



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRRF/54
19 November 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой
части (GRRF)

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ТОРМОЖЕНИЯ И ХОДОВОЙ
ЧАСТИ (GRRF) О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ

(6-8 октября 2003 года)

1. Рабочая группа GRRF провела свою пятьдесят четвертую сессию 6-8 октября 2003 года под председательством г-на И. Ярнольда (Соединенное Королевство). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Таиланда, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Японии. В ней участвовали также представитель Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и

ободьев колес (ЕТОПОК), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Европейской федерации дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР); по особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие эксперты от следующей неправительственной организации: Координационного комитета по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП).

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

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. Работа сессии началась с избрания Председателя текущей сессии GRRF, а также сессий рабочей группы в 2004 году. По предложению эксперта от Франции, Председателем GRRF был единогласно избран г-н Иан Ярнольд из Соединенного Королевства. Г-н Ярнольд выразил GRRF признательность за оказанное ему доверие и был единогласно избран Председателем GRRF. Г-н Ярнольд поблагодарил Рабочую группу за его избрание на эту должность.

ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (ТОРМОЖЕНИЕ)

а) Дальнейшая разработка

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/8; TRANS/WP.29/GRRF/2003/9; TRANS/WP.29/GRRF/2003/11; TRANS/WP.29/GRRF/2003/18; TRANS/WP.29/GRRF/2003/21; TRANS/WP.29/GRRF/2003/22; TRANS/WP.29/GRRF/2003/23; TRANS/WP.29/GRRF/2003/26; неофициальный документ № 2, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

4. По просьбе эксперта от Дании, GRRF отложила обсуждение документа TRANS/WP.29/GRRF/2003/8 до своей следующей сессии. Эксперт от Дании вызвался подготовить пересмотренный вариант этого документа, на основе которого можно было бы провести дискуссию.

5. Эксперт от Германии представил неофициальный документ № 2, заменяющий собой документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/9. Для обеспечения более эффективного рассмотрения этого предложения секретариату было поручено распространить его под официальным условным обозначением на пятьдесят пятой сессии.

6. Что касается устройств управления системой пружинного тормоза, то был принят документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/26, включая предложения, содержащиеся в документе TRANS/WP.29/GRRF/2003/11, после того, как в предложении по пункту 3.3 b) приложения 8 к Правилам № 13 было исключено слово "непреднамеренный". Секретариату было поручено представить это предложение на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2004 года в качестве проекта дополнения 9 к поправкам серии 09 к Правилам № 13, включая поправки, принятые на пятьдесят первой сессии (TRANS/WP.29/GRRF/51, приложение 2).

7. Был также принят документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/18. Было решено представить данное предложение на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2004 года в качестве дополнительной части проекта дополнения 9 к поправкам серии 09 к Правилам № 13.

8. Был принят документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/21. GRRF решила представить данное предложение на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2004 года в качестве исправления 1 к дополнению 7 к поправкам серии 09 к Правилам № 13.

9. GRRF рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/22, касающийся Правил № 13-Н, и документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/23, касающийся Правил № 13. Секретарь подтвердил, что пункт 5.2.18.1.1 не был приведен в официальном варианте Правил № 13-Н. С принятием документа TRANS/WP.29/GRRF/2003/22 этот пункт будет восстановлен. В пункте 2.6 приложения 18 к документу TRANS/WP.29/GRRF/2003/23 было исключено слово "и т.д.", поэтому данное предложение заканчивается словом "оптический". Были также приняты для включения в пункт 3.3.3 приложения 18 к Правилам № 13 и в пункт 3.3.3 приложения 8 к Правилам № 13-Н, соответственно, следующие дополнительные поправки:

Пункт 3.3.3 изменить следующим образом:

"...при помощи принципиальной схемы электрических линий передачи, схемы оптических волокон для оптических соединений, схемы пневматического или гидравлического передающего оборудования..."

