



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/74
19 November 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств

Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ОБЩИМ ПРЕДПИСАНИЯМ,
КАСАЮЩИМСЯ БЕЗОПАСНОСТИ, О РАБОТЕ
ЕЕ ДЕВЯНОСТО ПЯТОЙ СЕССИИ
(Женева, 21-24 октября 2008 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. УЧАСТНИКИ	1 - 2	5
II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)	3	5
III. ПРАВИЛА № 66 (прочность силовой структуры) (пункт 2 повестки дня)	4 - 8	6
IV. ПРАВИЛА № 107 (транспортные средства M ₂ и M ₃) (пункт 3 повестки дня)	9 - 23	7 - 11
А. Предложения по дальнейшим поправкам	9 - 14	7 - 8

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
В. Безопасное многослойное остекление	15	8
С. Пожарная безопасность в автобусах	16	8
Д. Лобовое столкновение автобусов	17 - 20	8 - 9
Е. Требования к служебным дверям, окнам и запасным выходам	21 - 22	9 - 10
Ф. Положения, касающиеся рабочего места водителя ...	23	10
V. ПРАВИЛА № 118 (характеристики горения материалов) (пункт 4 повестки дня)	24 - 25	11
VI. ПРАВИЛА № 34 (опасность возникновения пожара) (пункт 5 повестки дня)	26 - 27	11 - 12
VII. ПРАВИЛА № 43 (безопасное остекление) (пункт 6 повестки дня)	28 - 30	12
VIII. ПРАВИЛА № 46 (устройства для непрямого обзора) (пункт 7 повестки дня)	31 - 34	13 - 14
IX. ПРАВИЛА № 97 (системы сигнализации транспортных средств (ССТС)) (пункт 8 повестки дня)	35	14
X. ПРАВИЛА № 105 (транспортные средства ДОПОГ) (пункт 9 повестки дня)	36	14
XI. ПРАВИЛА № 116 (защита механических транспортных средств от несанкционированного использования) (пункт 10 повестки дня)	37	14
XII. ПРАВИЛА № 121 (ручные органы управления, контрольные сигналы и индикаторы) (пункт 11 повестки дня)	38 - 39	15
XIII. ПРАВИЛА № 125 (поле обзора водителей спереди) (пункт 12 повестки дня)	40	15

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>	
XIV.	ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРАВИЛА В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЯ 1998 ГОДА (пункт 13 повестки дня)	41	15 - 16
	A. Предложение по разработке гтп, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов	41	15 - 16
XV.	ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ (пункт 14 повестки дня)	42	16
XVI.	ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ (пункт 15 повестки дня)	43	16
XVII.	ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 16 повестки дня)	44 - 50	17 - 19
	A. Проект горизонтальных правил, касающихся кодов стран, категорий и определений транспортных средств	44	17
	B. Общие вопросы, связанные с областью применения правил ЕЭК ООН	45	17
	C. Определение внедорожной подвижной техники	46	17
	D. Алкогольные блокираторы зажигания	47	18
	E. ПРАВИЛА № 73 (боковые защитные устройства)	48	18
	F. Пересмотр и распространение официальных утверждений	49	18
	G. ПРАВИЛА № 110 (оборудование для работы на сжатом природном газе (СПГ))	50	19
XVIII.	ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ	51	19 - 20

Приложения

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ СЕССИИ (GRSG-95-....)		21 - 24
II. ПЕРВОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ В ОТНОШЕНИИ ПРАВИЛ № 107		25
III. ВТОРОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ В ОТНОШЕНИИ ПРАВИЛ № 107		26 - 29
IV. ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ ПРАВИЛ № 43		30 - 31
V. НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRSG		32

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела свою девяносто пятую сессию 21 (вторая половина дня) - 24 (только первая половина дня) октября 2008 года под председательством г-на А. Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 и TRANS/WP.29/690/Amend.1) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китайской Народной Республики, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Кореи, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки, Японии. Участвовали также представители Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). По особому приглашению Председателя в работе сессии участвовали эксперты от Европейской ассоциации изготовителей транспортных средств высокой проходимости (ЕАИТСВП), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и проекта Технического контроля в транспортном секторе (ТКТС).

2. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, указаны в приложении I к настоящему докладу.

II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/18; неофициальный документ № GRSG-95-01

3. GRSG включила в повестку дня новые пункты 16 e) (Правила № 73 (боковые защитные устройства)), 16 f) (Пересмотр и распространение официальных утверждений), 16 g) (Правила № 110 (оборудование для работы на сжатом природном газе (СПГ)) и утвердила предложенную повестку дня девяносто пятой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/18), а также порядок рассмотрения ее пунктов (GRSG-95-01).

III. ПРАВИЛА № 66 (прочность силовой структуры) (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRSG-95-7, GRSG-95-8 и GRSG-95-9

4. Председатель неофициальной группы по Правилам № 66 сообщил о прогрессе, достигнутом этой группой на ее шестом совещании, которое было проведено в Варшаве 17 и 18 июня 2008 года (GRSG-95-7).
5. GRSG рассмотрела резюмирующий документ, в котором рекомендованы принципы в отношении дальнейших поправок к Правилам № 66 (GRSG-95-8), а также соответствующие замечания, представленные экспертом от Венгрии (GRSG-95-9). Эксперт от Венгрии выразил озабоченность в связи с предложенными рекомендациями и предложил, что в область применения Правил № 66 следует также включить двухэтажные междугородные автобусы. Эксперт от Германии пояснил, что резюмирующий документ отражает компромисс по итогам работы, проделанной неофициальной группой, и представляет мнение большинства.
6. Что касается распространения области применения Правил № 66 на транспортные средства вместимостью менее 16 пассажиров, то эксперты от Венгрии, Польши и Российской Федерации выступили за включение транспортных средств вместимостью 9-15 пассажиров. Однако эксперты от Германии, Нидерландов и ЕК высказали возражения в условиях отсутствия обстоятельного обоснования. Эксперт от Соединенного Королевства заявил, что из области применения Правил № 66 следует исключить автобусы, созданные на базе автомобилей, предназначенных для коммерческих перевозок. Эксперт от МОПАП подчеркнул, что, прежде чем принимать какое-либо решение, необходимо провести анализ затрат и выгод.
7. После состоявшейся дискуссии GRSG пришла к заключению, что резюмирующий документ представляет собой приемлемое предложение относительно распространения области применения рассматриваемых Правил. Эксперт от Германии изъявил готовность подготовить на этой основе предложение для рассмотрения на следующей сессии GRSG. Председатель неофициальной группы предложил не проводить дальнейшие совещания, пока GRSG не определит свою позицию в отношении предложения Германии.
8. Было отмечено, что согласно поправкам серии 02 к Правилам № 107 из этих Правил был исключен текст приложения 5 (Прочность силовой структуры). Положения, касающиеся прочности силовой структуры, содержатся лишь в Правилах № 66.

