


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**
**Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности**
Сотая сессия

Женева, 11–15 апреля 2011 года

**Доклад Рабочей группы по общим предписаниям,
касающимся безопасности, о работе ее сотой сессии
(11–15 апреля 2011 года)**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	2–3	3
III. Правила № 66 (прочность силовой структуры) (пункт 2 повестки дня).	4	3
IV. Правила № 107 (транспортные средства M ₂ и M ₃) (пункт 3 повестки дня).....	5–15	4
A. Предложения по дальнейшим поправкам (пункт 3 а) повестки дня	5–13	4
B. Требования к служебным дверям, окнам и запасным выходам (пункт 3 б) повестки дня).....	14–15	5
V. Правила № 118 (характеристики горения материалов) (пункт 4 повестки дня).....	16	5
VI. Правила № 34 (опасность возникновения пожара) (пункт 5 повестки дня).....	17–18	6
VII. Правила № 43 (безопасные стеклянные материалы) (пункт 6 повестки дня).....	19–21	6
VIII. Правила № 46 (устройства непрямого обзора) (пункт 7 повестки дня).....	22–25	7

IX.	Правила № 58 (задняя противоподкатная защита) (пункт 8 повестки дня).....	26–27	8
X.	Правила № 67 (оборудование для сжиженных нефтяных газов (СНГ)) (пункт 9 повестки дня).....	28–30	8
XI.	Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 10 повестки дня)	31–33	9
XII.	Правила № 122 (системы отопления) (пункт 11 повестки дня).....	34	10
XIII.	Правила № 125 (поле обзора водителей спереди) (пункт 12 повестки дня).....	35–36	10
XIV.	Предложение по разработке гтп, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов (Соглашение 1998 года) (пункт 13 повестки дня)	37	10
XV.	Пересмотр и распространение официальных утверждений (пункт 4 повестки дня).....	38–39	11
XVI.	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 15 повестки дня).....	40–43	11
XVII.	Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня)	44–47	12
	A. Руководящие принципы, касающиеся области применения, административных положений и альтернативных требований (пункт 16 а) повестки дня)	44	12
	B. Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП) (пункт 16 b) повестки дня).....	45	12
	C. Новые меры ЕС для предотвращения несанкционированного вмешательства (пункт 16 с) повестки дня)	46	12
	D. Правила № 97 (системы охранной сигнализации транспортных средств) и 116 (противоугонные системы и системы охранной сигнализации) (пункт 16 d) повестки дня).....	47	12
XVIII.	Предварительная повестка дня сто первой сессии.....	48	13
Annexes			
I.	Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии		14
II.	Проект поправок к Правилам № 107.....		16
III.	Проект поправок к Правилам № 118.....		18
IV.	Проект поправок к Правилам № 34.....		20
V.	Проект поправок к Правилам № 43.....		21
VI.	Проект Поправок к правилам № 58.....		23
VII.	Проект поправок к Правилам № 67.....		25
VIII.	Предложение по разработке гтп, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов.....		29
IX.	Неофициальные группы GRSG		57

I. Участники

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела свою сотую сессию 11 (вторая половина дня)–15 апреля (первая половина дня) 2011 года в Женеве. Обязанности Председателя этой сессии исполнял г-н 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 работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Италии, Индии, Испании, Канады, Китая, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Чешской Республики, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции и Японии. В ее работе участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие эксперты от Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП) и проекта Управления технического надзора на транспорте (ТДТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/1
неофициальный документ GRSG-100-01

2. GRSG рассмотрела и утвердила предложенную повестку дня сотой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/1), добавив в нее следующие пункты:

- 16 а) Руководящие принципы, касающиеся области применения, административных положений и альтернативных требований;
- 16 б) Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП);
- 16 с) Новые меры ЕС для предотвращения несанкционированного вмешательства;
- 16 d) Правила № 97 (системы охранной сигнализации транспортных средств) и № 116 (противоугонные системы и системы охранной сигнализации).

3. GRSG утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня GRSG-100-01.

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

4. Отметив, что на этой сессии не было представлено никаких документов, GRSG решила снять этот вопрос с повестки дня.