10. Секретариату было поручено представить вышеупомянутые предложения с внесенными в них поправками на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2004 года в качестве проекта исправления 3 к дополнению 6 к поправкам серии 09 к Правилам № 13 и в качестве проекта исправления 1 к дополнению 2 к Правилам № 13-Н.

11. GRRF приняла воспроизведенное ниже предложение для включения в проект исправления 3 к дополнению 6 к поправкам серии 09 к Правилам № 13. Было решено представить это исправление на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2004 года.

Приложение 12,

Пункт 2.4.9.1, формула, исправить следующим образом:

$$" M = p_r (p_r - p_{or}) "$$

Приложение 12, добавление 4, пункт 5.6.1.2, формула, исправить следующим образом:

$$" p^* / p'_{\max} = \dots\dots\dots "$$

b) Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации

Документация: TRANS/WP.29/2003/95

12. GRRF приняла к сведению, что предложения о переходных положениях, предназначенные для включения в Правила № 13 и принятые на ее пятьдесят третьей сессии (TRANS/WP.29/2003/95), будут представлены на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их следующей сессии в ноябре 2003 года в качестве исправления 1 к дополнению 8 к поправкам серии 09 к Правилам № 13.

13. GRRF провела обмен мнениями относительно надлежащего указания допустимой минимальной толщины тормозного диска и максимального диаметра тормозного барабана при помощи либо маркировки, либо индикаторов износа. Эксперт от Соединенного Королевства сообщил о том, что на следующей сессии он представит соответствующее предложение. Эксперту от МОПАП было предложено сообщить о позиции заводоизготовителей в отношении предельных сроков для введения маркировки/индикаторов износа для новых транспортных средств.

c) Освещенность стоп-сигналов

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/25; неофициальные документы № 11 и 11/Rev.1, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

14. GRRF рассмотрела документ TRANS/WP.29/2003/25 и неофициальные документы № 11 и 11/Rev.1, содержащие поправки к нему.

15. Несмотря на продолжительный обмен мнениями по вопросу об ограничении в $2,2 \text{ м/с}^2$ для включения "стоп-сигнала" в случае системы замедления без тормозов и об измерении этого предела на скорости 80 км/ч, Рабочая группа GRRF так и не смогла достичь по нему согласия.

16. Что касается приведения в действие системы рабочего торможения при помощи "автоматической системы управления торможением", то GRRF решила продолжить на своей следующей сессии рассмотрение предлагаемого ограничения скорости в 50 км/ч и возможность отключения сигнала при замедлении менее $0,7 \text{ м/с}^2$. Было решено, что подача этого сигнала может не требоваться в случае "селективного торможения" и что заводы-изготовители могут по своему усмотрению решать, в каких случаях торможение рассматривается в качестве "селективного" и в каких случаях оно считается торможением "с автоматической регулировкой".

17. GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии. Эксперту от Японии было предложено пересмотреть эти предложения в сотрудничестве с экспертами от Нидерландов и от Соединенного Королевства и представить их GRRF.

d) Совместимость тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/3; TRANS/WP.29/GRRF/2003/4; TRANS/WP.29/GRRF/2003/5; TRANS/WP.29/GRRF/2003/29; неофициальный документ № 16, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

18. GRRF подтвердила свое согласие с предложениями, переданными неофициальной группой (TRANS/WP.29/GRRF/2003/3; TRANS/WP.29/GRRF/2003/4 и TRANS/WP.29/GRRF/2003/5). GRRF также приняла предложения, воспроизведенные в документе TRANS/WP.29/GRRF/2003/29 и в приложении 3 к документу TRANS/WP.29/GRRF/2003/53. Было также решено, что принятые предложения должны включать переходные положения, рассчитанные примерно на два года, и что эксперту от МОПАП следует своевременно представить текст этих положений к следующей сессии GRRF. Эксперт от Италии затронул отдельный вопрос. После краткого обсуждения ему было предложено пересмотреть неофициальный документ № 16 и своевременно передать его в секретариат для рассмотрения на следующей сессии GRRF в качестве официального документа.

