



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/2009/77
8 April 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств

Сто сорок восьмая сессия
Женева, 23-26 июня 2009 года
Пункт 7.2 предварительной повестки дня

СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА (ОСМОТРЫ)

Будущая разработка Соглашения

Предложение по разработке Соглашения 1997 года

Передано представителем Российской Федерации*

В воспроизводимом ниже тексте предлагаются возможные пути развития Соглашения 1997 года о периодических технических осмотрах транспортных средств, находящихся в эксплуатации. В его основу положен неофициальный документ № WP.29-147-11, распространенный на сто сорок седьмой сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/1072, пункт 64). Он передается Всемирному форуму для рассмотрения.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

I. ВВЕДЕНИЕ

1. На сто сорок шестой сессии Всемирный Форум для согласования правил в области транспортных средств рассмотрел возможности развития Соглашения о периодических технических осмотрах 1997 года (Соглашения 1997 года). В краткосрочной перспективе предлагается продолжить работу над действующим правилом и проектом нового правила в сотрудничестве с МКТОТ. В долгосрочной перспективе Всемирный форум полагает, что концепция Соглашения 1997 года изменится, и оно будет дополнять Соглашения 1958 и 1998 годов, устанавливая гармонизированные требования к конструкции транспортных средств на стадии эксплуатации (ECE/TRANS/WP.29/1070, пункт 71).

2. Российская Федерация предлагает системный подход к развитию Соглашения 1997 года. Конвенция о дорожном движении 1968 года, Соглашения 1958 и 1998 годов и Соглашение 1997 года образуют систему международных стандартов, гармонизирующих требования к транспортным средствам на всех стадиях жизненного цикла. В настоящем документе представлено общее описание этого подхода.

II. ТРЕБОВАНИЯ К ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

3. Конвенция о дорожном движении 1968 года (Конвенция 1968 года) является одним из важных международных соглашений, облегчающих международное дорожное движение и повышающих дорожную безопасность путем принятия единообразных правил дорожного движения. К Конвенции присоединились 80 Договаривающихся сторон, в том числе практически все европейские страны.

4. В соответствии с Конвенцией 1968 года (статья 3, пункт 2 а)) и дополняющим ее Европейским соглашением 1968 года Договаривающиеся стороны обязаны принять надлежащие меры по обеспечению соответствия транспортных средств и прицепов, зарегистрированных на их территории и участвующих в международном дорожном движении, требованиям пункта 4 статьи 39 и приложения 5 к Конвенции. Как предписывается в пункте 4 статьи 39, транспортные средства, участвующие в международном движении, должны отвечать минимальным требованиям в отношении осмотра, указанным в соответствующих правилах Соглашения 1997 года. Соблюдение этих требований проверяется в ходе национальных периодических технических осмотров (ПТО). Водитель механического транспортного средства, участвующего в международном движении, должен иметь действительный, надлежащим образом оформленный Международный сертификат технического осмотра (МСТО), удостоверяющий, что оно прошло периодический технический осмотр (ПТО) и находится в нормальном рабочем состоянии.

5. МСТО выдается компетентным органом Договаривающейся стороны Конвенции, на чьей территории зарегистрировано транспортное средство, или его уполномоченным органом, либо уполномоченной ассоциацией от имени Договаривающейся стороны.

6. Таким образом, соответствие транспортных средств требованиям Соглашения 1997 года и наличие МСТО являются требованиями Конвенции о дорожном движении. Вместе с тем Договаривающиеся стороны Конвенции обязаны признавать МСТО, если это предусмотрено, т.е. только в том случае, если они являются Договаривающимися сторонами Соглашения. Это создает неравные условия для перевозчиков, поскольку большинство Договаривающихся сторон Конвенции не являются Договаривающимися сторонами Соглашения.

III. СИСТЕМА ГАРМОНИЗАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ К КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

7. Конвенция о дорожном движении 1968 года, Соглашения 1958 и 1998 годов и Соглашение 1997 года образуют систему международных стандартов, гармонизирующих требования к транспортным средствам на всех стадиях жизненного цикла (рис. 1).

