



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRSG/62
28 November 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 ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ

(15-18 октября 2002 года)

1. Рабочая группа GRSG провела свою восемьдесят третью сессию¹ 16 октября (вторая половина дня) - 18 октября (первая половина дня) 2002 года под председательством г-на А. 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).

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

В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ); Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП); Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ); Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД).

2. 15 октября (только вторая половина дня) и 16 октября (только первая половина дня) 2002 года 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, Франции, Чешской Республики, Швеции и Японии. В работе совещания принял участие представитель Европейской комиссии (ЕК). 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 39-40).

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

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 36 (пассажирские транспортные средства большой вместимости)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/20/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSG/2002/4; TRANS/WP.29/GRSG/2002/5; TRANS/WP.29/GRSG/2002/14

4. GRSG рассмотрела и приняла предложения, содержащиеся в документах TRANS/WP.29/GRSG/2002/4 и TRANS/WP.29/GRSG/2002/5, и решила передать эти предложения WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2003 года в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 03 к Правилам № 36.

5. Эксперт от Соединенного Королевства снял с обсуждения документ TRANS/WP.29/GRSG/1999/20/Rev.1. GRSG решила отложить рассмотрение документа TRANS/WP.29/GRSG/2002/14, сводящего воедино правила № 36, 52 и 107, в ожидании принятия пересмотренного варианта Правил № 107.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 52 (маломестные пассажирские транспортные средства категорий М2 и М3)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/21/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSG/2002/2; TRANS/WP.29/GRSG/2002/6; TRANS/WP.29/GRSG/2002/15; неофициальный документ № 14, указанный в приложении к настоящему докладу

6. Эксперт от Испании внес на рассмотрение неофициальный документ № 14, касающийся предписаний, уточняющих те случаи, когда дверь водителя может рассматриваться в качестве аварийного выхода для пассажиров. Эксперт от Российской Федерации согласился изучить предложение Испании и снял с обсуждения свое предложение (TRANS/WP.29/GRSG/2002/2). Для более обстоятельного рассмотрения этого предложения GRSG поручила секретариату распространить неофициальный документ № 14 с официальным условным обозначением для следующей сессии GRSG.

7. Как и в случае параллельных предложений по Правилам № 36 (см. пункт 5), эксперт от Соединенного Королевства по аналогичной причине снял с обсуждения документ TRANS/WP.29/GRSG/1999/21/Rev.1, и GRSG решила отложить рассмотрение документа TRANS/WP.29/GRSG/2002/15.

8. Для того чтобы предоставить дополнительное время эксперту от МОПАП для изучения предложения TRANS/WP.29/GRSG/2002/6 вместе с экспертом от Германии, GRSG решила рассмотреть его на майской сессии 2003 года. Эксперт от Российской Федерации указал, что данное предложение должно относиться к транспортным средствам классов А и В, а не классов I, II и III.

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

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/1999/22/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSG/2002/7; TRANS/WP.29/GRSG/2002/12; TRANS/WP.29/GRSG/2002/13; неофициальный документ № 12, указанный в приложении к настоящему докладу

9. Председатель проинформировал GRSG о том, что государства - члены Европейского союза рекомендовали, что для упрощения процедуры принятия этих Правил Европейским сообществом обобщенный вариант правил № 36, 52 и 107 в рамках пересмотра Правил № 107 должен соответствовать директиве Европейского союза, касающейся городских и междугородных автобусов (2001/85/EC). Исходя из этого, GRSG определила концепцию двухэтапного подхода к работе. На первом этапе предписания вышеупомянутой директивы будут включены в пересмотренный вариант Правил, а на втором этапе положения этих Правил будут усовершенствованы.

10. Принимая это предложение во внимание, эксперт от МОПАП сообщил о представленном новом документе по пересмотру 1 Правил № 107. Он предложил сохранить документ TRANS/WP.29/GRSG/2002/12 для второго этапа этого процесса (см. пункт 9 выше). МОПАП отметил, что в новом приложении будут содержаться предписания директивы Европейского союза, касающиеся масс и размеров, а также предписания относительно прочности верхней части конструкции. По просьбе эксперта от Венгрии GRSG конкретно указала, что Правила 66 не будут включены в Правила № 107 и что на втором этапе Правила № 107 будут содержать только ссылку на Правила № 66 в приложении, касающемся прочности верхней части конструкции.