СИСТЕМА ТОРМОЖЕНИЯ МОТОЦИКЛОВ

а) Согласование предписаний о системе торможения мотоциклов

Документация: неофициальный документ № 10, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

19. Эксперт от Канады проинформировал GRRF об итогах состоявшегося в июле 2003 года в Италии совещания по разработке глобальных технических правил (гтп), касающихся систем торможения мотоциклов (неофициальный документ № 10). GRRF просила своих экспертов принять участие в работе этой неофициальной группы и представить любые статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях, которые могут иметь значение в данной связи. Эксперт от Индии выразил намерение принять участие в следующем совещании этой группы. Эксперт от МАЗМ вновь заявил о заинтересованности своей организации в этой деятельности и выразил намерение представить предложения неофициальной группе. Эксперт от Канады будет информировать GRRF о прогрессе в деятельности неофициальной группы.

ПРАВИЛА № 90 (сменные тормозные накладки)

Дальнейшая разработка

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2001/18; TRANS/WP.29/GRRF/2003/6; неофициальные документы № 5 и 6, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

20. Рабочая группа GRRF решила - после получения согласия на это со стороны WP.29 - поручить неофициальной группе рассмотреть вопрос об обновлении Правил № 90 в свете опыта, накопленного за время их применения. Эксперт от ФЕПФМ согласился возглавить эту группу. Группа разработает положение о круге ведения и представит его на утверждение GRRF. Эксперты от Германии, Нидерландов, Соединенного Королевства, Франции и Чешской Республики заявили о своем намерении принять участие в ее работе. КСАОД проинформирует председателя группы о возможности ее участия в этой деятельности и выполнения функций секретариата. С учетом вклада, который уже внес эксперт от Российской Федерации, GRRF сочла, что участие эксперта от Российской Федерации в работе неофициальной группы было бы весьма полезным.

21. Неофициальной группе было поручено рассмотреть, среди прочего, уже переданные документы и представить GRRF сводный документ для обсуждения на следующей сессии. Неофициальной группе надлежит рассмотреть следующие основные темы:

- потенциальные возможности существующего измерительного оборудования,
- испытательная скорость и
- испытательное оборудование.

ПРАВИЛА № 111 (управление транспортными средствами и их устойчивость)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/14; TRANS/WP.29/GRRF/2003/15; неофициальный документ № 12, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

22. Эксперт от Российской Федерации представил документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/14, содержащий предложения, касающиеся угла наклона и измерения этого угла. Эксперт от Японии представил неофициальный документ № 12, содержащий замечания к предложению России. Несмотря на продолжительное обсуждение предложения России, это предложение не получило общей поддержки со стороны GRRF. Одно из основных возражений связано с тем, что в результате полного заполнения цистерны водой для целей испытания транспортное средство окажется в перегруженном состоянии. В конечном счете было решено продолжить обсуждение этой темы на следующей сессии. Эксперт от Соединенного Королевства передаст свои предложения, касающиеся испытания, эксперту от Российской Федерации, с тем чтобы он смог соответствующим образом скорректировать предложение и представить пересмотренный документ на следующей сессии. Эксперт от МОПАП сообщит о проблемах, с которыми сталкиваются заводы-изготовители при определении центра тяжести транспортных средств. Экспертам от стран, применяющих Правила № 111, было предложено проинформировать GRRF о своем опыте их применения.

23. Предложение эксперта от Российской Федерации о включении в Правила технических требований, касающихся величины угла, при котором происходит опрокидывание (TRANS/WP.29/GRRF/2003/15), не получило поддержки и было исключено из повестки дня GRRF.