IV. ПРАВИЛА № 107 (транспортные средства M₂ и M₃) (пункт 3 повестки дня)

A. Предложения по дальнейшим поправкам (пункт 3 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/2, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/19, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/20, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/21 и ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/28; неофициальные документы № GRSG-95-14 и GRSG-95-15

9. GRSG рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/19, в котором предлагаются разъяснения к определениям, содержащимся в Правилах. Эксперт от МОПАП предложил некоторые коррективы к тексту (GRSG-95-14). GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/19 с поправкой, указанной ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их мартовских сессиях 2009 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 02 к Правилам № 107.

Пункт 3.6.1 изменить следующим образом:

"3.6.1 ... специальной зоны должен иметь препятствующую скольжению поверхность, **а максимальный уклон в любом направлении не должен превышать 5%. В случае установки инвалидной коляски против направления движения в соответствии с требованиями пункта 3.8.4 уклон в продольном направлении не должен превышать 8% при том условии, что этот уклон направлен вверх от передней к задней части специальной зоны**".

10. GRSG рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/20, который воспроизводится в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их мартовских сессиях 2009 года в качестве части (см. пункт 9 выше) проекта дополнения 4 к поправкам серии 02 к Правилам № 107.

11. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/21 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их мартовских сессиях 2009 года в качестве исправления 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 107 (только на французском языке).

12. GRSG также приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/28 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их мартовских сессиях 2009 года в качестве предложения по исправлению 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 107 (только на русском языке).

13. GRSG приняла к сведению, что Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) рассмотрела определения классов транспортных средств, особенно в отношении обязательной установки ремней безопасности в городских и междугородных автобусах. В связи с этим GRSG решила отозвать документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/2.

14. GRSG рассмотрела документ GRSG-95-15, нацеленный на исправление и стандартизацию текста Правил № 107. GRSG решила возобновить его рассмотрение на своей следующей сессии и поручить секретариату распространить документ GRSG-95-15 под официальным условным обозначением.

В. Безопасное многослойное остекление (пункт 3 b) повестки дня)

15. GRSG приняла к сведению, что по этому вопросу не было представлено никакой новой информации. GRSG решила сохранить этот пункт в повестке дня следующей сессии.

С. Пожарная безопасность в автобусах (пункт 3 c) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/22

16. GRSG рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/22 и решила, что это предложение нужно дополнить более четкими техническими требованиями. Эксперт от Германии изъявил готовность подготовить в сотрудничестве с экспертом от Франции новое предложение с учетом всех полученных замечаний, включая замечания в отношении знаков официального утверждения, для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

Д. Лобовое столкновение автобусов (пункт 3 d) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/33; неофициальные документы № GRSG-95-13 и GRSG-95-20

17. GRSG решила продолжить разработку проекта правил, касающихся лобового столкновения автобусов. В случае необходимости в этот проект правил будут включены

дальнейшие результаты исследовательской работы, проводимой в настоящее время Европейским комитетом по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ), в соответствии с двухэтапным подходом.

18. GRSG рассмотрела документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/33 и GRSG-95-20, а также общие замечания к ним, представленные экспертом от Венгрии (GRSG-95-13). GRSG согласилась с областью применения, указанной в документе GRSG-95-20. Что касается определений, то было решено исключить пункт 2.9 (единицы измерения) и сохранить лишь определения, необходимые для данных правил.

19. Что касается энергии удара, что некоторые эксперты просили представить обоснование для предлагаемого значения (44 кДж). Эксперт от ЕК предложил значение 1 507 кДж. Эксперт от Швеции заявил, что эти новые правила следует разрабатывать в соответствии с поправками к Правилам № 29. Он добавил, что серьезное влияние на результаты оказывает крепление маятника (цепь либо жесткие штанги). В этом контексте он предложил значение энергии удара 80 кДж. Эксперт от Венгрии изъявил готовность провести исследование в отношении различных значений энергии удара. Эксперт от Соединенного Королевства просил представить дополнительную оценку тех выгод, которые сулит проект правил в плане безопасности. Эксперт от ЕК выразил мнение, что результаты испытания на основе компьютерного моделирования (приложение 5) должны быть подтверждены техническими службами, и высказал оговорку по данному предложению. Эксперт от Бельгии присоединился к этой оговорке ЕК.

20. После состоявшейся дискуссии эксперт от Германии изъявил готовность подготовить пересмотренное предложение. Для этой цели Председатель предложил экспертам GRSG направить эксперту от Германии имеющиеся у них замечания, с тем чтобы они могли быть приняты во внимание. Было решено сохранить документ GRSG-95-13 в качестве справочного документа.

**Е. Требования к служебным дверям, окнам и запасным выходам
(пункт 3 е) повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/23; неофициальные документы № GRSG-95-16, GRSG-95-23, GRSG-95-24 и GRSG-95-31

21. GRSG рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/23 с учетом замечаний, представленных экспертом от МОПАП (GRSG-95-16). GRSG приняла данное предложение с поправкой, указанной ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их мартовских сессиях 2009 года в качестве части

(см. пункты 9 и 10 выше) предложения по дополнению 4 к поправкам серии 02 к Правилам № 107.

Приложение 3, пункт 7.6.2.3, изменить следующим образом:

"7.6.2.3 ...чтобы их число, ~~но крайней мере равное обязательному минимальному числу~~, с каждой стороны... указано в пункте 7.6.1). **Обеспечивать практическое равенство числа любых выходов сверх требуемого минимального числа с каждой стороны не требуется**".

