было разработано соответствующее предложение в качестве пересмотренного варианта Правил № 107.
6. Эксперт от Соединенного Королевства представил неофициальный документ № 15, содержащий поправки к предписаниям относительно доступа в транспортные средства, которые следует отразить в совместном предложении, приведенном в неофициальном документе № 10. Он разъяснил GRSG, что, по его мнению, обеспечить соблюдение нынешних предписаний директивы 2001/85/ЕС Европейского союза, касающихся доступа в транспортные средства, невозможно и что в данной связи в неофициальном документе № 15 содержатся менее жесткие положения по сравнению с нынешними предписаниями директивы; эти положения следует также отразить в предписаниях неофициального документа № 10.
7. Эксперты от Соединенного Королевства и МОПАП заявили, что пересмотрят свои предложения, и просили экспертов Рабочей группы GRSG направить им возможные замечания по этим предложениям. Они также вызвались своевременно передать пересмотренные предложения в секретариат, с тем чтобы распространить их под официальными условными обозначениями на следующей сессии GRSG.
8. Эксперт от Российской Федерации представил неофициальный документ № 1, в котором содержится новое определение прохода. Для обеспечения более эффективного рассмотрения данного предложения GRSG поручила секретариату распространить неофициальный документ № 1 под официальным условным обозначением на сессии в октябре 2002 года.
9. GRSG рассмотрела и приняла предложение по исправлениям к правилам № 36, 52 и 107, переданное экспертом от Нидерландов (неофициальный документ № 4) и воспроизведенное ниже. Было решено передать это предложение на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2002 года в качестве проекта исправления 1 к дополнению 7 к поправкам серии 03 к Правилам № 36; проекта исправления 1 к дополнению 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 52 и проекта исправления 1 к дополнению 3 к Правилам № 107.

Правила № 36, 52 и 107,

Пункт 5.5.6.3 изменить следующим образом:

"... электронные элементы или системы. В таком случае завод-изготовитель предоставляет всю соответствующую техническую информацию по просьбе технической службы, ответственной за проведение испытаний".

10. Эксперт от Германии представил предложение относительно более четкого определения допустимого выступа элемента конструкции в предусмотренном для пассажирского сиденья месте (неофициальный документ № 6). Для обеспечения рассмотрения этого предложения GRSG поручила секретариату распространить неофициальный документ № 6 под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSG.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 52 (маломестные пассажирские транспортные средства категорий M2 и M3)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/21; TRANS/WP.29/GRSG/1999/21/Add.1; TRANS/WP.29/GRSG/2002/2; неофициальные документы № 7, 12 и 17, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

11. В связи с доступом в транспортные средства (TRANS/WP.29/GRSG/1999/21 и Add.1, а также неофициальный документ № 17) GRSG отметила, что данный вопрос был рассмотрен в контексте Правил № 36 (см. пункт 4 выше).

12. Как было решено на восемьдесят первой сессии (TRANS/WP.29/GRSG/60, пункт 13), эксперт от Российской Федерации представил документ TRANS/WP.29/GRSG/2002/2, а эксперт от Испании внес на рассмотрение неофициальный документ № 12, в которых уточняются те случаи, когда дверь водителя может рассматриваться в качестве аварийного выхода для пассажиров. GRSG рассмотрела предложение Испании более подробно, однако отметила целесообразность включения в него дополнительных разъяснений о смещении контрольного прибора. GRSG решила рассмотреть оба предложения вместе на своей следующей сессии и просила эксперта от Испании передать в секретариат обновленный вариант его предложения для распространения под официальным условным обозначением на сессии GRSG в октябре 2002 года.

13. Эксперт от Германии внес предложение, являющееся параллельным предложению по Правилам № 36, с целью более четкого определения допустимого выступа элемента конструкции в предусмотренном для пассажирского сиденья месте (неофициальный документ № 7). Для обеспечения рассмотрения данного предложения GRSG поручила секретариату распространить неофициальный документ № 7 под официальным условным обозначением на следующей сессии.

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

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/22 и Add.1; TRANS/WP.29/GRSG/2001/13; неофициальные документы № 8 и 18, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

14. Что касается доступа в транспортные средства (TRANS/WP.29/GRSG/1999/22) и Add.1, а также неофициальный документ № 18), то, как отметила GRSG, данный вопрос был рассмотрен в контексте Правил № 36 (см. пункт 4 выше).

15. Что касается неофициального документа № 8 (допустимый выступ элемента конструкции), то GRSG поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением для рассмотрения в ходе восьмьдесят третьей сессии.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 66 (прочность верхней части конструкции)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2001/5; TRANS/WP.29/GRSG/2001/6; TRANS/WP.29/GRSG/2001/14; TRANS/WP.29/GRSG/2001/18; неофициальные документы № 2 и 5, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

16. Эксперт от Венгрии, являющийся Председателем неофициальной группы по разработке Правил № 66, сообщил GRSG о прогрессе, достигнутом в ходе проведения совещания, состоявшегося во Франкфурте 22 и 23 ноября 2001 года (неофициальный документ № 2).

17. Он заявил, что неофициальная группа рассмотрела сводный текст пересмотренного варианта Правил № 66, а также аспекты определения центра тяжести, испытание отдельных секций кузова в квазистатическом режиме, квазистатический метод расчета на основе испытаний отдельных элементов, маятниковое испытание отдельных секций кузова, места осмотра для описания верхней части конструкции и вопрос о прочности верхней части конструкции при воздействии на нее пассажиров, пользующихся ремнями безопасности.

18. Что касается прочности верхней части конструкции при воздействии на нее пассажиров, пользующихся ремнями безопасности, то эксперт от Испании представил материалы исследования, проводящегося в его стране. Он заявил, что были проанализированы результаты трех испытаний на опрокидывание с использованием идентичных секций кузова. Первое испытание проводилось без пассажиров, второе - с пассажирами, пристегнутыми ремнями безопасности с креплением в трех точках, а третье - с пассажирами, не пристегнутыми ремнями безопасности. GRSG отметила, что, согласно полученным результатам, в первом и третьем случаях деформация верхней части конструкции была аналогичной, а в том случае, когда пассажиры были пристегнуты ремнями безопасности с креплением в трех точках, деформация конструкции была значительно большей. Эксперт заверил, что в последнем из указанных случаев конструкция транспортного средства не соответствовала предусмотренным Правилами требованиям относительно пространства выживаемости.