11. Было сочтено, что документ TRANS/WP.29/GRSG/2002/13 и неофициальный документ № 12 относятся ко второму этапу, и GRSG решила отложить их рассмотрение. Эксперт от Соединенного Королевства снял с обсуждения документ TRANS/WP.29/GRSG/1999/22/Rev.1.

12. GRSG приняла документ TRANS/WP.29/GRSG/2002/7 и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2003 года в качестве проекта дополнения 4 к этим Правилам.

13. По просьбе Председателя ряд экспертов проинформировал GRSG о том, что двухэтажные автобусы с открытым верхом регистрируются в их странах в рамках национального законодательства или в соответствии с процедурой отдельного официального утверждения, но не на основании Правил № 107.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 66 (прочность верхней части конструкции)

Документация: неофициальные документы № 5, 6, 7, 8 и 10, указанные в приложении к настоящему докладу

14. Эксперт от Венгрии, выполняющий функции Председателя неофициальной группы по разработке Правил № 66, сообщил GRSG о результатах, достигнутых на совещании, которое было проведено в Барселоне 13 и 14 мая 2002 года (неофициальный документ № 5).

15. Он отметил, что некоторые вопросы остаются открытыми, но выразил надежду, что их удастся разрешить в ходе следующего совещания неофициальной группы, которое планируется провести 28 и 29 октября 2002 года в Варшаве. Он проинформировал GRSG, что в неофициальном документе № 8 отражены обобщенные результаты работы неофициальной группы и что его текст послужит основой для пересмотра Правил № 66. Он поблагодарил эксперта от Соединенного Королевства за оказанную им помощь в подготовке этого документа. В заключение он настоятельно просил экспертов GRSG направить ему замечания по этому документу, что позволило бы ему окончательно доработать данное предложение, которое он надеется представить на следующей сессии GRSG.

16. Было указано, что предписания в отношении соответствия производства следует сформулировать с учетом рекомендаций WP.29 (TRANS/WP.29/504, пункты 15 и 17). Ряд экспертов предложили включить информационный документ, соответствующий вышеупомянутой директиве Европейского союза.

17. Эксперт от Венгрии внес на рассмотрение неофициальный документ № 10, в котором содержится описание аварии с опрокидыванием, приведшей к поломке верхней части конструкции автобуса. Он также представил неофициальный документ № 6, в котором поднимается вопрос о стандартном испытании на опрокидывание высоких автобусов. Эксперты пришли к выводу, что последствия данной аварии были столь серьезными потому, что автобус упал в глубокий кювет и что нынешнее испытание на опрокидывание, предусмотренное в Правилах № 66, изменять не следует. По мнению некоторых экспертов, большие придорожные кюветы строить не следует либо необходимо обеспечивать их защиту во избежание серьезных последствий в случае аварий с опрокидыванием. GRSG решила сохранить неофициальный документ № 6 и подробно рассмотреть его в ходе майской сессии 2003 года.

18. Эксперт от Венгрии внес на рассмотрение неофициальный документ № 7, дополняющий статистические данные об авариях с опрокидыванием, которые он представил на предыдущих сессиях.

ПРАВИЛА № 43 (безопасные стекла)

а) Разработка

Документация: неофициальные документы № 1 и 9, указанные в приложении к настоящему докладу

19. В связи с использованием альтернативной модели головы эксперт от Германии проинформировал GRSG о том, что после предыдущей сессии ситуация не изменилась (TRANS/WP.29/GRSG/61, пункт 24). Он также отметил, что было подготовлено исправление к этим Правилам, о котором он сообщил на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRSG/61, пункт 26), однако он предпочитает подождать принятия Всемирным форумом WP.29 поправок серии 07 к этим Правилам, для того чтобы проверить, потребуется ли какая-либо дополнительная корректировка.