22. Эксперт от Польши представил документы GRSG-95-23 и GRSG-95-24, касающиеся различий в подходах органов, ответственных за официальное утверждение типа, к рассмотрению двери водителя в качестве запасного выхода. Эксперт от Испании представил дополнительную информацию (GRSG-95-31) по этому вопросу. Поскольку согласия достичь не удалось, эксперт от Польши изъявил готовность организовать совещание экспертов для подготовки официального предложения по этому вопросу для рассмотрения на одной из последующих сессий GRSG. Ожидается, что это предложение будет охватывать все аспекты, связанные с запасными выходами. Всем заинтересованным экспертам было предложено принять участие в этом совещании, которое планируется провести в Польше.

Е. Положения, касающиеся рабочего места водителя (пункт 3 f) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/8/Rev.1; неофициальные документы № GRSG-95-6, GRSG-95-17 и GRSG-95-28

23. GRSG рассмотрела документ GRSG-95-28, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/8/Rev.1, а также документы GRSG-95-6 и GRSG-95-17. GRSG приняла предложение, которое воспроизводится в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их мартовских сессиях 2009 года в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 02 к Правилам № 107.

**V. ПРАВИЛА № 118 (характеристики горения материалов)
(пункт 4 повестки дня)**

Документация: неофициальные документы № GRSG-95-19 и GRSG-95-30

24. GRSG с интересом заслушала сообщение эксперта от Норвегии (GRSG-95-30) по вопросу о повышении пожарной безопасности в автобусах. Эксперт предложил четыре новых испытания на огнестойкость, включая испытание на распространение пламени по облицовке поверхностей, испытание на распространение пламени по поверхности пола, испытание на выделение дыма и токсичных газов и, наконец, процедуру измерения количества тепла, выделяемого сиденьями. Он пояснил, что эти новые методы испытаний должны не дополнять, а заменять существующие методы, предусмотренные в Правилах № 118. Другие эксперты подчеркнули необходимость проведения анализа затрат и выгод с учетом увеличения массы транспортного средства в связи с заменой материалов.

25. Эксперты GRSG рассмотрели предложение Норвегии и Швеции (GRSG-95-19). GRSG просила учесть исследовательскую работу по этому вопросу, проведенную Соединенными Штатами Америки, а также системы обнаружения огня (см. пункт 16), вопрос об эвакуации пассажиров и другие оценки (см. пункт 24). Эксперты от Норвегии и Швеции объявили о намерении представить пересмотренное предложение с учетом полученных замечаний и добавлением переходных положений для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

VI. ПРАВИЛА № 34 (опасность возникновения пожара) (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/24; неофициальный документ № GRSG-95-3

26. GRSG рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/24, касающийся официального утверждения топливных баков в качестве отдельных технических элементов. GRSG приняла данное предложение без поправок и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их мартовских сессиях 2009 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 34.

27. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-95-3, касающийся результатов исследования по вопросу о предотвращении опасности возникновения пожара в результате утечки топлива, которое было проведено Голландским советом по вопросам безопасности (ГСБ). Эксперт от Соединенного Королевства подчеркнул важность этого

вопроса и объявил о намерении сообщить на следующей сессии GRSG о дальнейшей исследовательской работе, проводимой в его стране. Эксперт от Нидерландов изъявил готовность подготовить предложение по этому вопросу с учетом полученных замечаний для рассмотрения на следующей сессии. Он предложил всем экспертам направить ему результаты любой исследовательской работы, проведенной в этой области. Эксперт от МОПАП информировал GRSG о том, что Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) также работает над этим вопросом, и изъявил готовность поделиться всей соответствующей информацией с GRSG и WP.15.

VII. ПРАВИЛА № 43 (безопасное остекление) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/16; неофициальные документы № GRSG-95-4, GRSG-95-5 и GRSG-95-26

28. GRSG рассмотрела документы GRSG-95-4 и GRSG-95-5, заменяющие соответственно документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/15 и ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/16. GRSG приняла оба документа, которые воспроизводятся в приложении IV. Секретариату было поручено представить оба предложения WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их мартовских сессиях 2009 года в качестве проекта дополнения 12 к Правилам № 43. Эксперт от ЕК высказал оговорку в отношении документа GRSG-95-4.

29. Секретариат напомнил о решении WP.29 инициировать процесс внесения поправок в Правила № 43 для приведения их в соответствие с положениями глобальных технических правил (гтп) № 6 (стекловые материалы) (ECE/TRANS/WP.29/1068, пункт 27). Эксперт от КСАОД представила документ GRSG-95-26, в котором изложены соображения относительно того, каким образом можно перенести положения гтп № 6 в Правила № 43. Она пояснила, что КСАОД работает над предложениями по согласованию Правил № 43 и гтп № 6, особенно в отношении области применения, технических спецификаций и структуры. GRSG просила эксперта от КСАОД представить данное предложение в том виде, в каком оно было составлено, в секретариат для его распространения в качестве неофициального документа и решила провести подробное обсуждение на своей следующей сессии.

30. Эксперт от Германии объявил о намерении представить на следующей сессии GRSG предложение о технических требованиях в отношении пластиковых стекловых материалов.

**VIII. ПРАВИЛА № 46 (устройства для непрямого обзора)
(пункт 7 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/3; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/25; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/26; неофициальные документы № GRSG-95-21 и GRSG-95-27

31. GRSG возобновила рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/3, касающегося требований к видеокамерам/видеомониторам, включая испытание на расстояние обнаружения и четкость изображения при избыточно ярком освещении. В связи со сложностью этих вопросов эксперты от Германии и Нидерландов предложили создать неофициальную группу по системам видеокамер/видеомониторов с мандатом на один год с начала 2009 года. Эксперт от Российской Федерации поддержал это предложение. Эксперты от Соединенного Королевства и МОПАП выразили имеющиеся у них озабоченности, поскольку над этим вопросом уже работает группа ИСО.