ПРАВИЛА № 79 (механизм рулевого управления)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1; TRANS/WP.29/GRRF/2002/24 и Add.1; TRANS/WP.29/GRRF/2003/19; неофициальные документы № 3, 9, 18, 19 и 21, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

24. GRRF провела обмен мнениями по поступившим замечаниям к документу TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1.

25. Эксперт от Германии представил неофициальный документ № 21 и сообщил, что компетентные органы его страны не могут согласиться с использованием "автоматически управляемых рулевых систем" или с возможностью официального утверждения "автономных рулевых систем" на национальном уровне.

26. Эксперт от Российской Федерации счел (неофициальный документ № 19), что следует разработать метод оценки воздействия электронных рулевых систем на активную и пассивную безопасность транспортного средства.

27. Эксперт от КСАОД представил документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/19 и неофициальный документ № 9.

28. Эксперт от МОПАП указал на неотложную необходимость введения соответствующих требований, касающихся "автоматически управляемых рулевых систем", которые уже разработаны заводами-изготовителями, но пока не охвачены Правилами № 79.

29. Эксперт от Германии согласился принять к сведению замечания, вынесенные в ходе сессии (см. пункты 25-28 выше), и пересмотреть документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1 для его обсуждения на сессии в феврале 2004 года.

30. Предлагаемые поправки, касающиеся процедуры испытания и оценки усилия на ободе рулевого колеса (TRANS/WP.29/GRRF/2002/24 и Add.1 и неофициальный документ № 3), не получили никакой поддержки, и GRRF решила не продолжать рассмотрение этих документов.

31. GRRF с интересом отметила, что эксперт от Российской Федерации представил неофициальный документ № 18. К нему была обращена просьба охватить в его предложениях пассажирские автомобили и представить эти предложения GRRF в качестве официального документа для рассмотрения на следующей сессии.

ШИНЫ

Документация: неофициальный документ № 13, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

32. GRRF с благодарностью отметила информацию, переданную экспертом от Соединенных Штатов Америки, относительно процедур разработки правил в его стране (неофициальный документ № 13). По просьбе эксперта от ЕТОПОК, касающейся шин мотоциклов, эксперт от Соединенных Штатов Америки подтвердил, что соответствующая процедура испытания уже существует и может использоваться, хотя требования относительно маркировки все еще разрабатываются.

а) Испытание шин на сцепление с дорогой

Документация: неофициальный документ № 14, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

33. Эксперт от Соединенного Королевства представил неофициальный документ № 14 с предложением о внесении поправок в Правила № 30 для включения в них требований, касающихся сцепления шин пассажирских автомобилей с влажной дорогой. Он разъяснил, что цель этого документа состоит в доведении до сведения GRRF обновленной информации о прогрессе в работе неофициальной группы и что к следующей сессии, как предполагается, будет подготовлен пересмотренный документ. За этим последовала общая дискуссия по данной теме, в ходе которой основное внимание было сосредоточено на маркировке шин, категориях типов шин, процедуре официального утверждения типа и предписаниях о соответствии производства. Достичь согласия по этим вопросам не удалось, однако GRRF предложила посодействовать в рассмотрении новых предложений в качестве поправок новой серии к этим Правилам. GRRF не достигла согласия и по вопросу об использовании прицепа или иного транспортного средства для целей испытания. Неофициальной группе было поручено подготовить пересмотренный документ для обсуждения на следующей сессии GRRF.

b) Правила № 30 (пневматические шины)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; TRANS/WP.29/GRRF/2003/17; TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 и Corr.1; неофициальный документ № 20, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

34. GRRF провела общий обмен мнениями по предложению эксперта от Российской Федерации (TRANS/WP.29/GRRF/2003/10, TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 и Corr.1 и неофициальный документ № 20), касающемуся сопротивления пневматических шин качению и метода измерения этого сопротивления. Основным вопросом связан с необходимостью и преимуществами измерения сопротивления качению с точки зрения сокращения выбросов CO₂. GRRF сочла, что до рассмотрения данного предложения заводам-изготовителям шин следует проинформировать GRRF об их работе по улучшению сопротивляемости шины качению. Обсуждение по этому вопросу будет возобновлено на следующей сессии.