20. Эксперт от Европейской комиссии внес на рассмотрение предложение о нанесении дополнительного символа на безопасные стекла с постоянным коэффициентом пропускания света менее 40% (неофициальный документ № 1). Эксперт от КСАОД представил неофициальный документ № 9, в котором он разъясняет причины, обуславливающие необходимость такой идентификационной маркировки. Семь экспертов поддержали предложение Европейской комиссии, а десять экспертов высказались за позицию КСАОД. Председатель предложил продолжить обсуждение этого предложения и просил секретариат распространить неофициальный документ № 1 с официальным условным обозначением на майской сессии 2003 года.

21. После сессии эксперт от Европейской комиссии сообщил секретариату о своем намерении разъяснить позицию, изложенную им на предыдущей сессии, относительно идентификационной маркировки безопасных стекол с очень низкими постоянными коэффициентами пропускания света. Он предложил изменить пункт 23 доклада GRSG о работе ее восемьдесят второй сессии (TRANS/WP.29/GRSG/61) следующим образом:

"Эксперт от Европейской комиссии просил включить в принятое предложение (см. пункт 22 выше) идентификационную маркировку для безопасных стекол с очень низкими постоянными коэффициентами пропускания света. GRSG разъяснила, что решение вопроса о введении требований, касающихся минимального постоянного коэффициента пропускания света, для стекол, расположенных за стойкой В, было отложено, для того чтобы его изучить дополнительно, 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: анализ потребностей водителей автомобилей и мотоциклов". Он отметил, 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 дорогах при различных условиях освещения. Эксперт от КСАОД указал, что первоначально данное исследование было посвящено анализу характеристик козырьков шлемов мотоциклистов, и высказал свою оговорку в отношении того, что эти выводы можно распространить на заднее поле зрения".

b) Проект глобальных технических правил (гтп)

Документация: неофициальный документ № 16, указанный в приложении к настоящему докладу

22. Эксперт от Германии проинформировал GRSG о положении в связи с разработкой гтп. Он отметил, что группа, помогающая ему разрабатывать гтп, собиралась дважды и что после дополнительного совещания и с учетом процедур разработки гтп его страна представит предложение для рассмотрения на октябрьской сессии 2003 года. Эксперт от Соединенных Штатов Америки высказался против разрешения использовать пластмассовые стекла, пока результаты исследований не продемонстрируют аналогичное качество по сравнению с безопасными стеклами. Эксперт от Японии предложил не применять испытание на падение модели головы с высоты 1,5 м к транспортным средствам МЗ класса III (неофициальный документ № 16).

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

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2001/16/Rev.1; неофициальный документ № 13, указанные в приложении к настоящему докладу

23. Эксперт от Германии представил предложение о деградационных системах транспортных средств в случае несанкционированного использования (неофициальный документ № 13), о чем он сообщил на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRSG/61, пункт 32). Он проинформировал о своем намерении передать более полное предложение для рассмотрения на майской сессии 2003 года. Эксперт от Соединенного Королевства снял с обсуждения документ TRANS/WP.29/GRSG/2001/16/Rev.1, поскольку в предложении Германии отражены все его основные идеи.

РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ № 97

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

24. GRSG отметила, что документ TRANS/WP.29/GRSG/2001/17/Rev.1 был снят с обсуждения и что предложение, которое будет представлено Германией (см. пункт 23), будет также применяться к Правилам № 97.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

25. В соответствии с объявлением секретариата, сделанным в среду, 16 октября 2002 года, и согласно правилу 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690), GRSG назначила проведение выборов должностных лиц на четверг, 17 октября 2002 года. GRSG вновь избрала г-на А. Эрарио (Италия) Председателем, а г-на М. Матольчи (Венгрия) заместителем Председателя обеих сессий, запланированных на 2003 год. Г-н Эрарио и г-н Матольчи поблагодарили GRGS за оказанное им доверие.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

- a) Проект глобальных технических правил, касающихся идентификации органов управления, сигнальных огней и индикаторов

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.2

26. Эксперт от Канады представил документ TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.2. Он сообщил, что его страна и Соединенные Штаты Америки занимаются рассмотрением правовых аспектов этого предложения. Он просил экспертов представить свои замечания, для того чтобы подготовить окончательный вариант для обсуждения на восемьдесят четвертой сессии.