19. Председатель неофициальной группы сообщил GRSG, что следующее совещание планируется провести 13 и 14 мая 2002 года в Барселоне и что результаты исследования (см. пункт 18 выше) будут подробно рассмотрены. Он предположил, что для завершения этой работы потребуется еще одно совещание. GRSG высоко оценила работу, проделанную неофициальной группой, и решила, что ее окончательные результаты следует изложить в документе, содержащем полный набор поправок к Правилам № 66, который будет передан на рассмотрение GRSG.

20. От имени неофициальной группы эксперт от Соединенного Королевства представил сводную информацию о результатах проделанной работы (неофициальный документ № 5). Он разъяснил GRSG, что этот документ заменяет собой документы TRANS/WP.29/GRSG/2001/5, TRANS/WP.29/GRSG/2001/6, TRANS/WP.29/GRSG/2001/14 и TRANS/WP.29/GRSG/2001/18 и что после завершения работы этой неофициальной группы окончательный пересмотренный вариант Правил № 66 будет передан на рассмотрение GRSG.

21. По просьбе эксперта от Европейского сообщества эксперт от Венгрии разъяснил, что в положения об области применения Правил не были внесены поправки для охвата небольших автобусов. Он заявил, что неофициальная группа рассмотрит вопрос о включении этих транспортных средств в положения об области применения Правил только в том случае, если GRSG соответствующим образом расширит мандат неофициальной группы.

ПРАВИЛА 43 (безопасные стекла)

а) Разработка

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/4; TRANS/WP.29/GRSG/1999/12/Rev.1 и Add.1; TRANS/WP.29/GRSG/1999/30; TRANS/WP.29/GRSG/2001/8/Rev.1; неофициальный документ № 3, указанный в приложении к настоящему докладу

22. В соответствии с договоренностью, достигнутой на восемьдесят первой сессии (TRANS/WP.29/GRSG/60, пункт 30), эксперт от КСАОД представил неофициальный документ № 3, содержащий сводный текст документов TRANS/WP.29/GRSG/1999/4; TRANS/WP.29/GRSG/1999/12/Rev.1 и Add.1; а также документ TRANS/WP.29/GRSG/2001/8/Rev.1, который он заменяет. GRSG рассмотрела и приняла предложение, воспроизведенное в приложении 2 к настоящему докладу. Было решено передать его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2002 года в качестве проекта дополнения 7 к Правилам.

23. Эксперт от Европейского сообщества просил включить в принятое предложение (см. пункт 22 выше) идентификационную маркировку для безопасных стекол, у которых постоянный коэффициент пропускания света не достигает 30%. GRSG разъяснила, что решение вопроса о введении требований, касающихся минимального 30-процентного постоянного коэффициента пропускания света для стекол, расположенных за стойкой В, было отложено до последующего рассмотрения и что на нынешнем этапе разработки Правил в такой маркировке нет необходимости. В связи с этим вопросом эксперт от Соединенного Королевства сообщил GRSG, что в его стране было проведено исследование на тему: "Качественные аспекты поля зрения: обзор потребностей водителей автомобилей и мотоциклов". Он заявил, что с этим докладом можно ознакомиться на вебсайте www.ice.co.uk в Интернете. Как он подчеркнул, один из основных выводов состоит в том, что минимальный уровень пропускания света может быть понижен до 33,4-49% без существенного уменьшения расстояния, допускающего обнаружение потенциальных опасностей на дороге при различных условиях освещения. Он также отметил, что данное исследование сосредоточено на анализе характеристик козырьков шлемов мотоциклистов.

24. В связи с использованием альтернативной модели головы (TRANS/WP.29/GRSG/1999/4) эксперт от Германии заявил, что к нему так никто и не обратился по вопросу осуществлению сотрудничества в соответствии с просьбой GRSG, изложенной на ее предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRSG/60, пункты 26 и 27). GRSG решила сохранить в повестке дня следующей сессии пункт, касающийся предложения об альтернативной модели головы.

25. Эксперт от КСАОД снял предложение, изложенное в документе TRANS/WP.29/GRSG/1999/30.

26. Эксперт от Германии сообщил GRSG, что нашел несколько ошибок в тексте нынешнего варианта Правил, и заявил, что доведет их до сведения секретариата с целью подготовки предложения по исправлению для рассмотрения на следующей сессии. Он также вызвался оказать помощь в разработке пересмотренного варианта Правил № 43.

b) Проект глобальных технических правил (гтп)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/29; неофициальный документ № 7 восемьдесят первой сессии

27. Эксперт от Канады обратился с официальной просьбой не рассматривать предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRSG/1999/29, поскольку оно было передано Европейской ассоциацией поставщиков автомобильных деталей, не являющейся Договаривающейся стороной Соглашения 1998 года. Он также настоятельно просил провести - перед рассмотрением проекта гтп - сопоставление и анализ набора предписаний по этому вопросу, действующих в мире. Эксперт от КСАОД разъяснил, что сопоставление наиболее приемлемых наборов предписаний содержится в неофициальном документе № 7 восемьдесят первой сессии, который был частично рассмотрен на предыдущей сессии. Эксперт от Германии заявил о своем намерении выступить инициатором разработки предложения по гтп, касающимся безопасных стекол.

28. GRSG продолжила рассмотрение неофициального документа № 7 восемьдесят первой сессии, в частности пунктов, касающихся испытания на удар с использованием 227-граммового шара; испытания на удар с использованием ядра весом 4,99 кг; испытания на абразивную стойкость; пропускания света; оптических качеств и испытания на дробление. Эксперт от Канады заявил, что в его стране принят стандарт ANSI Z26 и что ему нужно выяснить, является ли решение, предложенное в этом неофициальном документе, приемлемым для его страны. Эксперт от Соединенных Штатов Америки выразил аналогичные опасения по причине принятия в ближайшем будущем стандарта ANSI Z26 в его стране.

29. GRSG решила дождаться предложения, которое будет передано Германией, и поблагодарил эксперта от КСАОД за то, что он вызвался принять участие в его разработке. Вместе с тем была сформулирована просьба об учреждении неофициальной группы для рассмотрения вопроса о разработке гтп. Председатель отметил, что он обратится к WP. 29 с просьбой разрешить учреждение такой неофициальной группы на сессии WP.29 в июне 2002 года.