IV. Правила № 107 (транспортные средства М₂ и М₃) (пункт 3 повестки дня)

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/33/Rev.1
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/4
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/9
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/10
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/18
неофициальные документы GRSG-100-03, GRSG-100-06,
GRSG-100-07 и GRSG-100-16, GRSG-100-24 и GRSG-100-31

5. GRSG рассмотрела документ GRSG-100-06, заменяющий представленный экспертом от ЕК документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/33/Rev.1 о доступности для детских колясок. GRSG отметила ряд замечаний, в частности от Соединенного Королевства (GRSG-100-24). В целом GRSG поддержала это предложение, но полагала, что следует полнее учитывать ситуацию с небольшими автобусами. GRSG решила вновь обсудить это предложение на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения, подготовленного экспертом от ЕК.

6. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/3, в котором предлагается разъяснить определение транспортных средств класса II, предназначенных главным образом для перевозки сидящих пассажиров. После обсуждения GRSG не смогла поддержать это предложение и решила снять его с повестки дня.

7. Эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/4 о количестве мест для лиц приоритетной категории. Эксперт от ККПКП выразил сожаление по поводу того, что это предложение было снято с рассмотрения.

8. Эксперт МСАТ отозвал документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/9 о водительских сиденьях без системы подвески.

9. Секретариат внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/10, в котором предлагается исключить перекрестную ссылку на Правила № 66, касающиеся прочности силовой структуры. GRSG приняла это предложение и поручила секретариату передать его Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету Соглашения 1958 (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве части проекта дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 107 (см. также пункт 14).

10. GRSG обсудила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/18, подготовленный экспертами от Германии, Норвегии, Франции и Швеции, по включению требований о системах пожарной сигнализации. После обсуждения GRSG приняла это предложение, воспроизводимое в документе GRSG-100-31 и приложении II, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта поправок серии 05 к Правилам № 107.

11. Эксперт от Испании представил документ GRSG-100-03 о плоских мониторах, расположенных в крыше основного парохода. GRSG отметила ряд замечаний и решила вновь рассмотреть эту тему на своей следующей сессии. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-100-03 с официальным условным обозначением.

12. Эксперт от Российской Федерации внес на рассмотрение документ GRSG-100-07, уточняющий текст Правил № 107 на русском языке. GRSG приняла это предложение, воспроизводимое в приложении II, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта исправления 1 к дополнению 1 к поправкам серии 03 и в качестве проекта исправления 2 к Пересмотру 2 Правил № 107.

13. Эксперт от ККПКП внес на рассмотрение документ GRSG-100-16 по вопросу о боковой устойчивости инвалидных колясок, обращенных назад. GRSG отметил ряд замечаний и решил вновь обсудить этот вопрос на своей сессии в октябре 2011 года на основе пересмотренного предложения, подготовленного ККПКП, включая дополнительное обоснование.

В. Требования к служебным дверям, окнам и запасным выходам (пункт 3 b) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/13
неофициальный документ GRSG-100-09

14. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/13, уточняющий вопрос о числе выходов в сочлененных транспортных средствах. GRSG приняла это предложение без поправок и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 107 (см. также пункт 9).

15. Председатель неофициальной группы по служебным дверям, окнам и запасным выходам в городских и междугородных автобусах (СДОЗВ) сообщил о ходе работы возглавляемой им группы. Он внес на рассмотрение документ GRSG-100-09 в качестве промежуточного предложения по поправкам к Правилам № 107 о запасных выходах. Напомнив о том, что срок действия мандата этой группы истекает в апреле 2011 года, он просил предоставить еще один год для завершения работы по ряду вопросов. GRSG поддержала это предложение при условии получения согласия WP.29 на его сессии в июне 2011 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/11
неофициальный документ GRSG-100-32

16. Эксперты от Германии, Норвегии, Франции и Швеции представили документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/11 с описанием характеристик горения материалов, используемых во внутреннем отделении, моторном отделении и любом другом отделении, где расположен топливный обогревательный прибор. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/11, воспроизводимый в документе GRSG-100-32 и приложении III, и просила секретариат передать

его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 118.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/21
неофициальные документы GRSG-99-15, GRSG-100-08
и GRSG-100-11

17. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-100-11, заменяющий документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/21 и GRSG-99-15, с целью освободить транспортные средства с дизельным двигателем от действия требований, касающихся энергорассеивающих устройств. GRSG отметила ряд замечаний и решила вновь обсудить этот вопрос на основе пересмотренного предложения МОПАП. Однако GRSG приняла исправления к добавлению 2 к приложению 1 к Правилам № 34, предложенные в документе GRSG-100-11, и поручила секретариату передать их в том виде, в каком они воспроизводятся в приложении IV, Всемирному форуму WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта исправления 1 к Пересмотру 1 Правил № 34.

18. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-100-08, уточняющий текст Правил № 34. GRSG приняла документ GRSG-100-08, воспроизводимый в приложении IV, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта исправления 1 к дополнению 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 34.

VII. Правила № 43 (безопасные стекловые материалы) (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-99-25, GRSG-100-04,
GRSG-100-05 и GRSG-100-17

19. GRSG рассмотрела документ GRSG-100-04 КСАОД, в котором предлагается внести поправку в Правила № 43, касающуюся скорости горения жестких пластиковых стекол. GRSG согласилась с тем, что это предложение следует подробно рассмотреть неофициальной группе по пластиковым стекловым материалам. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-100-04 с официальным условным обозначением для следующей сессии GRSG.

20. GRSG рассмотрела документ GRSG-100-05 КСАОД, в котором предлагаются редакционные исправления к поправкам серии 01 к Правилам № 43. GRSG приняла документ GRSG-100-05, воспроизводимый в приложении V к настоящему докладу, и поручила секретариату внести эти поправки в процессе издания поправок серии 01 к Правилам № 43.

21. Эксперт от Германии представил документ GRSG-100-17 о ходе работы неофициальной группы по пластиковым стекловым материалам. GRSG решила обсудить вопрос о методах взятия проб, используемых для испытания модели головы, на своей следующей сессии. GRSG отметила, что следующее совещание состоится 14–15 июня 2011 года в Гамбурге (Германия) и решила сохранить GRSG-99-25 в качестве справочного документа, касающегося проекта графика работы неофициальной группы.

VIII. Правила № 46 (устройства непрямого обзора) (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/21/Rev.1
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/22
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/29/Rev.1
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/5
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/12
неофициальные документы GRSG-100-23 и GRSG-100-26

22. Председатель неофициальной группы по системам видеокамер/видеомониторов (СВКБМ) представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/21/Rev.1 о системах видеокамер/видеомониторов, заменяющих зеркала класса V и VI. GRSG приняла это предложение, сняв квадратные скобки в пункте 6.2.2.2.1.2, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта поправок серии 03 к Правилам № 46.

23. Председатель СВКБМ напомнил о документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/22 по вопросу о системах видеокамер/видеомониторов, заменяющих все зеркала в транспортных средствах. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/5, изменяющий формулировку, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/22. Эксперт от ИСО представил документ GRSG-100-23 о ходе разработки стандарта ИСО, касающегося технических требований к системам видеокамер/видеомониторов, работа над которыми должна быть завершена к концу 2013 года. GRSG решила вновь рассмотреть этот вопрос на своей следующей сессии на основе пересмотренного варианта документа, подготовленного Председателем СВКБМ, с учетом замечаний МОПАП.

24. Эксперт от Соединенного Королевства представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/29/Rev.1 и GRSG-100-26, в которых предлагается уменьшить "мертвую зону" с пассажирской стороны в транспортных средствах N₂ и N₃. Ряд экспертов просили предоставить им дополнительное время для изучения обоснований, изложенных в документе GRSG-100-26. GRSG решила вновь рассмотреть документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/29/Rev.1 на своей следующей сессии и сохранить документ GRSG-100-26 в качестве справочного документа.

25. Эксперт от МОПАП предложил в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/12 согласовать положения о наружных выступлениях зеркал заднего вида с положениями Правил № 26 (наружные выступы). GRSG приняла к сведению ряд замечаний, в частности от Франции, и решила вновь рассмотреть это предложение на своей сессии в октябре 2011 года.

IX. Правила № 58 (задняя противоподкатная защита) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/19
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/20
неофициальные документы GRSG-100-12-Rev.1
и GRSG-100-25

26. Эксперт от Германии представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/19 и GRSG-100-25, в которых предлагается ужесточить требования к устройствам задней противоподкатной защиты. GRSG приняла к сведению ряд замечаний и решила вновь рассмотреть это предложение на своей следующей сессии. Было решено сохранить документ GRSG-100-25 в качестве справочного документа.