27. Эксперт от МАЗМ предложил включить в область применения правил перечень транспортных средств, к которым гтп не будут применяться. Эксперты от Франции и Италии выразили свои оговорки в связи с двумя уровнями разрешенного освещения. Эксперт от Франции просил изложить причины исключения условий признания сигнальных огней. Эксперт от Европейской комиссии высказал свою оговорку по поводу идентификации спидометра. Вопрос о спидометре был также рассмотрен, поскольку на основании Соглашения 1958 года спидометры должны подвергаться официальному утверждению по типу конструкции в соответствии с Правилами № 39 и что сноски 14 противоречит этим Правилам. Эксперт от МОПАП сказал, что он передаст ряд замечаний непосредственно эксперту от Канады, и вызвался оказать помощь при подготовке обновленного предложения.

- b) Проект правил, касающихся поля зрения водителя

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2000/19 и Add.1; TRANS/WP.29/GRSG/2002/1; TRANS/WP.29/GRSG/2002/9

28. В качестве первого шага GRSG решила принять проект правил, полностью основанный на предписаниях соответствующей директивы Европейского союза, а на втором этапе - изменить его посредством включения новых предписаний для улучшения поля зрения водителя. С учетом этого эксперт от Бельгии согласился подготовить с помощью эксперта от Соединенного Королевства пересмотренный вариант документа TRANS/WP.29/GRSG/2000/19 и Add.1. GRSG решила возобновить его рассмотрение, а также предложений, содержащихся в документах TRANS/WP.29/GRSG/2002/1 и TRANS/WP.29/GRSG/2002/9, на своей следующей сессии.

с) Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2002/8; TRANS/WP.29/GRSG/2002/16

29. GRSG приняла документ TRANS/WP.29/GRSG/2002/8 и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2003 года в качестве проекта исправления 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 105 (только на французском языке).

30. GRSG также приняла документ TRANS/WP.29/GRSG/2002/16 с поправками, приведенными ниже, и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2002 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 105 (TRANS/WP.29/2002/75).

Пункт 5.1.4, заменить слова "положения" словами "технические требования".

d) Огнетушители

Документация: неофициальные документы № 2 и 19, указанные в приложении к настоящему докладу

31. Эксперт от Финляндии представил доклад о пожарах в автобусах, происшедших в его стране в течение 2001 года (неофициальный документ № 2), отметив, что в числе предложенных мер предусматривается, чтобы все автобусы были оснащены по крайней мере одним огнетушителем. Он также сообщил, что в его стране будет рассмотрена возможность включения предложенных мер в национальное законодательство.

32. Эксперт от Швеции проинформировал GRSG о том, что в его стране в ходе периодического технического осмотра транспортных средств, находящихся в эксплуатации, стала проводиться их дополнительная проверка на предмет предупреждения или уменьшения опасности пожара. Он сказал, что в основном речь идет о проверке моторного отсека для выявления любой утечки горючих жидкостей, всех воспламеняющихся трубопроводов и электрических проводов. Он вызвался представить дополнительные данные на сессии в мае 2003 года.

33. Эксперт от Норвегии внес на рассмотрение неофициальный документ № 19, в котором содержится резюме доклада и анализируются случаи пожаров в автобусах в его стране за четырехлетний период (1997-2000 годы). Он обратился к эксперту от Европейской комиссии с вопросом о том, планируется ли усовершенствовать директиву Европейского союза об опасности возникновения пожаров. Эксперт от Европейской комиссии ответил, что он готов выслушать любые предложения, которые страны пожелают представить для изменения этой директивы.

34. Эксперты от Бельгии, Германии, Испании, Италии, Польши, Соединенного Королевства, Чешской Республики, Швеции и Японии проинформировали GRSG о том, что в соответствии с их национальным законодательством в городских и междугородных автобусах должны иметься огнетушители. Эксперт от Франции указал, что в его национальном законодательстве основное внимание уделяется мерам по предупреждению пожара в моторном отсеке, системе выпуска выхлопных газов и электропроводке, а также рассматриваются вопросы, связанные с токсичностью материалов, используемых в конструкции этих транспортных средств. Эксперт от Нидерландов сказал, что в его стране специальных нормативных положений в этой области не предусмотрено.