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

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2001/16/Rev.1

30. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ TRANS/WP.29/GRSG/2001/16/Rev.1, в котором содержатся рассматриваемые предложения относительно контролируемой иммобилизации транспортных средств при их несанкционированном использовании. Эксперты от Германии, Италии, Франции и Швеции подтвердили свои опасения в связи с принятием концепции иммобилизации транспортного средства на определенном расстоянии. Они выразили несогласие с положениями пункта 8.2.12 данного предложения.

31. Несмотря на их несогласие с этими положениями, GRSG рассмотрела данный документ и в принципе согласилась с тем, что нет необходимости вносить поправки в прежний пункт 8.3.4.1 и что указание на внесение поправок во второй пункт – 8.3.4.2 – предложения следует читать: "включить новый пункт 8.3.4.2". Аспекты, касающиеся пятиминутного пребывания в неподвижном состоянии до контролируемой иммобилизации, и поправка к указанному вначале пункту 8.3.4.2 были оставлены в качестве открытых вопросов, которые будут рассматриваться на следующей сессии.

32. Эксперт от Германии заявил о своем намерении передать альтернативное предложение для рассмотрения на следующей сессии. Эксперт от Соединенного Королевства заявил, что снимет свое предложение, если Германия отразит в альтернативном предложении основные мысли, которые в нем изложены.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 97

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2001/17/Rev.1

33. GRSG отметила, что предложение, изложенное в документе TRANS/WP.29/GRSG/2001/17/Rev.1, является параллельным предложению, сформулированному в документе TRANS/WP.29/GRSG/2001/16/Rev.1, и сделала такие же выводы (см. пункты 30-32 выше). Вместе с тем эксперт от Соединенного Королевства заявил, что передаст в секретариат редакционные поправки к этому предложению.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

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

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/19/Rev.5; TRANS/WP.29/2002/29

34. GRSG рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRSG/1999/19/Rev.5 с изложенными ниже поправками. Было решено передать его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2002 года.

Пункт 5.1.3 изменить следующим образом:

"... линии как можно короче. Вместе с тем они должны находиться как можно ближе к такому многофункциональному органу управления".

Таблица I,

Пункт 21, второй столбец, слова, заключенные в квадратные скобки ["ISO K.05"], должны быть заменены соответствующим обозначением ИСО.

Замечания секретариата: ИСО передала в секретариат приведенное ниже обозначение в электронном формате.



Пункт 24, второй и четвертый столбцы, внести поправку в положения о нынешнем испытании посредством ссылки на новую сноску 13 и включить следующий текст сноски 13: "Спидометр должен быть официально утвержден по типу конструкции на основании Правил № 39".

35. В связи с предложением по глобальным техническим правилам (гпт) эксперт от Канады представил документ TRANS/WP.29/2002/29, который был принят на рассмотрение WP.29/AC.3 на его сессии в марте 2002 года (TRANS/WP.29/841, пункт 168). Эксперт заявил, что теперь, когда WP.29 согласился использовать в качестве ссылок предлагаемый формат гпт, указанный в документе TRANS/WP.29/2002/25 (TRANS/WP.29/841, пункт 110), он вынесет на рассмотрение следующей сессии надлежащим образом скорректированное предложение.

36. Был затронут также вопрос о спидометре, и некоторые эксперты отметили, что гтп следует разрабатывать параллельно с Правилами № 39. Что касается обозначения подушки безопасности для пассажира, то было принято решение, указанное в пункте 34.

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

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

37. После принятия Всемирным форумом WP.29 на его сто двадцать шестой сессии решения относительно приоритетов в разработке будущих глобальных технических правил (TRANS/WP.29/841, пункт 109 и приложение 4) GRSG решила исключить этот пункт из повестки дня GRSG.

- c) Проект правил, касающихся поля зрения водителя

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2000/19; TRANS/WP.29/GRSG/2002/1; неофициальные документы № 13 и 14, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

38. Эксперт от Франции представил документ TRANS/WP.29/GRSG/2002/1, в котором содержится предложение о включении понятий и предписаний, касающихся второстепенных стоек "А", в текст проекта правил. GRSG решила рассмотреть этот документ в ходе анализа основного предложения, изложенного в документе TRANS/WP.29/GRSG/2000/19.

39. Эксперт от Японии представил неофициальный документ № 14, содержащий поправки к документу TRANS/WP.29/GRSG/2000/19. Для обеспечения его подробного рассмотрения и с целью обсуждения его совместно с основным предложением Рабочая группа GRSG поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSG.

40. GRSG кратко рассмотрела документ TRANS/WP.29/GRSG/2000/19 и уточнила, что на первом этапе область применения новых правил будет ограничена транспортными средствами категории М1, как и в параллельной директиве Европейского союза. Для устранения несоответствия в пункте 2.6 эксперт от Чешской Республики предложил внести в него следующую поправку:

Пункт 2.6 изменить следующим образом:

"2.6 Под "углом наклона спинки сиденья" подразумевается угол, определенный в ..."

41. GRSG решила снять все квадратные скобки в данном предложении, за исключением пункта 9.1, где должен быть исключен сам текст, содержащийся в квадратных скобках. Были предложены некоторые поправки, и было решено подробно рассмотреть приложение 4 на сессии в октябре 2002 года.

42. С учетом указанных выше замечаний и договоренностей эксперт от Бельгии вызвался подготовить пересмотренный текст предложения для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

43. Эксперт от Японии представил неофициальный документ № 13, в котором не только отражена точка зрения Японии как по непосредственному, так и по боковому полю зрения водителя, но и отмечается потребность в требовании относительно метровой стойки. Он напомнил о материалах, представленных им на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRSG/60, пункт 50). GRSG по достоинству оценила разъяснения, касающиеся позиции Японии, и согласилась сохранить в повестке дня неофициальный документ № 13 для его дальнейшего рассмотрения на ее сессии в октябре 2002 года.

d) Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ)

Документация: TRANS/WP.15/2002/5

44. Секретариат WP.15 представил документ TRANS/WP.15/2002/5, содержащий предложение, которое рассмотрит WP.15 на своей сессии в мае 2002 года. Это предложение направлено на включение в ДОПОГ ссылки на директиву 2001/56/ЕС Европейского парламента и Совета, касающуюся предписаний о топливных обогревательных приборах. Как отметил секретариат WP.15, для того чтобы в тексте ДОПОГ избежать ссылки на упомянутую выше директиву, в Правила № 105 или в новые правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года, следует включить предписания этой директивы.