27. Эксперты от Нидерландов, ЕК и ККПКП представили документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/20, предусматривающий распространение области применения Правил № 58 на транспортные средства определенных категорий. Эксперты от Японии и МОПАП внесли на рассмотрение документ GRSG-100-12-Rev.1, уточняющий текст документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/20. После обсуждения GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/20, воспроизводимый в приложении VI, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 58.

X. Правила № 67 (оборудование для сжиженных нефтяных газов (СНГ)) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14/Corr.1
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/15
неофициальные документы GRSG-100-02-Rev.2,
GRSG-100-27 и GRSG-100-28

28. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14 и ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14/Corr.1, содержащие поправки к Правилам № 67 для охвата систем СНГ с прямым впрыском. Эксперт от Италии предложил в документе GRSG-100-02-Rev.2 улучшить формулировку, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14 с поправками, содержащимися в приложении VII, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве части проекта дополнения 10 к поправкам серии 01 к Правилам № 67 (см. также пункт 29).

29. Эксперт от Италии представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/15 и GRSG-100-28, в которых уточняется текст Правил, касающийся включения режима работы на СНГ. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/15 с поправками, содержащимися в приложении VII, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве части проекта дополнения 10 к поправкам серии 01 к Правилам № 67 (см. также пункт 28).

30. Эксперт от Германии представил документ GRSG-100-27 в целях уточнения требований, касающихся шлангов и соединительных муфт. GRSG приняла к сведению ряд замечаний и решила вновь рассмотреть этот вопрос на своей следующей сессии. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-100-27 с официальным условным обозначением.

XI. Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/20
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/6
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/7
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/8
неофициальные документы GRSG-100-10 и GRSG-100-14

31. Эксперт от Канады напомнил о документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/20, в котором предлагается добавить дополнительные символы в Правила № 121. Эксперт от МОПАП представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/6 и GRSG-100-10, в которых содержатся комментарии к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/20. Отметив необходимость участия в работе над этим предложением других рабочих групп, GRSG просила эксперта от Канады представить данное предложение Рабочей группе по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) и Рабочей группе по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE). GRSG решила рассмотреть этот вопрос на своей сессии в октябре 2011 года вместе с материалами, которые будут получены от GRE и GRRF. GRSG поручила секретариату объединить документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/6 и GRSG-100-10 для рассмотрения на ее сессии в октябре 2011 года.

32. GRSG рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/7 МОПАП, касающийся контрольной сигнализации стояночного тормоза. GRSG решила вновь обсудить этот вопрос на своей сессии в октябре 2011 года после подробного изучения документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/7 Рабочей группой GRRF на ее сессии в сентябре 2011 года.

33. Эксперт от Канады представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/8 и GRSG-100-14, уточняющие текст Правил № 121 и предусматривающие упорядочение терминологии, используемой в правилах по вопросам освещения для лучей ближнего и дальнего света. Эксперт от МОПАП указал, что терминологию, используемую по всему тексту Правил № 48, также следует согласовать. GRSG приняла документ с приведенной ниже поправкой, предложенной в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/8, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта дополнения 6 к Правилам № 121.

Пункт 2.5 изменить следующим образом:

"2.5 *"Контрольный сигнал"* означает оптический сигнал, загорание которого указывает на приведение в действие **или деактивацию** устройства, правильное или неправильное срабатывание или функционирование или же на несрабатывание".

ХII. Правила № 122 (системы отопления) (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/25/Rev.1

34. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/25/Rev.1, предусматривающий возможность использования на движущемся прицепе обогревателя, работающего на сжиженном нефтяном газе (СНГ). GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/25/Rev.1 с указанным ниже исправлением и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта дополнения 3 к Правилам № 122.

1. Пункт 1.1.1

Вместо "EN 624:2010" *читать* "EN 624:2011"

2. Пункты 1.1.2 и 1.1.3

Вместо "EN:1949:2010" *читать* "EN 1949:2011"

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/17

35. Эксперт от Японии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/16 для уточнения определения "передней стойки салона" и улучшения видимости мотоциклов водителями легковых автомобилей. GRSG приняла к сведению ряд поступивших замечаний и решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения, включая переходные положения, подготовленного экспертом от Японии.