35. Председатель напомнил, что как Правила № 36, так и директива 2001/85/ЕС Европейского союза содержат предписания, касающиеся наличия места для размещения одного или нескольких огнетушителей.

е) Правила № 46 (зеркала заднего вида)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2002/10; неофициальные документы № 3, 15 и 18, указанные в приложении к настоящему докладу; неофициальный документ № 13 восемьдесят второй сессии

36. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ TRANS/WP.29/GRSG/2002/10 и неофициальный документ № 3 с предложением о согласовании Правил № 46 с проектом приложения по изменению директивы 71/127/ЕЕС Европейского союза. GRSG согласилась с этим предложением, однако некоторые эксперты напомнили, что данное предложение по-прежнему рассматривается Советом и Парламентом Европейского союза на политическом уровне.

37. Эксперт от Японии вновь представил неофициальный документ № 13 предыдущей сессии, в котором отмечается необходимость введения требования относительно метровой стойки. Он также внес на рассмотрение неофициальный документ № 15, предусматривающий конкретные поправки к Правилам № 46, и неофициальный документ № 18 с замечаниями по документу TRANS/WP.29/GRSG/2002/10.

38. Эксперт от Нидерландов вызвался изменить свое предложение после принятия окончательного решения по директиве, вероятно к концу года, и передать его для обсуждения на следующей сессии GRSG. GRSG решила рассмотреть его в рамках первого этапа внесения поправок в Правила. Было также решено продолжить работу на втором этапе, включая рассмотрение предложений Японии. Для того чтобы сэкономить время для работы на втором этапе, GRSG решила обсудить официальное предложение Японии, если таковое будет получено, на своей сессии в мае 2003 года.

f) Неофициальное совещание по "общим задачам"

39. Эксперт от Японии, выполняющий функции Председателя неофициальной группы по "общим задачам", сообщил об итогах совещания, проведенного до сессии GRSG (см. пункт 2 выше). Он проинформировал GRSG о том, что неофициальная группа согласовала базовые концепции для проекта глобальных технических правил "0". Он сказал, что нерешенные вопросы будут рассмотрены и что официальное предложение будет передано для обсуждения GRSG на майской сессии 2003 года. Он поблагодарил всех экспертов, участвовавших в работе неофициальной группы, и сообщил, что в мае 2003 года неофициальная группа совещаний проводить не будет.

40. Председатель GRSG поблагодарил эксперта от Японии и других экспертов за отличную работу, проделанную для решения такой трудной задачи. Он выразил надежду на то, что от неофициальной группы будет получено соответствующее предложение, и сообщил о своем намерении проинформировать WP.29 об окончательных итогах работы неофициальной группы по "общим задачам".

g) Проект новых правил о системах отопления

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2002/11; неофициальный документ № 17, указанный в приложении к настоящему докладу

41. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ TRANS/WP.29/GRSG/2002/11 и неофициальный документ № 17. Он разъяснил GRSG, что неофициальный документ № 17 необходимо обновить для согласования проекта правил с директивой 2001/56/ЕС Европейского союза, но при этом предусмотреть приложение, содержащее предписания для транспортных средств ДОПОГ. По его мнению, следует проинформировать WP.15 о ходе работы и передать ей соответствующее предложение. Наконец, он вызвался доработать это предложение для рассмотрения GRSG на майской сессии 2003 года и после принятия проекта правил о системах отопления подготовить необходимые поправки к Правилам № 105.

42. GRSG согласилась с предложением Председателя возобновить рассмотрение обновленного предложения МОПАП на следующей сессии GRSG вместе с соответствующим предложением по изменению Правил № 105.

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

Документация: неофициальные документы № 4 и 11, указанные в приложении к настоящему докладу

43. GRSG решила рассмотреть неофициальный документ № 4 на своей майской сессии 2003 года и поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением.