35. GRRF приняла документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/17 и решила представить его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2004 года в качестве исправления 1 к добавлению 10 к поправкам серии 02 к Правилам № 30.

c) Правила № 54 (пневматические шины для грузовых транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/2/Rev.1; TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 и Corr.1; неофициальный документ № 15, указанный в приложении к настоящему докладу

36. GRRF рассмотрела и приняла предложенные поправки к правилам № 54 и 109 (TRANS/WP.29/GRRF/2003/2/Rev.1) с поправкой к пункту 5.7, где в первой, второй и пятой строках слово "шина" должно быть заменено на "тип шины", а в третьей строке должны быть восстановлены исключенные ранее слова "либо иное обозначение скорости". Было решено представить это предложение с поправками на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2004 года в качестве проекта дополнения 16 к Правилам № 54 и проекта дополнения 2 к Правилам № 109, соответственно.

37. Секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 15 под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии.

38. GRRF приняла к сведению, что вопрос о сопротивлении качению (TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 и Corr.1) рассматривается в рамках пункта, касающегося Правил № 30 (см. пункт 34 выше).

d) Правила № 64 (запасные колеса/шины для временного пользования)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.2; неофициальный документ № 2 пятьдесят третьей сессии GRRF

39. После краткого обсуждения предлагаемого требования в отношении "шин, пригодных для использования в спущенном состоянии" и "направляющих шин" GRRF отложила обсуждение по существу данного вопроса до своей следующей сессии. Эксперт от ИСО будет информировать GRRF о прогрессе в деятельности его организации в данной области.

e) Правила № 108 (пневматические шины с восстановленным протектором)

40. Из-за недостатка времени рассмотрение этого пункта было отложено до следующей сессии.

f) Правила № 109 (пневматические шины с восстановленным протектором для транспортных средств неиндивидуального пользования)

41. Эксперт от БИПАВЕР выразил сожаление в связи с тем, что WP.29 решил не использовать камеры с маркировкой "E" или "e" в рамках регулируемых ЕЭК ООН процедур восстановления протектора шины. Он заявил, что в течение многих лет успешно используются пневматические камеры, изготовленные в Японии, для восполнения дефицита в поставках пневматических камер, изготавливаемых в Европе. Он также отметил, что предложения, представленные БИПАВЕР в документе TRANS/WP.29/GRRF/2003/13, позволят продемонстрировать и доказать, что восстановленный протектор, соответствующий Правилам № 109 на шинах с такой пневматической камерой, будет отвечать столь же высоким стандартам, как и восстановленный протектор шины с пневматической камерой европейского производства. Он также выразил надежду на то, что данные вопросы и перспективы можно будет обсудить вновь на более позднем этапе.

42. GRRF поручила секретариату распространить неофициальный документ № 17 под официальным условным обозначением для рассмотрения на сессии в феврале 2004 года.

- g) Влияние шин на поведение автотранспортных средств и мотоциклов в случае дорожно-транспортных происшествий

43. Из-за недостатка времени обсуждение данного пункта было отложено до следующей сессии.

- h) Правила № 106 (шины для сельскохозяйственных транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/24; TRANS/WP.29/GRRF/2003/28; неофициальный документ № 8, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

44. GRRF приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRRF/2003/24, с поправками, изложенными в неофициальном документе № 8 и воспроизведенными в приложении 2 к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2004 года в качестве дополнения 3 к Правилам № 106.