36. GRSG рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/17, подготовленный экспертом от МОПАП для исправления текста Правил. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/17 и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года в качестве проекта исправления 1 к дополнению 3 к Правилам № 125.

ХIV. Предложение по разработке гтп, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов (Соглашение 1998 года) (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/22,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/2
неофициальные документы GRSG-100-29 и GRSG-100-30

37. Секретариат неофициальной группы по гтп, касающимся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов, сообщил о ходе работы возглавляемой им группы и внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/2 в качестве проекта текста для этих гтп. После обсуждения GRSG приняла предложенный текст гтп (ECE/TRANS/

WP.29/GRSG/2011/2, замененный документом GRSG-100-29, который воспроизводится в приложении VIII), а также технический доклад (GRSG-100-30, воспроизводимый в приложении VIII) и поручила секретариату передать их WP.29 и AC.1 для обсуждения на их сессиях в ноябре 2011 года при условии окончательного рассмотрения технического доклада Рабочей группой GRSG на ее сессии в октябре 2011 года.

XV. Пересмотр и распространение официальных утверждений (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2010/111
неофициальный документ GRSG-100-13

38. GRSG отметила, что WP.29 принял документ ECE/TRANS/WP.29/2010/111, в котором в Правила № 46 вводится понятие пересмотров. GRSG решила вновь рассмотреть этот вопрос на своей сессии в октябре 2011 года на основе результатов обсуждения в рамках WP.29 вопроса о применении понятия пересмотра в других правилах.

39. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-100-13, в котором вводится концепция распространения в карточке сообщения применительно к Правилам № 61 (наружные выступления коммерческих транспортных средств). Эксперт от Франции предложил ввести эту концепцию в основной текст Правил. GRSG решила вернуться к обсуждению этого вопроса на основе пересмотренного предложения, подготовленного экспертом от Нидерландов.

XVI. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2011/42
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/36
неофициальные документы GRSG-100-15 и GRSG-100-20

40. Секретариат проинформировал GRSG о том, что документ ECE/TRANS/WP.29/2011/42, в котором обобщены различные поправки к СР.3, был принят WP.29 на его сессии в марте 2011 года и станет Пересмотром 2 СР.3.

41. Эксперт от Российской Федерации напомнил о документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/36, касающемся возможных определений автобусов, имеющих менее восьми мест для сидения. После обсуждения GRSG не смогла поддержать это предложение, но согласилась сохранить данный пункт в повестке дня.

42. Эксперт от ЕК представил документ GRSG-100-15 по поправке к законодательству ЕС о категориях транспортных средств. Он добавил, что это предложение имеется на следующем вебсайте http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/proposals/index_en.htm. Он сообщил о том, что после принятия данной поправки ЕК подготовит предложение для соответствующего изменения СР.3.

43. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRSG-100-20, в котором предлагается изменить определение транспортных средств N₁ с учетом особой конструкции электромобилей. GRSG приняла к сведению ряд посту-

пивших замечаний и поручила секретариату распространить GRSG-100-20 с официальным условным обозначением.

XVII. Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня)

A. Руководящие принципы, касающиеся области применения, административных положений и альтернативных требований (пункт 16 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2011/48

44. По поручению Всемирного форума (ECE/TRANS/WP.29/1087, пункт 71) GRSG рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/2011/48 и выразила общую поддержку этому предложению. Экспертов просили направить возможные дополнительные замечания через посредство своих делегатов в WP.29 для сессии WP.29, которая состоится в июне 2011 года.

B. Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП) (пункт 16 b) повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSG-100-19-Rev.1

45. GRSG приняла к сведению приглашение от неофициальной группы по газомоторным транспортным средствам принять участие в специальном совещании, посвященном вопросам сжиженного природного газа, которое состоится 16 мая 2011 года в Брюсселе, Бельгия. С полезной информацией можно ознакомиться в документе GRSG-100-19-Rev.1.