45. Эксперт от МОПАП заявил, что отдает предпочтение новым правилам. Председатель отметил, что целесообразно дождаться реакции WP.15 на это предложение и в том случае, если оно будет принято, просить WP.29 о вынесении на его сессии в июне 2002 года рекомендации относительно того, что следует сделать: включить предписания директивы Европейского союза в Правила № 105 или разработать новые правила. Эксперт от МОПАП вызвался принять участие в разработке таких новых правил, если с этим согласится WP.29.

- е) Поправки к Конвенциям 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и к дополняющим их Европейским соглашениям 1971 года

Документация: TRANS/WP.1/2001/34

46. Эксперт от МА3М напомнил GRSG, что WP.29 на своей сессии в ноябре 2001 года согласился передать GRSG предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.1/2001/34, в котором обновляются определения мопедов и мотоциклов, содержащиеся в Конвенции 1968 года о дорожном движении, с тем чтобы рассмотреть их и ответить Рабочей группе WP.1, приемлемы ли предлагаемые определения для Рабочей группы GRSG.

47. GRSG приняла определения, предложенные в документе TRANS/WP.1/2001/34, с воспроизведенными ниже поправками. GRSG решила довести это до сведения WP.1 и проинформировать WP.29 о принятом решении.

3.3 Определение мотоцикла

В подпункт п) внести следующие поправки:

"... скорость более 45 км/ч или двигатель с ... внутреннего сгорания [или номинальную мощность...]"

3.4 Определение трицикла

Добавить новое определение ab)

"...более 45 км/ч или объем цилиндра ... внутреннего сгорания [или номинальную мощность ...]"

3.6 Определение термина квадрицикл

Добавить новое определение ad)

"ad) термин "квадрицикл" означает транспортное средство, не являющееся легким квадрициклом, с четырьмя колесами ..."

f) Разработка Правил № 34 (предотвращение опасностей возникновения пожара)

Документация: TRANS/WP.29/2002/14; неофициальные документы № 9, 11 и 19, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

48. GRSG рассмотрела документ TRANS/WP.29/2002/14, который не был рассмотрен WP.29 в марте 2002 года (TRANS/WP.29/841, пункты 3 и 6) по причине возможной утечки дизельного топлива. Этот вопрос затрагивается также в неофициальном документе № 11, переданном экспертом от ФЕМА. Для решения данной проблемы эксперт от Нидерландов представил неофициальный документ № 9, в котором указаны две альтернативные возможности ее решения. После рассмотрения этого неофициального документа Рабочей группой GRSG он также представил неофициальный документ № 19, в котором указана третья альтернативная возможность. В конечном счете GRSG отдала предпочтение альтернативной возможности, указанной ниже, в качестве исправления 1 к предложению по проекту поправок серии 02 к Правилам № 34.

Пункт 5.9.1.1.3 изменить следующим образом:

"... в запертом положении. Однако использование крышки на тросике или крышки, снабженной цепочкой, не является само по себе достаточным для транспортных средств, не относящихся к категориям M1 и N1".

49. Для скорейшего принятия предложения по проекту поправок серии 02 к Правилам № 34 GRSG решила передать: документ TRANS/WP.29/2002/14 на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2002 года вместе с нынешним текстом, а также предложение по проекту исправления (см. пункт 48 выше) на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2002 года. Экспертам от Европейского сообщества было предложено проинформировать своих представителей на координационном совещании, которое состоится перед сессией WP.29 в июне 2002 года, о том, что принятое решение позволит решить проблему утечки топлива.

g) Неофициальное совещание по "общим задачам"

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

51. Он проинформировал GRSG о том, что неофициальная группа приняла доклад о работе третьей сессии. Он также сообщил об итогах специального совещания, состоявшегося в Оттаве. Что касается рассмотрения проекта глобальных технических правил "0", то он указал те вопросы, которые не были обсуждены, а именно: введение подкатегорий грузовых транспортных средств (класса 2); формулировка, позволяющая проводить различие между классом 1 (пассажирские транспортные средства, предназначенные для перевозки до 9 пассажиров) и класса 2 (грузовые и пассажирские транспортные средства, предназначенные для перевозки более 9 пассажиров); определение положения для сидения; определение транспортных средств особого назначения; и распространение проекта глобальных технических правил на мотоциклы.

52. Он отметил, что небольшая редакционная группа рассмотрит вышеупомянутые вопросы и что в этом рассмотрении вызвались принять участие эксперты от Соединенных Штатов Америки, Европейского сообщества, Японии, Канады, Италии, Соединенного Королевства и МОПАП. Он заявил, что предполагаемый график работы позволит достичь согласия в рамках редакционной группы до конца мая 2002 года и что официальное предложение должно быть передано на рассмотрение GRSG на ее сессии в октябре 2002 года.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

53. Что касается восьмидесяти третьей сессии (15-18 октября 2002 года), то GRSG решила продолжить практику проведения отдельного неофициального совещания до начала самой сессии, включив его в повестку дня этой сессии.

a) Неофициальное совещание по "общим задачам"

Это совещание будет проведено в Женеве во вторник 15 октября (14 час. 30 мин.) и в среду 16 октября (12 час. 30 мин.) 2002 года без обеспечения устного перевода.