32. После состоявшейся дискуссии GRSG решила создать новую неофициальную группу по системам видеокамер/видеомониторов (СВКВМ) под председательством представителя Нидерландов. Председатель GRSG объявил о намерении запросить у WP.29 на его ноябрьской сессии 2008 года согласие на ее создание. GRSG предложила эксперту от Нидерландов подготовить круг ведения и правила процедуры неофициальной группы для их рассмотрения в ходе следующей сессии GRSG. GRSG передала новой неофициальной группе для рассмотрения документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/3 и ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/25.

33. GRSG с интересом заслушала сообщение (GRSG-95-27) эксперта от ЕК о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/26. Эксперт от МОПАП объявил о намерении сопоставить таблицы, содержащиеся в данном предложении, с таблицами в Правилах № 125. GRSG решила возобновить рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/26 на своей следующей сессии.

34. Эксперт от Соединенного Королевства информировал GRSG об имеющихся месте в его стране дорожно-транспортных происшествиях с участием тяжелых грузовых автомобилей с левосторонним расположением руля в результате того, что водитель не в состоянии видеть находящееся поблизости транспортное средство меньших размеров на дорогах с двумя проезжими частями и автомагистралях из-за наличия "мертвых зон" (GRSG-95-21). Он добавил, что в качестве промежуточного решения для этой проблемы его страна намерена оснащать соответствующие транспортные средства системами обеспечения обзора со ступенчатыми линзами. Он просил всех экспертов GRSG

направить ему результаты аналогичных исследований, проведенных другими странами, если таковые имеются. Он объявил, что он организует совещание экспертов, которое должно быть проведено в Лондоне к концу 2008 года. Всем экспертам, заинтересованным в участии в этом совещании, было предложено связаться с г-ном Макдоналдом (donald.macdonald@dft.gsi.gov.uk).

**IX. ПРАВИЛА № 97 (системы сигнализации транспортных средств (ССТС))
(пункт 8 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/5/Rev.1

35. По тем же причинам, которые указаны в контексте Правил № 116 (см. пункт 37 ниже), эксперт от Японии согласился пересмотреть и обновить свое предложение.

X. ПРАВИЛА № 105 (транспортные средства ДОПОГ) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2008/97

36. В отношении документа ECE/TRANS/WP.29/2008/97 GRSG подтвердила, что следует лишь снять квадратные скобки, а текст следует сохранить.

XI. ПРАВИЛА № 116 (защита механических транспортных средств от несанкционированного использования) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/4/Rev.1

37. GRSG рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/4/Rev.1, переданный экспертом от Японии. GRSG приняла к сведению ряд замечаний, касающихся сложности официального утверждения систем сигнализации транспортных средств (ССТС) в качестве отдельных технических элементов. Эксперт от Японии согласился пересмотреть данное предложение с учетом полученных замечаний для рассмотрения на следующей сессии.

ХII. ПРАВИЛА № 121 (ручные органы управления, контрольные сигналы и индикаторы) (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/27

38. GRSG рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/27, представленный МОПАП, и приняла данное предложение с поправкой, указанной ниже:

Таблица 1, новая сноска 19/, изменить следующим образом:

"19/ Функции "запуск" и "остановка" могут быть объединены в одном органе управления. **В качестве альтернативы** для предписанного условного обозначения (предписанных условных обозначений) допускается использование слов "ЗАПУСК" и/или "ОСТАНОВКА" или сочетания условных обозначений и слов. Буквы этих слов могут быть прописными и/или строчными".

39. GRSG поручила секретариату представить предложение с внесенной в него поправкой WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их мартовских сессиях 2009 года в качестве проекта дополнения 3 к Правилам № 121.

ХIII. Правила № 125 (поле обзора водителей спереди) (пункт 12 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSG-95-2

40. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-95-2, содержащий информацию о методе измерения поля обзора спереди в случае регулируемой рулевой колонки. GRSG приняла к сведению ряд замечаний. Эксперт указал, что он подготовит к следующей сессии GRSG обновленное предложение с учетом полученных замечаний.

ХIV. ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРАВИЛА В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЯ 1998 ГОДА (пункт 13 повестки дня)

А. Предложение по разработке гтп, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов (пункт 13 а) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSG-95-12

41. В соответствии с поручением AC.3 (ECE/TRANS/WP.29/1064, пункт 103) эксперт от МАЗМ представил документ GRSG-95-12, касающийся результатов исследования по вопросу об использовании символов для органов управления, контрольных сигналов и индикаторов во всем мире. GRSG согласовала этот документ с учетом поправок, указанных ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.3 для рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2008 года.

Приложение I, анализ, знаки 2 и 3

Понятность 5 или лучше [%] изменить следующим образом:

"0 -"

Замечания, изменить следующим образом:

~~"Низкие показатели, поскольку "~~Не используется на легковых автомобилях"

XV. ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ (пункт 14 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSG-95-29

42. GRSG одобрила доклад о деятельности в области транспорта и безопасности, связанной с автотранспортными средствами (GRSG-95-29), представленный Председателем GRSG и Председателем неофициальной группы по усовершенствованным системам безопасности транспортных средств (УСБТ). Было решено включить ссылки на соответствующие правила, касающиеся безопасности транспортных средств. GRSG решила представить доклад с внесенными в него поправками WP.29 для рассмотрения и, если он будет одобрен, для последующей передачи Директору Отдела транспорта. GRSG решила приостановить деятельность неофициальной группы по УСБТ при условии одобрения со стороны WP.29.

XVI. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ (пункт 15 повестки дня)

43. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690/Amend.1) GRSG назначила выборы должностных лиц на 22 октября 2008 года. Представители Договаривающихся сторон единодушно переизбрали г-на А. Эрарио (Италия) Председателем и г-н М. Матольчи (Венгрия) заместителем Председателя сессий GRSG, запланированных на 2009 год.

XVII. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 16 повестки дня)

A. Проект горизонтальных правил, касающихся кодов стран, категорий и определений транспортных средств (пункт 16 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/29 и Corr.1

44. Эксперт от ЕК информировал GRSG о том, что ЕК еще не определилась с окончательной позицией в отношении проекта этих правил. GRSG решила временно приостановить рассмотрение этого пункта.