C. Новые меры ЕС для предотвращения несанкционированного вмешательства (пункт 16 c) повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSG-100-18

46. Эксперт от ЕК проинформировал GRSG об объявлении конкурса на предложение новых мер для предотвращения несанкционированного вмешательства в транспортные средства категории L. Полезная информация содержится в документе GRSG-100-8.

D. Правила № 97 (системы охранной сигнализации транспортных средств) и 116 (противоугонные системы и системы охранной сигнализации) (пункт 16 d) повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-100-21, GRSG-100-22 и WP.29-153-02

47. Эксперт от Японии представил документы GRSG-100-21 и GRSG-100-22, в которых предлагается обновить в Правилах № 97 и 118 ссылку на Правила № 10. GRSG отметила, что GRRF провела аналогичное обсуждение и что в документе WP.29-153-02 МОПАП предложила также охватить вопрос о перекрестных ссылках новыми руководящими принципами, касающимися области применения, административных положений и альтернативных требований.

GRSG решила вновь рассмотреть этот пункт на своей следующей сессии и поручила секретариату распространить документы GRSG-100-21 и GRSG-100-22 с официальным условным обозначением.

XVIII. Предварительная повестка дня сто первой сессии

48. GRSG утвердила следующую предварительную повестку дня сто первой сессии, которую планируется провести в Женеве 18 (с 14 ч. 30 м.) – 21 (до 12 ч. 30 м.) октября 2011 года:

1. Утверждение повестки дня.
2. Правила № 107 (транспортные средства категорий M₂ и M₃):
 - а) Предложения по дальнейшим поправкам;
 - б) Требования к служебным дверям, окнам и запасным выходам.
3. Правила № 34 (опасность возникновения пожара).
4. Правила № 43 (безопасные стекловые материалы).
5. Правила № 46 (устройства непрямого обзора).
6. Правила № 58 (задняя противоподкатная защита).
7. Правила № 67 (оборудование для транспортных средств, двигатели которых работают на сжиженном нефтяном газе (СНГ)).
8. Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов).
9. Правила № 125 (поле обзора водителя спереди).
10. Глобальные технические правила в рамках Соглашения 1998 года: предложение о разработке гтп, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов.
11. Пересмотр и распространение официальных утверждений.
12. Предложение по проекту поправки к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3).
13. Прочие вопросы.

Приложение I

Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии

Перечень неофициальных документов (GRSG-100-...), распространенных в ходе сессии (только на английском языке, кроме документов, обозначенных знаком сноски *)

<i>№</i>	<i>(Автор) Название</i>	<i>Стадия</i>
1	(GRSG Chairman) Running order of the provisional agenda	(f)
2-Rev.1	(Italy) Comments on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14 (Draft Amendment to Regulation No. 67/01 by the expert from the Netherlands)	(a)
3	(Spain) Proposal for amendments to Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(c)
4	(CLEPA) Proposal for a change to the burn rate specified in Annex 3 to Regulation No. 43. (Safety Glazing)	(c)
5	(CLEPA) Editorial comments on ECE/TRANS/WP.29/2011/35 - Proposal for the 01 series of amendments to Regulation No. 43 (Safety Glazing)	(a)
6	(EC) Proposal for an amendment to Regulation No 107 (M2 and M3 vehicles)	(e)
7*	(Russian Federation) Предложения по проекту исправлений Правил № 107 (Транспортные средства категорий М2 и М3) (Russian only)	(a)
8	(Netherlands) Proposal for a corrigendum to Regulation 34 (fire risks)	(a)
9	(Poland/SDWEE) Proposal for amendments to Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(e)
10	(OICA) Proposal for changes to document GRSG/2011/6 - Regulation N°121 (Identification of controls, tell-tales and indicators)	(e)
11	(OICA) Proposal for amendments to Regulation No. 34 (Fire risks)	(b)
12-Rev.1	(OICA/Japan) Proposal for a change to document GRSG/2011/20 with regards to Regulation No. 58. (Rear under run protection)	(a)
13	(Netherlands) Proposal for a change to the Communication form in Annex 1 to Regulation No. 61. (external projections forward of the cab's rear panel)	(e)
14	(Canada) Proposal for Supplement to Regulation No. 121 (identification of controls, tell-tales and indicators)	(a)
15	(EC) Communication (Resolution RE.3)	(f)
16	(CLCCR) Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(e)
17	(Germany/IGPG informal group) 1st Progress Report of the Informal Group on Plastic Glazing	(f)
18	(EC) Competition launched to develop solutions for tampering prevention on L-category vehicles	(f)
19-Rev.1	(Netherlands) Invitation for GRSG experts for a meeting on LNG equipment standards in Regulation No. 110	(f)
20	(Russian Federation) Proposal for amendments to the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles	(c)