Обсуждение будет сосредоточено на следующем вопросе:

Окончательное рассмотрение проекта глобальных технических правил "0"

b) Восьмидесят третья сессия самой Рабочей группы GRSG

Сессия состоится в Женеве 16 октября (14 час. 30 мин.) - 18 октября (12 час. 30 мин.) 2002 года^{1,2}. Была согласована следующая предварительная повестка дня:

1. Правила № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости), разработка
 2. Правила № 52 (маломестные пассажирские транспортные средства категорий М2 и М3), разработка
 3. Правила № 107 (двухэтажные пассажирские транспортные средства), разработка
 4. Правила № 66 (прочность верхней части конструкции), разработка
 5. Безопасные стекла
 - 5.1 Правила № 43, разработка
 - 5.2 Глобальные технические правила
 6. Проект новых правил о защите транспортных средств категорий М1 и N1 от несанкционированного использования, разработка
 7. Правила № 97 (системы сигнализации транспортных средств), разработка
 8. Прочие вопросы
 - 8.1 Проект новых правил, касающихся идентификации органов управления сигнальных огней и индикаторов
 - 8.2 Проект новых глобальных технических правил, касающихся поля зрения водителей механических транспортных средств
 - 8.3 Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ)
 - 8.4 Огнетушители
 - 8.5 Доклад о работе неофициального совещания по "общим задачам" и рассмотрение проекта глобальных технических правил "0".
-

¹ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов все официальные документы, разосланные по почте до сессии или занесенные на вебсайт ЕЭК (<http://www.unepce.org/trnas/main/welcwp29.htm>), в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов любезно просят приносить с собой на заседания имеющиеся у них экземпляры документов.

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

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ
ВОСЕМЬДЕСЯТ ВТОРОЙ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

<u>Номер</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт повестки дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
1.	Российской Федерацией	1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 36
2.	Венгрией	4	A	Доклад об итогах совещания специальной группы экспертов (СГЭ) по разработке Правил № 66
3.	КСАОД	5.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 43
4.	Нидерландами	1	A	Замечания по документу TRANS/WP.29/2002/15
5.	Венгрией	4	A	Обзор и пересмотр правил № 66 ЕЭК ООН. Сводный документ, отражающий итоги работы специальной группы экспертов на данный момент
6.	Германией	1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 36
7.	Германией	2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 52
8.	Германией	3	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 107
9.	Нидерландами	8.6	A	Правила № 34 (предотвращение опасностей возникновения пожара)
10.	МОПАП	3	A	Предложение по пересмотру Правил № 107
11.	ФЕМА	8.6	A	Соображения пользователя относительно Правил № 34: утечка дизельного топлива
12.	Испанией	2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 52

<u>Номер</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт повестки дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
13.	Японией	8.3	A	Точка зрения Японии относительно требований, касающихся переднего и бокового поля зрения (требования относительно метровой стойки в Правилах ЕЭК)
14.	Японией	8.3	A	Предлагаемые дополнения к предписаниям относительно видимости, изложенным в документе GRSG/2000/19
15.	Соединенным Королевством	1, 2, и 3	A	Предложение по пересмотру Правил № 36, 52 и 107
16.	Соединенным Королевством	1	A	Предложение по пересмотру Правил № 36
17.	Соединенным Королевством	2	A	Предложение по пересмотру Правил № 52
18.	Соединенным Королевством	3	A	Предложение по пересмотру Правил № 107
19.	Нидерландами	8.6	A	Предложение о внесении поправок в документ TRANS/WP.29/2002/14, касающийся Правил № 34 о предотвращении опасностей возникновения пожара

Приложение 2

ПРОЕКТ ПОПРАВК К ПРАВИЛАМ № 43, ПРИНЯТЫЙ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ
GRSG НА ЕЕ ВОСЕМЬДЕСЯТ ВТОРОЙ СЕССИИ

Название Правил изменить следующим образом:

"ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО
УТВЕРЖДЕНИЯ БЕЗОПАСНЫХ СТЕКЛОВЫХ МАТЕРИАЛОВ И ИХ
УСТАНОВКИ НА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ"

Содержание, приложения, изменить следующим образом:

"Приложение 1 - ...

Приложение 1А - Сообщение, касающееся выдачи официального утверждения (распространения официального утверждения, отказа в официальном утверждении, отмены официального утверждения или окончательного прекращения производства) типа транспортного средства в отношении его безопасных стекол.

Приложение 2А - Схема расположения знаков официального утверждения для элементов.

Приложение 2В - Схема расположения знаков официального утверждения для транспортных средств.

.....

Приложение 21 - Положения, касающиеся установки безопасных стекол на транспортных средствах".

Текст Правил,

Пункт 1.1 изменить следующим образом:

"1.1 Настоящие Правила применяются к безопасным стекловым материалам, предназначенным для установки в качестве ветровых или иных стекол, а также перегородок на механических транспортных средствах и их прицепах и для оснащения их ими, за исключением стекол для осветительных и сигнальных устройств и приборной доски, а также специальных пуленепробиваемых стекол.

Настоящие Правила не касаются двойных окон".

Пункт 2.18 изменить следующим образом:

"2.18 "Безопасный стекловой материал, обеспечивающий видимость для водителя"

2.18.1 "Безопасный стекловой материал, обеспечивающий поле зрения водителя спереди", означает все стекла, которые расположены перед плоскостью, проходящей через точку R, где находится водитель, перпендикулярно продольной средней плоскости транспортного средства и через которые водитель может видеть дорогу при управлении или маневрировании транспортным средством.

2.18.2 "Безопасный стекловой материал, обеспечивающий поле зрения водителя сзади", означает все стекла, которые расположены за плоскостью, проходящей через точку R, где находится водитель, перпендикулярно продольной средней плоскости транспортного средства и через которые водитель может видеть дорогу при управлении или маневрировании транспортным средством".

Включить новые пункты 2.24 и 2.25 следующего содержания:

"2.24 "Тип транспортного средства" - с точки зрения установки безопасных стекол - означает транспортные средства, принадлежащие к одной и той же категории, которые не различаются между собой, по крайней мере, в таких существенных аспектах, как:

завод-изготовитель,
обозначение типа, используемое заводом-изготовителем,
существенные аспекты конструкции и модели.

2.25 "Угол наклона спинки сиденья" означает расчетный угол наклона туловища, определенный в приложении 19 к настоящим Правилам".

Пункт 3.1 изменить следующим образом:

"3.1 Официальное утверждение типа стекол

Заявка на официальное утверждение типа ...".