B. Общие вопросы, связанные с областью применения правил ЕЭК ООН (пункт 16 b) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSG-95-10

45. GRSG рассмотрела документ GRSG-95-10, заменяющий документы GRSG-94-07 и GRSG-94-11 и касающийся параллельного существования национальных требований Договаривающихся сторон и правил ЕЭК ООН. Ряд экспертов сообщили, что их национальные предписания полностью совместимы с правилами ЕЭК ООН. Председатель GRSG предложил экспертам направить эксперту от Венгрии письменные материалы, с тем чтобы он смог подготовить пересмотренный документ для рассмотрения на следующей сессии GRSG. Эксперт от Российской Федерации изъявил готовность сотрудничать с экспертом от Венгрии в подготовке этого предложения.

C. Определение внедорожной подвижной техники (пункт 16 с) повестки дня)

46. По этому новому пункту (см. доклад WP.29, ECE/TRANS/WP.29/1066, пункт 26) не было получено никакой новой информации. Эксперт от МОПАП изъявил готовность подготовить совместно с секретариатом официальный документ на основе определения, содержащегося в пункте 4.8 проекта горизонтальных правил (ECE/TRANS/WP.29/2008/46).

D. Алкогольные блокираторы зажигания (пункт 16 d) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSG-95-22

47. В соответствии с поручением WP.29 (документ ECE/TRANS/WP.29/1068, пункт 53) эксперт от Швеции представил документ GRSG-95-22, касающийся алкогольных блокираторов зажигания. Эксперты от Канады, Франции и Японии представили информацию о своих национальных программах по этому вопросу. Эксперт от МАЗМ сообщил, что WP.1 уже обсуждала алкогольные блокираторы зажигания и что было бы полезно узнать о ее прогрессе в этом вопросе. Эксперт от Швеции изъявил готовность передать предложение с учетом полученной информации.

E. Правила № 73 (боковые защитные устройства) (пункт 16 e) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRSG-95-11

48. Эксперт от МАИАКП представил документ GRSG-95-11 и предложил сводный текст Правил № 73, который нацелен на обеспечение возможности официального утверждения боковых защитных устройств в качестве отдельных технических элементов. Эксперты от Нидерландов, Франции и Швеции поддержали этот документ. GRSG приняла к сведению некоторые замечания. Эксперт от МАИАКП объявил о том, что он подготовит предложение, учитывающее все полученные замечания и информацию. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

**F. Пересмотр и распространение официальных утверждений
(пункт 16 f) повестки дня)**

Документация: неофициальный документ GRSG-95-18

49. Эксперты GRSG рассмотрели просьбу МОПАП о представлении замечаний относительно введения термина "пересмотр" официального утверждения в рамках Соглашения 1958 года (GRSG-95-18). Эксперты отметили, что этот вариант не фигурирует в карточках сообщений и что было бы очень сложно внести соответствующие поправки во все правила. Председатель GRSG просил эксперта от МОПАП подготовить в качестве примера предложение по поправкам к действующим правилам для его рассмотрения на следующей сессии GRSG в целях получения первых замечаний. Всем экспертам было предложено направлять имеющиеся у них предложения по этому вопросу эксперту от МОПАП г-ну Маккензи (amckenzie@smtt.co.uk).

**G. Правила № 110 (оборудование для работы на сжатом природном газе (СПГ))
(пункт 16 g) повестки дня)**

Документация: неофициальный документ GRSG-95-25

50. GRSG рассмотрела предложение по унификации заправочных соединителей (GRSG-95-25). После состоявшейся дискуссии GRSG поручила секретариату распространить документ GRSG-95-25 под официальным условным обозначением для его рассмотрения на следующей сессии.

XVIII. ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

51. GRSG согласовала следующую предварительную повестку дня девяносто шестой сессии, которая состоится в Женеве 4 (с 14 час. 30 мин.) - 8 (до 12 час. 30 мин.) мая 2009 года:

1. Утверждение повестки дня.
2. Правила № 66 (прочность силовой структуры).
3. Правила № 107 (транспортные средства M₂ и M₃):
 - 3 a) Предложения по дальнейшим поправкам;
 - 3 b) Безопасное многослойное остекление;
 - 3 c) Пожарная безопасность в автобусах;
 - 3 d) Требования к служебным дверям, окнам и запасным выходам;
 - 3 e) Положения, касающиеся рабочего места водителя.
4. Предложение по проекту новых правил, касающихся лобового столкновения автобусов.
5. Правила № 118 (характеристики горения материалов).
6. Правила № 34 (опасность возникновения пожара).

7. Правила № 43 (безопасное остекление).
8. Правила № 46 (устройства для непрямого обзора).
9. Правила № 73 (боковые защитные устройства).
10. Правила № 97 (системы сигнализации транспортных средств (ССТС)).
11. Правила № 110 (оборудование для работы на сжатом природном газе (СПГ)).
12. Правила № 116 (защита механических транспортных средств от несанкционированного использования).
13. Правила № 125 (поле обзора водителей спереди).
14. Глобальные технические правила в рамках Соглашения 1998 года.
15. Общий вопрос, связанный с областью применения правил, прилагаемых к Соглашению 1958 года.
16. Определение внедорожной подвижной техники.
17. Алкогольные блокираторы зажигания.
18. Пересмотр и распространение официальных утверждений.
19. Прочие вопросы.