44. Эксперт от Германии внес на рассмотрение неофициальный документ № 11, в котором он представил поправки к Правилам № 34 и директиве 2000/8/ЕС Европейского союза. Он сказал, что на основе неофициального документа № 11 он передаст официальное предложение по поправкам к этим Правилам для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

ПОЧТЕНИЕ ПАМЯТИ Г-НА А. ГУЭРРА

45. Председатель сообщил GRSG о недавней кончине г-на А. Гуэрра, который представлял Италию на сессиях GRSG на протяжении более 15 лет до своего выхода на пенсию в 1999 году. GRSG выразила свое глубокое сожаление по этому поводу и, отметив опыт и вклад г-на А. Гуэрра в работу GRSG, просила Председателя передать его семье искренние соболезнования.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

46. GRSG согласовала следующую предварительную повестку дня^{1 2} своей восьмидесяти четвертой сессии, которая состоится в Женеве 5 мая (14 час. 30 мин.) - 9 мая 2003 года.

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 большой вместимости), разработка.
4. Правила № 66 (прочность верхней части конструкции), разработка.
5. Безопасные стекла.
 - 5.1 Правила № 43, разработка.
 - 5.2 Проект глобальных технических правил.
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. Правила № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара), разработка.
9. Правила № 46 (зеркала заднего вида), разработка.

10. Проект глобальных технических правил "0".
11. Прочие вопросы.
 - 11.1 Проект новых глобальных технических правил, касающихся идентификации органов управления, сигнальных огней и индикаторов.
 - 11.2 Проект новых правил, касающихся поля зрения водителей механических транспортных средств.
 - 11.3 Огнетушители.
 - 11.4 Проект правил о системах отопления.

¹ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов все официальные документы, разосланные по почте до сессии или помещенные на вебсайт ЕЭК ООН (<http://www.unecsc.org/trans/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

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

<u>Номер</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт повестки дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
1.	Европейской комиссией	5.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 43
2.	Финляндией	9.4	A	Предложение Финляндии по правилам предотвращения опасности возникновения пожара в городских и междугородных автобусах
3.	Нидерландами	9.5	A	Пояснительные примечания к документу TRANS/WP.29/GRSG/2002/10
4.	Беларусью	9.8	A	Проект поправок к документу TRANS/WP.29/2002/14
5.	Венгрией	4.	A	Доклад об итогах совещания Специальной группы экспертов (СГЭ) по разработке Правил № 66
6.	Венгрией	4.	A	Проблема стандартного испытания на опрокидывание высокогабаритных автобусов
7.	Венгрией	4.	A	Нетрадиционные статистические данные об авариях с опрокидыванием автобусов - III
8.	Венгрией	4.	A	Обзор и пересмотр Правил № 66 ЕЭК ООН. Сводный документ, отражающий итоги работы специальной группы экспертов на данный момент

<u>Номер</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт повестки дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
9.	КСАОД	5.1	A	Замечания КСАОД по неофициальному документу № 1 восемьдесят третьей сессии GRSG
10.	Венгрией	4.	A	Краткое описание аварии автобуса с опрокидыванием, приведшей к серьезным последствиям
11.	Германией	9.8	A	Информация для экспертов GRSG о предложении по изменению директивы 2000/8/EC (70/221/ЕЕС), касающемся топливных баков (и задней противопокатной защиты)
12.	Венгрией	3.	A	Общие замечания, касающиеся новых единообразных предписаний в отношении автобусов, Правила № 107/Rev.1
13.	Германией	6.	A	Новая часть IV Правил № 97 ЕЭК
14.	Испанией	2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 52
15.	Японией	9.5	A	Общее описание проекта поправок к Правилам № 46 ЕЭК ООН (проект требований в отношении поля зрения водителя непосредственно спереди и сбоку)
16.	Японией	5.2	A	Положения в документе TRANS/WP/29/GRSG/1999/29, вызывающие озабоченность Японии (проект гтп КСАОД)
17.	МОПАП	9.7	A	Предложение МОПАП по поправкам к документу TRANS/WP/29/GRSG/2002/11

<u>Номер</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт повестки дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
18.	Японией	9.5	A	Замечания по документу TRANS/WP/ 29/GRSG/2002/10
19.	Норвегией	9.4	A	Резюме доклада по вопросу о пожарах в автобусах