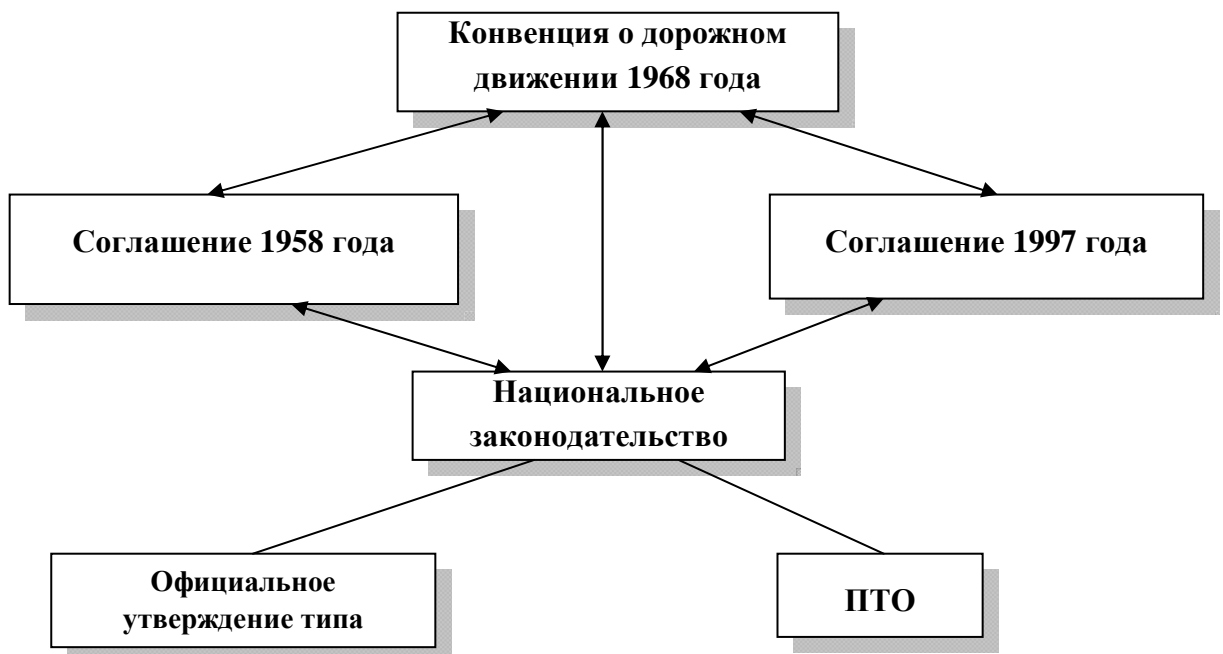


Рис. 1

8. Правила, прилагаемые к Соглашению 1997 года, содержат требования к транспортным средствам в эксплуатации и к их компонентам. Транспортные средства должны быть спроектированы, изготовлены и оборудованы таким образом, чтобы соответствовать этим требованиям при нормальных условиях эксплуатации. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) может устанавливать связь требований к типу конструкции с требованиями в эксплуатации. Такое взаимодействие повысит качество сертификации транспортных средств.

9. В перечень предписаний, устанавливающих требования к транспортным средствам в эксплуатации, следует включить, среди прочего, правила по:

- a) безопасности тормозных систем;
- b) безопасности рулевого управления;
- c) техническому состоянию световой и звуковой сигнализации;
- d) обзорности;
- e) состоянию шин и колес;
- f) состоянию сцепных устройств;
- g) безопасности электронных систем управления.

Правила содержат требования и методы оценки.

10. В проекте правила № 2 могут быть ссылки на правила по отдельным системам или компонентам. В соответствии с Конвенцией правила могут быть приняты Договаривающимися сторонами и включены в национальные системы технического осмотра транспортных средств. Это будет способствовать гармонизации требований к транспортным средствам в эксплуатации (рис. 2).