Приложение I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ (GRSG-95-...),
РАСПРОСТРАНЕННЫХ БЕЗ ОФИЦИАЛЬНОГО УСЛОВНОГО
ОБОЗНАЧЕНИЯ В ХОДЕ СЕССИИ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1	Председателем GRSG	1.	A	Порядок рассмотрения пунктов предварительной повестки дня	c)
2	Нидерландами	12.	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 125	c)
3	Нидерландами	5.	A	Соображения по проекту поправок к Правилам № 34	c)
4	Испанией	6.	A	Предложение по дополнению 11 к Правилам № 43 (безопасное остекление)	d)
5	Испанией	6.	A	Предложение по дополнению 11 к Правилам № 43 (безопасное остекление)	d)
6	Францией	3 f)	A	Правила № 107 (транспортные средства M ₂ и M ₃) – предложение по поправкам, касающимся рабочего места водителя	c)
7	Председателем неофициальной группы по Правилам № 66	2.	A	Доклад неофициальной группы по Правилам № 66 о работе ее шестого совещания (Варшава, 17-18 июня 2008 года)	c)
8	Председателем неофициальной группы по Правилам № 66	2.	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 66; резюмирующий документ	c)
9	Венгрией	2.	A	Обоснование особого мнения в отношении резюмирующего документа, предложенного большинством членов неофициальной группы по Правилам № 66	c)
10	Венгрией	16 b)	A	Общие вопросы, связанные с областью применения правил ЕЭК ООН	c)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
11	МАИАКП	16 e)	A	Правила № 73 (боковые защитные устройства) – предложение по проекту поправок серии 01	c)
12	МАЗМ	13 a)	A	Анализ для гтп, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов	d)
13	Венгрией	3 d)	A	Замечания и предложения по предложению Германии: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/33	e)
14	МОПАП	3 a)	A	Правила № 107 (транспортные средства M ₂ и M ₃) – предложение по дальнейшим поправкам	c)
15	МОПАП	3 a)	A	Правила № 107 (транспортные средства M ₂ и M ₃) – предложение по дальнейшим поправкам	b)
16 и Rev.1	МОПАП	3 e)	A	Правила № 107 (транспортные средства M ₂ и M ₃) – предложение по поправкам, касающимся требований к служебным дверям, окнам и запасным выходам	d)
17	МОПАП	3 f)	A	Правила № 107 (транспортные средства M ₂ и M ₃) – предложение по поправкам, касающимся рабочего места водителя	c)
18	МОПАП	16 f)	A	Пересмотр и распространение официальных утверждений	c)
19	Норвегией и Швецией	4.	A	Правила № 118 (характеристики горения материалов) – предложение по поправкам	c)
20	Германией	3 d)	A	Предложение в отношении лобового столкновения автобусов	c)
21	Соединенным Королевством	7.	A	Правила № 46 (устройства для непрямого обзора) – улучшение обзора из транспортных средств категорий N ₂ и N ₃	c)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
22	Швецией	16 d)	A	Алкогольные блокираторы зажигания	c)
23	Польшей	3 e)	A	Правила № 107 (транспортные средства M ₂ и M ₃) - предложение по дальнейшим поправкам, касающимся требований к служебным дверям, окнам и запасным выходам	c)
24	Польшей	3 e)	A	Сообщение по вопросу о требованиях, предъявляемых к служебным дверям и запасным выходам	c)
25	ИСО	16 g)	A	Правила № 110 (оборудование для работы на сжатом природном газе (СПГ)) - предложение по проекту поправок	b)
26	КСАОД	6.	A	Пересмотр Правил № 43 для признания предписаний, установленных в глобальных технических правилах	c)
27	Европейской комиссией	7.	A	Правила № 46 (устройства для непрямого обзора) – предложение по предписаниям, касающимся определения окулярных точек в тех случаях, когда сиденье водителя имеет фиксированный угол наклона спинки или когда конструктивная исходная линия туловища не может быть установлена под углом 25°	c)
28	Францией	3 f)	A	Правила № 107 (транспортные средства M ₂ и M ₃) – положения, касающиеся рабочего места водителя	d)
29	Председателем GRSG и Председателем неофициальной группы по УСБТ	14.	A	Доклад о деятельности в области транспорта и безопасности, связанной с автотранспортными средствами	c)
30	Норвегией и Швецией	4.	A	Обеспечение пожарной безопасности в автобусах	c)
31	Испанией	3 e)	A	Правила № 107 (транспортные средства M ₂ и M ₃) – замечания по вопросу PL1	c)

Примечания:

- a) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии GRSG в качестве неофициального документа.
- b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии GRSG в качестве официального документа.
- c) Рассмотрение завершено или документ заменен другим документом.
- d) Принят и подлежит передаче WP.29.
- e) Справочный документ для следующих сессий.

Приложение II

ПЕРВОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ В ОТНОШЕНИИ ПРАВИЛ № 107
ДОКУМЕНТ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/20 ПРИНЯТ В СЛЕДУЮЩЕМ ВИДЕ