Включить новые пункты 3.4-3.6 следующего содержания:

- "3.4 Официальное утверждение типа транспортного средства
- Заявка на официальное утверждение типа транспортного средства в отношении установки безопасного стеклового материала передается заводом-изготовителем транспортного средства или его надлежащим образом уполномоченным представителем.
- 3.5 К ней прилагаются перечисленные ниже документы в трех экземплярах и указываются следующие данные:
- 3.5.1 Чертежи транспортного средства в надлежащем масштабе, указывающие:
- 3.5.1.1 положение ветрового стекла по отношению к точке R транспортного средства,
- 3.5.1.2 угол наклона ветрового стекла,
- 3.5.1.3 угол наклона спинки сиденья;
- 3.5.2 технические подробности, касающиеся ветрового стекла и всех других стекол, в частности:
- 3.5.2.1 использованные материалы,
- 3.5.2.2 номера официального утверждения,
- 3.5.2.3 любая дополнительная маркировка, описанная в пункте 5.5.
- 3.6 Транспортное средство, представляющее тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, передается технической службе, ответственной за проведение испытаний на официальное утверждение".

Пункт 5.1 изменить следующим образом:

- "5.1 Официальное утверждение типа стекол
- Если образцы, представленные ...".

Пункт 5.5.2 изменить следующим образом:

"5.5.2 V. для безопасного стекла с постоянным коэффициентом пропускания света менее 70%".

Пункт 5.5.5 изменить следующим образом:

"... где вероятность удара головой является незначительной или полностью исключена;

кроме того, в случае пластиковых стекол, которые были представлены для проведения испытаний на абразивную стойкость, описанных в пункте 4 приложения 3, надлежащим образом применяются также следующие виды маркировки:

/L для стекол с рассеянием света не более 2% после 1 000 циклов на внешней поверхности и 4% после 100 циклов на внутренней поверхности (см. приложения 14 и 16, пункт 6.1.3.1),

/M для стекол с рассеянием света не более 10% после 500 циклов на внешней поверхности и 4% после 100 циклов на внутренней поверхности (см. приложения 14 и 16, пункт 6.1.3.2)".

Пункт 5.5.7 изменить следующим образом:

"... двойного жесткого пластикового стекла. Кроме того, соответствующая заявка будет подписываться:

/A для передних стекол;

/B для боковых стекол, задних стекол и стекол крыши;

/C для использования в местах, где вероятность удара головой является незначительной или полностью исключена;

в отношении пластиковых стекол, представленных для проведения испытания на абразивную стойкость, описанного в пункте 4 приложения 3, надлежащим образом применяются также следующие виды маркировки:

- /L для стекол с рассеянием света не более 2% после 1 000 циклов на внешней поверхности и 4% после 100 циклов на внутренней поверхности (см. приложение 16, пункт 6.1.3.1),
- /M для стекол с рассеянием света не более 10% после 500 циклов на внешней поверхности и 4% после 100 циклов на внутренней поверхности (см. приложение 16, пункт 6.1.3.2)".

Пункт 5.6 изменить следующим образом:

- "5.6 Знак официального утверждения и обозначение должны быть четкими и нестираемыми. Дополнительные обозначения должны наноситься в сочетании друг с другом на маркировке официального утверждения".

Пункт 5.7 изменить следующим образом:

- "5.7 В приложении 2А к настоящим Правилам в качестве примера приводится схема знаков официального утверждения".

Включить новые пункты 5.8–5.15 следующего содержания:

- "5.8 Официальное утверждение типа транспортного средства

Если транспортное средство, представленное на официальное утверждение на основании настоящих Правил, отвечает требованиям, указанным в приложении 21 к настоящим Правилам, то соответствующий тип транспортного средства считается официально утвержденным.

- 5.9 Каждому официально утвержденному типу присваивается номер официального утверждения, первые две цифры которого (в настоящее время 00 для Правил в их первоначальном варианте) указывают на серию поправок, соответствующих последним наиболее важным техническим изменениям, внесенным в Правила к моменту официального утверждения. Одна и та же Договаривающаяся сторона не может присвоить этот номер другому типу транспортного средства, определенному в пункте 2.24 выше.

- 5.10 Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, уведомляются об официальном утверждении, распространении официального утверждения, отказе в официальном утверждении, отмене официального утверждения или окончательном прекращении производства типа транспортного средства на основании настоящих Правил посредством карточки, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1А к настоящим Правилам.
- 5.11 На каждом транспортном средстве, соответствующем типу транспортного средства, утвержденному на основании настоящих Правил, на видном и легко доступном месте, указанном в карточке официального утверждения, проставляется международный знак официального утверждения, состоящий из:
- 5.11.1 круга, в котором проставлена буква "E", за которой следует отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение¹;
- 5.11.2 номера настоящих Правил, за которым следует буква "R", тире и номер официального утверждения, расположенные справа от круга, предусмотренного в пункте 5.11.1.
- 5.12 Если транспортное средство соответствует типу транспортного средства, официально утвержденному на основании одних или нескольких других правил, прилагаемых к Соглашению, в стране, предоставившей официальное утверждение на основании настоящих Правил, то обозначение, предписанное в пункте 5.11.1, повторять не нужно; в таком случае в вертикальных колонках справа от обозначения, предписанного в пункте 5.11.1, проставляются дополнительные номера и обозначения всех правил, на основании которых было предоставлено официальное утверждение в стране, предоставившей официальное утверждение на основании настоящих Правил.
- 5.13 Знак официального утверждения должен быть четким и нестираемым.
- 5.14 Знак официального утверждения должен находиться поблизости от прикрепляемой заводом-изготовителем таблички, содержащей данные о транспортном средстве, либо на самой этой табличке.
- 5.15 В приложении 2В к настоящим Правилам в качестве примера приводится схема знака официального утверждения".

¹ См. сноску 1 в пункте 5.4.1.

Включить новое приложение 1А следующего содержания:

"Приложение 1А

(максимальный формат: А4 (210 x 297 мм))

СООБЩЕНИЕ,

направленное: Название административного органа:



.....
.....
.....

касающиеся

ВЫДАЧИ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
РАСПРОСТРАНЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ОТКАЗА В ОФИЦИАЛЬНОМ УТВЕРЖДЕНИИ
ОТМЕНЫ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ПРЕКРАЩЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА

типа транспортного средства в отношении его безопасного стеклового материала на основании Правил № 43.