45. GRRF приняла документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/28 и решила представить его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2004 года в качестве проекта исправления 1 к дополнению 2 к Правилам № 106.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

- a) Предложение по новым правилам, касающимся комплексных электронных систем

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/27

46. Эксперт от Германии представил предложение (TRANS/WP.29/GRRF/2003/27) по новому проекту правил, чтобы свести воедино в рамках одних правил положения об официальном утверждении типа всех комплексных электронных систем вместо того, чтобы вводить предписания по этим системам в рамках различных правил. В ходе общего обмена мнениями были высказаны опасения относительно официального утверждения какой-либо составной части конструкции транспортного средства без выяснения последствий ее установки на транспортном средстве. Было также отмечено, что комплексные электронные системы могут включать детали транспортного средства, относящиеся к компетенции других рабочих групп, и что в таких случаях для определения дальнейших действий потребуется решение WP.29. GRRF решила продолжить рассмотрение данного предложения на своей следующей сессии.

b) Заявление о соответствии указанному (прежнему) варианту правил ЕЭК ООН

Документация: TRANS/WP.29/2003/44

47. В связи с данным предложением эксперт от Соединенного Королевства счел, что подобное заявление может быть приемлемым, если никакие предписания правил не запрещают предоставление официального утверждения на основе их прежнего варианта. Эксперт от Японии выразил сомнения в связи с принятием предложения, создающего двойной стандарт в этой сфере. Эксперт от Венгрии отметил, что готов принять такое заявление в случае специальных транспортных средств (изготавливаемых небольшими сериями и т.д.). Было указано, что цель этого заявления состоит в создании возможности для стран, не являющихся Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года, обеспечить определенный уровень функционирования транспортных средств, которые должны быть в этих странах зарегистрированы. GRRF решила продолжить рассмотрение этого предложения на своей следующей сессии.

c) Правила № 55 (сцепные устройства)

Документация: неофициальный документ № 7, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

48. GRRF провела обмен мнениями по предложению, представленному экспертом от ИСО (неофициальный документ № 7) и касающемуся пределов износа сцепных устройств, и сочла, что данным вопросом следует заниматься в рамках Соглашения 1997 года. Экспертам было поручено принять к сведению данный документ при рассмотрении пункта, касающегося проекта предписания № 2), прилагаемого к этому Соглашению (см. пункт 49 ниже).

d) Проект предписания № 2, прилагаемого к Соглашению 1997 года

Документация: TRANS/WP.29/2003/16

49. GRRF просила своих экспертов одобрить данное предложение или своевременно представить свои замечания до следующей сессии, на которой будет возобновлено его рассмотрение.

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ Г-НУ ДЖ. ХАРВИ

50. GRRF поблагодарила своего эксперта и бывшего Председателя г-на Дж. Харви за вклад, внесенный им в работу GRRF с 1989 года, и пожелала ему дальнейших успехов в выполнении его новых задач.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

51. GRRF не рассматривала вопрос о возможной предварительной повестке дня пятьдесят пятой сессии GRRF, которая состоится в Женеве 3 (9 час. 30 мин.) - 6 (17 час. 30 мин.) февраля 2004 года. Было решено, что проект повестки дня будет предложен Председателем совместно с секретариатом^{1, 2, 3}.

¹ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов все официальные документы, а также неофициальные документы, которые были разосланы до начала сессии по почте или занесены на вебсайт ЕЭК ООН (<http://www.unecsc.org/trans/main/welcwp29.htm>), в зале заседания среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов просят иметь при себе на заседаниях собственные экземпляры этих документов.

² Поскольку на сто тридцать первой сессии WP.29 были утверждены новые сроки, работа пятьдесят пятой сессии GRRF начнется с обсуждения вопросов, касающихся шин.