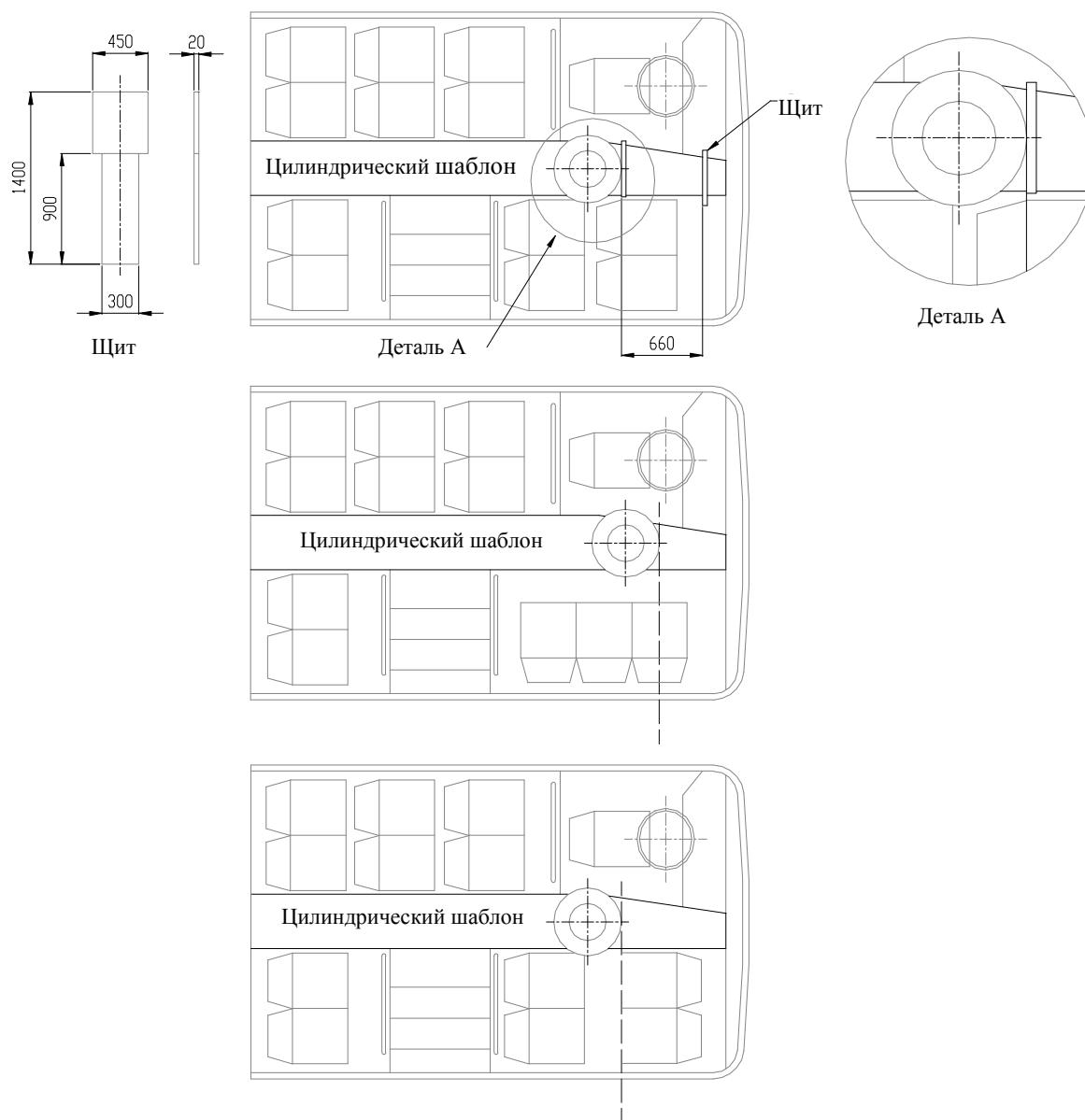
(Правила № 107, см. пункт 10 настоящего доклада)

Приложение 4, рис. 7, изменить следующим образом:

Рис. 7

ОГРАНИЧЕНИЕ ОСНОВНОГО ПРОХОДА СПЕРЕДИ

(см. приложение 3, пункт 7.7.5.1.1.1)



Приложение III

ВТОРОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ В ОТНОШЕНИИ ПРАВИЛ № 107
ДОКУМЕНТ GRSG-95-28 ПРИНЯТ В СЛЕДУЮЩЕМ ВИДЕ
(Правила № 107, см. пункт 23 настоящего доклада)

Включить новые пункты 10.6 – 10.8 следующего содержания:

- "10.6 Начиная с официальной даты вступления в силу дополнения 5 к поправкам серии 02 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении официального утверждения на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками, содержащимися в дополнении 5 к поправкам серии 02.
- 10.7 По истечении 12 месяцев после даты вступления в силу Договаривающихся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, удовлетворяет предписаниям настоящих Правил с внесенными в них поправками, содержащимися в дополнении 5 к поправкам серии 02.
- 10.8 По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу Договаривающихся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в первой национальной регистрации (первом вводе в эксплуатацию) транспортного средства, которое не удовлетворяет предписаниям дополнения 5 к поправкам серии 02 к настоящим Правилам".

Приложение 3,

Включить новые пункты 7.7.13 – 7.7.14.7.1 следующего содержания:

- "7.7.13 Отделение водителя
- 7.7.13.1 Водитель должен быть защищен от стоящих пассажиров и от пассажиров, сидящих непосредственно за отделением водителя, которые могут быть выброшены в отделение водителя в случае торможения или под воздействием центробежной силы на поворотах. Это требование считается выполненным, если:

- 7.7.13.1.1 задняя часть отделения водителя ограничена перегородкой; или
- 7.7.13.1.2 в случаях, когда непосредственно за отделением водителя расположены пассажирские сиденья, предусмотрены либо соответствующее ограждение, либо, если речь идет о транспортном средстве класса А или В, ремни безопасности. Возможность установки ремней безопасности не применяется к транспортным средствам, в которых непосредственно за отделением водителя имеется пространство для стоящих пассажиров. В случае установки ограждения оно должно соответствовать требованиям, установленным в пунктах 7.7.13.1.2.1 – 7.7.13.1.2.3 (см. приложение 4, рис. 30).
- 7.7.13.1.2.1 Минимальная высота ограждения, измеренная от пола, на котором находятся ноги пассажира, должна составлять 800 мм.
- 7.7.13.1.2.2 Ширина ограждения от стенки транспортного средства внутрь салона должна быть таковой, чтобы ограждение выступало за пределы продольной осевой линии соответствующего пассажирского сиденья, наиболее удаленного от стенки, на расстояние не менее 100 мм, но в любом случае по крайней мере достигало уровня точки сиденья водителя, наиболее удаленной от стенки транспортного средства.
- 7.7.13.1.2.3 Расстояние между самым верхним краем поверхности, предназначенной для размещения каких-либо предметов, (например, стола) и самым верхним краем ограждения должно составлять не менее 90 мм.
- 7.7.13.2 Отделение водителя должно быть защищено от попадания предметов, которые могут закатиться в него из той части пассажирского салона, которая находится непосредственно за отделением водителя, в случае резкого торможения. Это требование считается выполненным, если из той части пассажирского салона, которая находится непосредственно за отделением водителя, в это отделение не может закатиться шар диаметром 50 мм.
- 7.7.13.3 Водитель должен быть защищен от прямых солнечных лучей и от воздействия ослепления и отражений, вызванных искусственным внутренним освещением. Любые источники освещения, которые способны оказывать серьезное негативное воздействие на зрение

водителя, должны быть устроены таким образом, чтобы они могли включаться лишь тогда, когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии.

7.7.13.4 Транспортное средство должно быть оснащено устройствами против обледенения и запотевания ветрового стекла.

7.7.14 Сиденье водителя

7.7.14.1 Сиденье водителя должно быть независимым от других сидений.