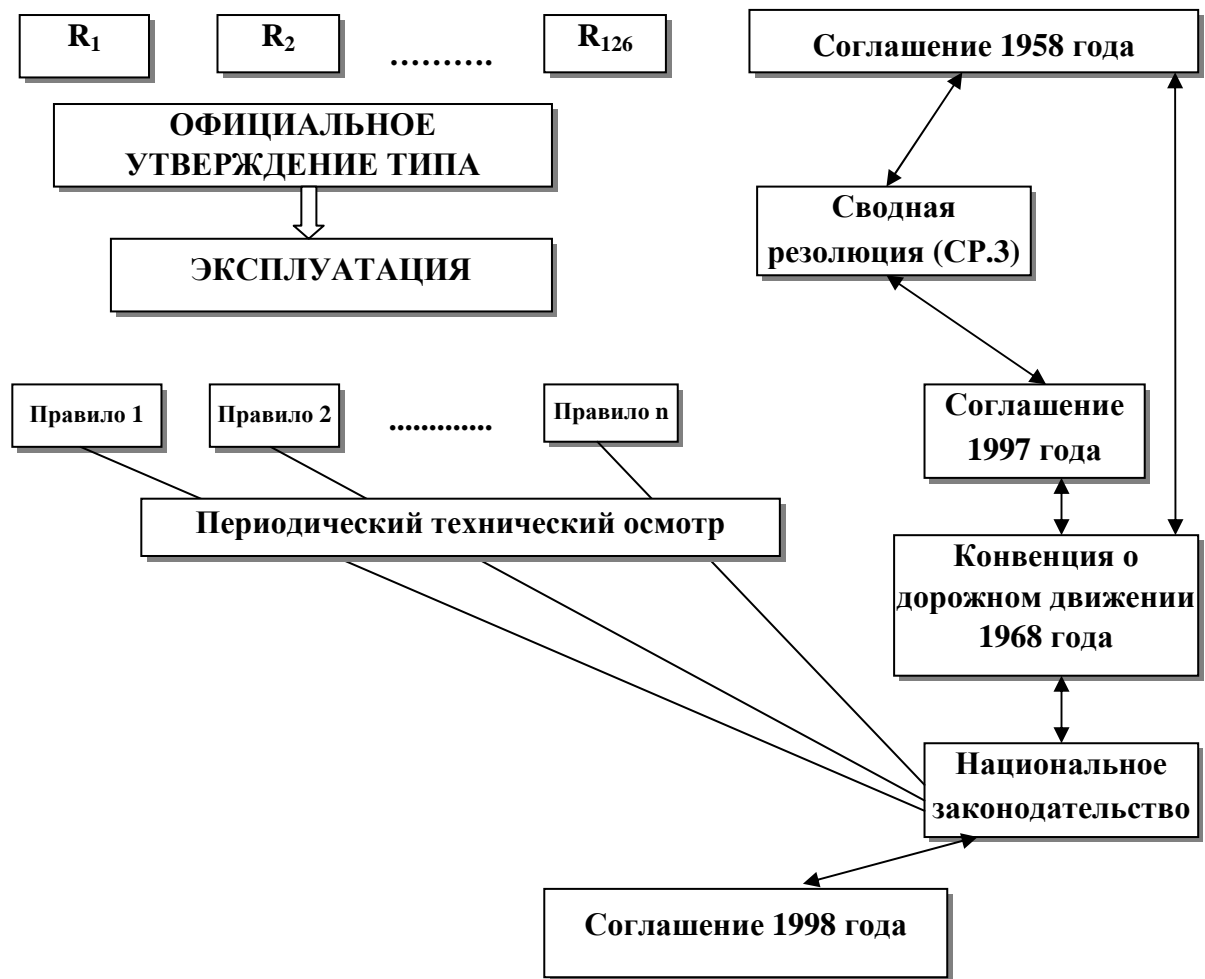


Рис. 2

11. Объединение Соглашения 1958 года и Соглашения 1997 года позволяет разрабатывать проекты правил в рабочих группах Всемирного форума. В этом процессе могут участвовать специализированные организации по техническому осмотру.
 12. Договаривающиеся стороны могут представить в Исполнительный комитет Соглашения 1998 года запрос на включение в Компендиум потенциальных правил любых технических правил, которые Договаривающаяся сторона применяет к транспортным средствам в эксплуатации. Эти правила могут стать претендентом на глобальные правила.
- IV. ПРЕДЛОЖЕНИЯ
13. Конвенция о дорожном движении 1968 года, Соглашение 1958 года, Соглашение 1998 года и Соглашение 1997 года образуют систему международных стандартов,

гармонизирующих требования к транспортным средствам на всех стадиях жизненного цикла.

14. Большинство европейских стран являются Договаривающимися сторонами Конвенции о дорожном движении и должны способствовать повышению дорожной безопасности путем гармонизации технических требований к транспортным средствам в эксплуатации.

15. Соглашение 1997 года служит механизмом гармонизации требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации. Название Соглашения может быть изменено на "Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств" или "Соглашение о принятии единообразных требований к колесным транспортным средствам в эксплуатации".

16. Окончание первого предложения статьи 1 "и на взаимной основе признают осмотры, проводимые в соответствии с этими правилами" можно исключить.

17. Последнее предложение статьи 1 "В качестве доказательства может служить Сертификат технического осмотра, образец которого приводится в добавлении 2 к настоящему Соглашению" также можно исключить.

18. Добавление 2 к Соглашению можно перенести в Конвенцию.

19. WP.29 может предложить WP.1 обсудить возможность внесения изменений в пункт 3 статьи 3 Конвенции, предусматривающий обязательность Международного сертификата технического осмотра для всех перевозчиков.

20. Для обеспечения одинаковых условий для всех перевозчиков Договаривающиеся стороны Соглашения могут выработать переходные положения по признанию МСТО.

21. Отложенный проект правила № 2 должен пройти обсуждение в рабочих группах WP.29 в качестве первого шага по продолжению работы в рамках этого Соглашения.

22. Договаривающимся сторонам Соглашения 1997 года предлагается в ближайшее время начать разработку новых правил.