³ По просьбе некоторых экспертов в проект повестки дня будет включено предложение по проекту правил о колесах.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ
СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1. и 1/Add.1	Секретариатом		A	Предлагаемый порядок проведения совещания
2.	ЕТОПОК	1.1	A	Проект поправки к Правилам № 13 (торможение)
3.	Польшей	5.	A	Проект поправок к Правилам № 79 (механизм рулевого управления)
4.	Европейской комиссией	6.7	A	Исследование Комиссии по шинам автотранспортных средств и связанным с этим аспектам
5.	ФЕПФМ	3	A	Проект поправки к Правилам № 90 (сменные тормозные накладки)
6.	ФЕПФМ	3	A	Проект поправки к Правилам № 90 (сменные тормозные накладки)
7.	ИСО	8.3	A	Предложение, касающееся пределов износа механических элементов сцепных устройств, которое должно быть отражено в Правилах № 55 (сцепные устройства)
8.	ЕТОПОК	6.8	A	Проект поправок к Правилам № 106 (шины сельскохозяйственной техники)
9.	КСАОД	5	A	Проект поправок к Правилам № 79 (механизм рулевого управления)
10.	Канадой	2	A	Согласование предписаний о системе торможения мотоциклов
11 11/Rev.1	Японией	1.3	A	Проект поправок к документу TRANS/WP.29/GRRF/2003/25
12.	Японией	4	A	Проект поправок к документу TRANS/WP.29/GRRF/2003/15
13.	США	6	A	Положение в связи с разработкой правил, касающихся шин
14.	Соединенным Королевством	6.2	A	Проект поправок к Правилам № 30, направленных на включение в них требований, касающихся сцепления шины с влажной поверхностью дороги
15.	ЕТОПОК	6.3	A	Проект поправки к Правилам № 54 (шины для грузовых транспортных средств)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
16.	Италий	1.4	A	Предложение по проекту поправок к документу TRANS/WP.29/GRRF/2003/29
17.	Францией	6.6	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 109
18.	Российской Федерацией	4	A	Процедура испытания на определение динамической боковой устойчивости
19.	Российской Федерацией	5	A	Проект поправок к Правилам № 79
20.	Российской Федерацией	6.2 и 6.3	A/P	Методы измерения сопротивляемости качению
21.	Германией	5	A	Заявления, касающиеся электронного механизма рулевого управления

Приложение 2

ПРИНЯТЫЕ ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ TRANS/WP.29/GRRF/2003/24

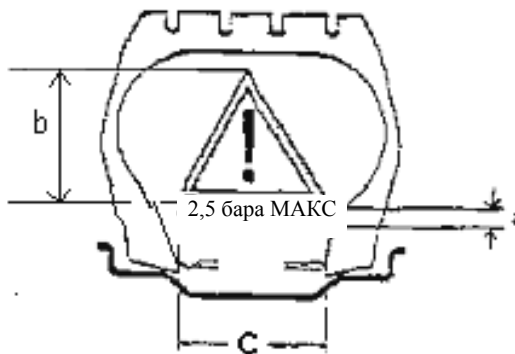
Приложение 5, таблица 1, примечание 1, изменить следующим образом:

"...боковин шины: "F-1" или "F-2".

Приложение 7, часть В, текст, исключить слова "или F-3".

Приложение 7, часть С, исключить предлагаемое исправление к таблице.

Приложение 11, заменить чертеж следующим чертежом:



Приложение 3

СПЕЦИАЛЬНЫЕ НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

<u>Название</u>	<u>Председатель</u>	<u>Лицо для поддержания контакта</u>
Шины	Г-н И. Ярнольд Тел.:(+44-20) 7944-2086 Факс:(+44-20) 7944-2069 Эл. почта: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	1 Тел.: Факс: Эл. почта:
Рулевое управление	Г-н У. Шнайдер Тел.: (+ 49 7031) 647 32 Факс: (+ 49 7031) 647 59 Эл. почта: ulrich.schneider@tuev-sued.de	1 Тел.: Факс: Эл. почта:
Тормозные накладки	Г-н В. Ротманн Тел.: (+ 49-2171) 501- 577 Факс: (+ 49-2171) 501- 530 Эл. почта: wrothmann@tmdfriction.com	1 Тел.: Факс: Эл. почта:

¹ Предстоит определить.