7.7.14.2 Спинка сиденья должна иметь фигурный профиль, либо место водителя должно быть оборудовано подлокотниками, установленными таким образом, чтобы водитель не испытывал неудобства при управлении транспортным средством и не терял равновесия в результате воздействия поперечных ускорений, которые могут возникать при этом.

7.7.14.3 Минимальная ширина подушки сиденья (размер F, см. приложение 4, рис. 9), измеренная от вертикальной плоскости, проходящей через центр сиденья, должна составлять:

7.7.14.3.1 200 мм в случае класса А или В;

7.7.14.3.2 225 мм в случае класса I, II или III.

7.7.14.4 Минимальная глубина подушки сиденья (размер K, см. приложение 4, рис. 11 а)), измеренная от вертикальной плоскости, проходящей через центр сиденья, должна составлять:

7.7.14.4.1 350 мм в случае класса А или В;

7.7.14.4.2 400 мм в случае класса I, II или III.

7.7.14.5 Минимальная габаритная ширина спинки сиденья, измеренная на расстоянии до уровня 250 мм выше горизонтальной плоскости, проходящей по касательной к самой верхней поверхности несжатой подушки сиденья, должна составлять 450 мм.

- 7.7.14.6 Расстояние между подлокотниками должно обеспечивать наличие свободного места для водителя согласно определению, содержащемуся в пункте 7.7.14.2, и составлять не менее 450 мм.
- 7.7.14.7 Должна быть обеспечена возможность регулировки положения сиденья в продольном и вертикальном направлениях, а также наклона его спинки. Сиденье должно автоматически блокироваться в избранном положении, а при наличии механизма, обеспечивающего возможность его поворота вокруг вертикальной оси, оно должно автоматически блокироваться в рабочем положении. Сиденье должно быть оснащено системой подвески.
- 7.7.14.7.1 Система подвески и механизм регулировки положения в вертикальном направлении не являются обязательными для транспортных средств класса А или В".

Пункт 7.8.3 изменить следующим образом:

"7.8.3 (Зарезервировано)".

Добавить новую поправку к существующему пункту 7.12.1 следующего содержания:

"7.12.1 Class A or B, a **safety-belt** shall be fitted. Where fitted, the guard shall"
(русский текст без изменений).

Приложение IV

ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ ПРАВИЛ № 43
ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 43, ПРИНЯТЫЕ НА ОСНОВЕ
ДОКУМЕНТОВ GRSG-95-4 и GRSG-95-5
(Правила № 43, см. пункт 28 настоящего доклада)

Включить новый пункт 5.5.8 следующего содержания:

"5.5.8 XI в случае многослойного безосколочного стекла, не являющегося ветровым".

Добавить новые пункты 12.3 - 12.5 следующего содержания:

"12.3 Начиная с официальной даты вступления в силу дополнения 12 к настоящим Правилам ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывается в предоставлении официального утверждения на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками, содержащимися в дополнении 12 к Правилам в их первоначальном виде.

12.4 По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в том случае, если компонент или отдельный блок, подлежащий официальному утверждению, удовлетворяет предписаниям дополнения 12 к настоящим Правилам.

12.5 По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу дополнения 12 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказаться признавать официальное утверждение безопасных стекол, на которых не проставлены обозначения, предписанные в пункте 5.5 настоящих Правил".

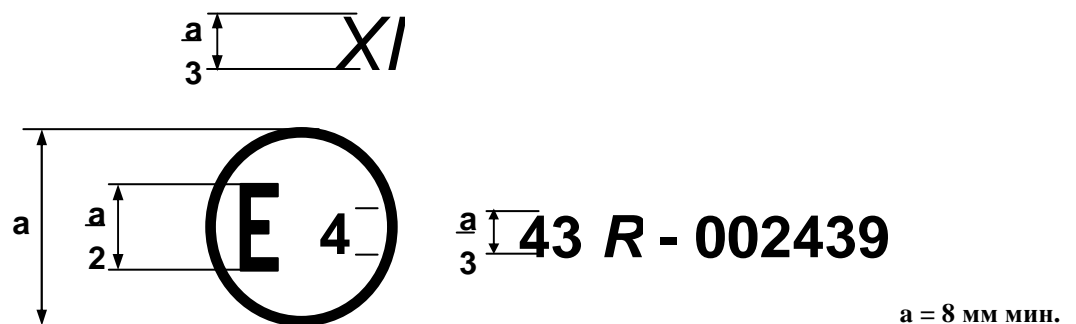
Приложение 2,

Изменить текст под примером знака официального утверждения "Прочие стекла, не являющиеся ветровыми, у которых коэффициент пропускания света <70%", на стр. 52
следующим образом:

"Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на стекле, которое не является ветровым и на которое распространяются предписания пункта 9.1.4 приложения 3, указывает на то, что данный тип стекла официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 43 под номером 002439 официального утверждения. Номер официального утверждения указывает на то, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 43".

Добавить следующий пример знака официального утверждения:

"Многослойные безосколочные стекла, не являющиеся ветровыми



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на многослойном безосколочном стекле, которое не является ветровым, указывает на то, что данный тип стекла официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 43 под номером 002439 официального утверждения. Номер официального утверждения указывает на то, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 43".

Приложение 20, пункт 2.7, изменить следующим образом:

"2.7 Двойные стекла

2.7.1 Осуществляются те же испытания, которые предусмотрены настоящим приложением для каждого из стекол, являющихся составной частью двойного стекла, с той же периодичностью и с учетом тех же требований.

2.7.2 В случае двойных стекол измерение степени пропускания света осуществляется в соответствии с положениями пункта 9.1 приложения 3".

Приложение V

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRSG

Неофициальная группа

Председатель

Секретарь

прочность силовой
структуры автобуса

Г-н М. Матольчи (Венгрия)
тел.: +36 1 202 0656
факс: +36 1 202 0252
адрес электронной почты:
m-matolcsy@mail.datanet.hu

усовершенствованная
система безопасности
транспортного
средства (УСБТ)

Г-н Ф. Вробель (Германия)
тел.: +49 461 316 2024
факс: +49 461 316 1741
адрес электронной почты:
frank.wrobel@kba.de