Официальное утверждение № Распространение № :

1. Модель (наименование завода-изготовителя) транспортного средства:
2. Тип, в соответствующих случаях, и торговое описание транспортного средства:
3. Название и адрес завода-изготовителя:
4. Название и адрес представителя завода-изготовителя, когда это применимо:
5. Описание используемого типа стекол:
 - 5.1 в случае ветровых стекол:
 - 5.2.1 в случае передних боковых окон:

- 5.2.2 в случае задних боковых окон:
- 5.3 в случае задних окон:
- 5.4 в случае открывающихся крыш:
- 5.5 в случае стекол, не указанных выше:
- 6. Знак официального утверждения типа элемента ЕЭК для ветрового стекла: ...
.....
- 7. Знак(и) официального утверждения типа элемента ЕЭК для:
- 7.1.1 передних боковых окон:
- 7.1.2 задних боковых окон:
- 7.2 задних окон:
- 7.3 открывающихся крыш:
- 7.4 других стекол:
- 8. Предписания в отношении установки были/не были² выполнены.
- 9. Транспортное средство представлено на официальное утверждение (дата):
.....
- 10. Техническая служба, ответственная за проведение испытаний на официальное утверждение:
- 11. Дата протокола, составленного этой службой:
- 12. Номер протокола, составленного этой службой:
- 13. Официальное утверждение предоставлено/в официальном утверждении отказано/официальное утверждение распространено/официальное утверждение отменено²

14. Причина (причины) распространения официального утверждения:
15. Примечания:
16. Место
17. Дата
18. Подпись
19. К настоящему сообщению прилагается перечень документов, которые были представлены административному органу, предоставившему официальное утверждение, и которые могут быть получены по запросу.

¹ Отличительный номер страны, которая предоставила/распространила/отменила официальное утверждение или отказала в официальном утверждении (см. положения Правил, касающиеся официального утверждения).

² Ненужное вычеркнуть".

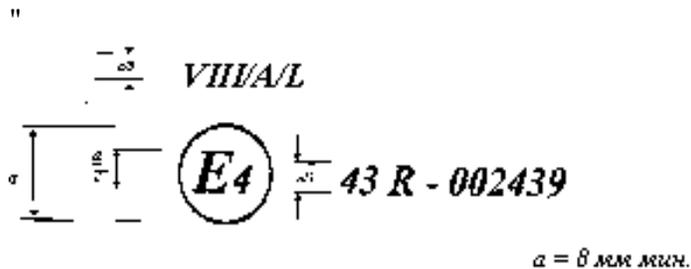
Приложение 2, изменить название следующим образом:

"Приложение 2А

СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ЗНАКОВ ОФИЦИАЛЬНОГО
УТВЕРЖДЕНИЯ ДЛЯ ЭЛЕМЕНТОВ

(см. пункт 5.5 настоящих Правил)"

Пример, озаглавленный "Жесткие пластиковые стекла, не являющиеся ветровыми",
изменить следующим образом:



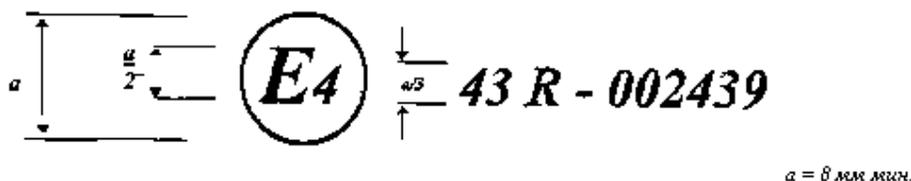
Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на жестком пластиковом стекле, предназначенном для установки спереди, с рассеянием света не более 2% после 1 000 циклов на внешней поверхности и 4% после 100 циклов на внутренней поверхности, указывает на то, что данный элемент официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 43 под номером официального утверждения 002439. Номер официального утверждения указывает на то, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 43".

Включить новое приложение 2В следующего содержания:

"Приложение 2В

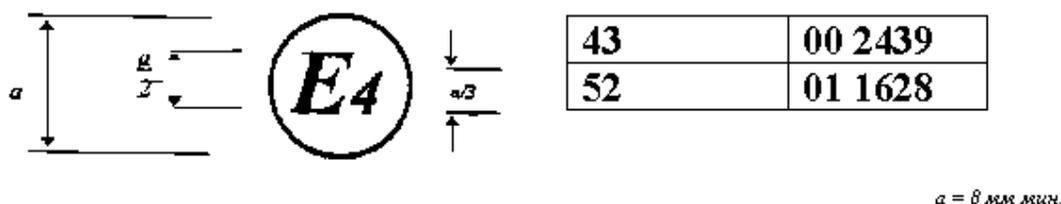
СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ЗНАКОВ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ОБРАЗЕЦ А (см. пункт 5.11 настоящих Правил)



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает на то, что данный тип транспортного средства был официально утвержден - в отношении установки стекол - в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 43. Номер официального утверждения указывает на то, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 43.

ОБРАЗЕЦ В (см. пункт 5.12 настоящих Правил)



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает на то, что данный тип транспортного средства был официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании правил № 43 и № 52³. Номера официального утверждения указывают на то, что на дату предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 43 использовались в их первоначальном виде, а Правила № 52 включали поправки серии 01.

³ Второй номер указан лишь в качестве примера".

Приложение 3,

Пункт 9.1.4 изменить следующим образом:

"9.1.4 Коэффициент постоянного пропускания света измеряется в соответствии с пунктом 9.1.2 настоящего приложения, и результат его измерения регистрируется. В случае ветрового стекла он должен составлять не менее 75%. Что касается стекол, не являющихся ветровыми, то соответствующие требования указаны в приложении 21".

Пункты 9.1.4.1 и 9.1.4.2 следует исключить.

Приложения 14 и 16,

Пункты 6.1.3 - 6.1.3.2 изменить следующим образом:

"6.1.3 Толкование результатов испытания

- 6.1.3.1 В случае стекол класса L считается, что испытание на абразивную стойкость дало удовлетворительный результат, если совокупное рассеяние света после стирания не превышает 2% после 1 000 циклов на внешней поверхности испытательного образца и 4% после 100 циклов на внутренней поверхности испытательного образца.
- 6.1.3.2 В случае стекол класса M считается, что испытание на абразивную стойкость дало удовлетворительный результат, если совокупное рассеяние света после стирания не превышает 10% после 500 циклов на внешней поверхности и 4% после 100 циклов на внутренней поверхности испытательного образца".

Включить новый пункт 6.1.3.3 следующего содержания:

"6.1.3.3 В случае прозрачных люков в крыше транспортных средств никаких испытаний на абразивную стойкость не требуется".

Включить новое приложение 21 следующего содержания:

"Приложение 21

ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ УСТАНОВКИ БЕЗОПАСНЫХ СТЕКОЛ
НА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

В настоящем приложении излагаются предписания, касающиеся установки безопасных стекол на транспортных средствах категорий M, N и O¹ с целью обеспечения высокого уровня безопасности для водителя и пассажиров, и в частности для обеспечения хорошей видимости для водителя во всех условиях движения спереди, а также и сзади и сбоку.

¹ В соответствии с определениями, приведенными в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

Оно не касается бронированных транспортных средств, определенных ниже в пункте 2.3.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей настоящего приложения

- 2.1 "Транспортное средство" означает любое автотранспортное средство и его прицеп, которые предназначены для использования на дороге, имеют не менее четырех колес и максимальная расчетная скорость которых превышает 25 км/ч, за исключением транспортных средств, передвигающихся по рельсам, и всей передвижной машинной техники.
- 2.2 "Категория транспортных средств" означает ряд транспортных средств, относящихся к соответствующей категории классификации, принятой в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств¹;
- 2.3 "Транспортное средство особого назначения", "автомобиль-дом", "бронированное транспортное средство", "транспортное средство медицинской помощи", "катафалк", "транспортное средство с откидным верхом" определены соответственно в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3)¹.
- 2.4 "Двухэтажное транспортное средство" определено в пункте 2.1.2 Правил № 107.
- ## 3. ОБЩИЕ ПРЕДПИСАНИЯ, ПРИМЕНИМЫЕ К ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ КАТЕГОРИЙ М, N и О
- 3.1 Безопасные стекла устанавливаются таким образом, чтобы, независимо от нагрузки, которой подвергается транспортное средство в нормальных условиях эксплуатации, они обеспечивали видимость и безопасность для водителей и пассажиров транспортного средства;

¹ В соответствии с определениями, приведенными в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 3.2 на безопасные стекла должен быть нанесен надлежащий знак официального утверждения по типу конструкции элемента, указанный в пункте 5.4 настоящих Правил, за которым при необходимости должно следовать одно из дополнительных обозначений, предусмотренных в пункте 5.5.
4. КОНКРЕТНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, ПРИМЕНИМЫЕ К ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ КАТЕГОРИЙ М И N¹
- 4.1 Ветровые стекла
- 4.1.1 Постоянный коэффициент пропускания света должен составлять не менее 75%;
- 4.1.2 Ветровое стекло должно быть утверждено по типу конструкции в отношении типа транспортного средства, для установки на которое оно предназначено.
- 4.1.3 Ветровое стекло должно быть надлежащим образом установлено по отношению к точке нахождения водителя "R".
- 4.1.4 На транспортные средства, максимальная расчетная скорость которых превышает 40 км/ч, не разрешается устанавливать упрочненные ветровые стекла.
- 4.2 Безопасные стекла, не являющиеся ветровыми стеклами и стеклянными перегородками
- 4.2.1 Безопасные стекла, обеспечивающие поле зрения водителя спереди.
- 4.2.1.1 Коэффициент постоянного пропускания света безопасных стекол, через которые обеспечивается поле зрения водителя спереди, как это определено в определенных в пункте 2.18.1 настоящих Правил, должен составлять не менее 70%.
- 4.2.1.2 На пластиковые безопасные стекла должно быть нанесено дополнительное обозначение /B/L, определенное в пунктах 5.5.5 и 5.5.7 настоящих Правил.
- 4.2.2 Безопасные стекла, обеспечивающие поле зрения водителя сзади.

¹ В соответствии с определениями, приведенными в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

4.2.2.1 Коэффициент пропускания света, определенный в пункте 2.18.2 настоящих Правил, должен составлять не менее 70%, однако в случае установки двух внешних зеркал заднего вида этот коэффициент может быть ниже 70% при условии, что на стекло нанесено дополнительное обозначение V, указанное в пункте 5.5.2 настоящих Правил.

4.2.2.2 На пластиковые безопасные стекла должно быть нанесено дополнительное обозначение A/L или B/L, определенное в пунктах 5.5.5 и 5.5.7 настоящих Правил.

В альтернативном случае на задние стекла в откидной крыше транспортного средства с откидным верхом может быть нанесено дополнительное обозначение /B/M.

Задние стекла в откидной крыше транспортного средства с откидным верхом могут быть изготовлены из гибкого пластикового материала.

4.2.3 Другие безопасные стекла

4.2.3.1 На безопасных стеклах, не подпадающих под определения, приведенные в пунктах 2.18.1 и 2.18.2 настоящих Правил, наносится дополнительное обозначение V, указанное в пункте 5.5.2 настоящих Правил, если коэффициент пропускания света ниже 70%.

4.2.3.2 На пластиковые безопасные стекла наносится одно из дополнительных обозначений, определенных в пунктах 5.5.5, 5.5.6 и 5.5.7 настоящих Правил. Однако если транспортное средство предназначено для перевозки пассажиров, то использование стекол, на которые нанесены дополнительные обозначения /C/L или /C/M, в местах, где существует опасность удара головой, не допускается.

4.2.4 Исключения

В случае пластиковых безопасных стекол положения, касающиеся абразивной стойкости, которые приведены в пунктах 4.2.2.2 и 4.2.3.2 настоящего приложения, не применяются к перечисленным ниже транспортным средствам и местам установки стекол:

- a) транспортные средства медицинской помощи,
- b) катафалки,
- c) прицепы, включая автомобиль-дом,
- d) прозрачные люки и стекла в крыше транспортного средства,
- e) все стекла на верхнем этаже двухэтажного транспортного средства

Никакого испытания на абразивную стойкость/обозначение, свидетельствующего об абразивной стойкости, не требуется.

4.3 Особые предписания

4.3.1 Любое переднее стекло, не являющееся ветровым, должно быть изготовлено либо из многослойного безосколочного стекла, либо из пластикового стекла, на котором должно быть нанесено дополнительное обозначение/A, определенное в пунктах 5.5.5 и 5.5.7 настоящих Правил.

4.3.2 Положения пункта 4.3.1 не применяются в отношении транспортных средств, максимальная расчетная скорость которых ниже 40 км/ч".