<i>№</i>	<i>(Автор) Название</i>	<i>Стадия</i>
21	(Japan) Proposal for corrigendum to Regulation No. 97 (Vehicle alarm systems)	(c)
22	(Japan) Proposal for corrigendum to Regulation No. 116 (Anti-theft and alarm systems)	(c)
23	(ISO) Status ISO/TC22/SC17/WG2 bzw. ISO 16505	(f)
24	(United Kingdom) Comments on Informal Document GRSG-100-06 (Regulation No. 107- M2 and M3 vehicles)	(f)
25	(Germany) Proposal for draft amendments to Regulation No. 58 (Rear Under-run Protection Devices) - Justification for amendments proposed in document GRSG/2011/19	(d)
26	(United Kingdom) The identification of 'Blind Spots' in direct and indirect vision for Category N2 & N3 vehicles using Digital Human Modelling - Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(d)
27	(Germany) Draft amendments to Annex 8 to Regulation No. 67 (LPG vehicles)	(c)
28	(Italy) Additional proposal to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/15 (Draft amendment to Regulation No. 67/01 by the expert from Italy)	(a)
29	(IMMA) Draft report on the proposal for a gtr on motorcycle controls, tell-tales and indicators (1998 Agreement)	(a)
30	(IMMA) Proposal for global technical regulation concerning the Location, Identification and Operation of Motorcycle Controls, Tell-tales and Indicators	(a)
31	(Secretariat) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/18 - Proposal for amendments to Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(a)
32	(Secretariat) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/11 - Proposal for amendments to Regulation No. 118 (Burning behaviour of materials)	(a)
33	(Secretariat) Summary of decisions - 100th session of GRSG	(f)

Повторное рассмотрение неофициальных документов предыдущих сессий GRSG или других рабочих групп (только на английском языке)

<i>№</i>	<i>(Автор) Название</i>	<i>Стадия</i>
GRSG-99-15	(OICA) Comments supplementing document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/21 Regulation No. 34 (Fire risks)	(f)
GRSG-99-25	(Germany) Draft Schedule of Informal Group on Plastic Glazing	(d)

Примечания:

- a) Принят без изменений и передан WP.29 для рассмотрения.
- b) Принят без изменений и передан WP.29 для рассмотрения.
- c) Рассмотрение будет возобновлено на основе официального документа.
- d) Сохранен в качестве справочного документа/рассмотрение будет продолжено.
- e) Пересмотренное предложение для следующей сессии.
- f) Рассмотрение завершено или документ подлежит замене.

Приложение II

Проект поправок к Правилам № 107

Проект поправок серии 05 к Правилам № 107

Принятые изменения к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/18 выделены жирным шрифтом.

Включить новые пункты 10.21–10.23 следующего содержания:

- "10.21 Начиная с официальной даты вступления в силу **поправок серии 05** ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении официального утверждения на основании настоящих Правил с внесенными в них **поправками серии 05**.
- 10.22 По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу **поправок серии 05** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям настоящих Правил с внесенными в них **поправками серии 05**.
- 10.23 По истечении 36 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 05 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в предоставлении национальных/региональных официальных утверждений и в первоначальной национальной регистрации (первоначальном введении в эксплуатацию) транспортного средства, которое не отвечает требованиям **поправок серии 05 к настоящим Правилам**".

Приложение 3, включить новые пункты 7.5.6–7.5.6.3 следующего содержания:

- "7.5.6 Обнаружение огня.
- 7.5.6.1 Транспортные средства должны быть оснащены системой сигнализации, позволяющей выявить либо чрезмерную температуру, либо дым в **туалетах, спальнях отделений для водителей и других отдельных отделениях**.
- 7.5.6.2 **После обнаружения огня** система, предусмотренная в пункте 7.5.6.1, подает водителю звуковой и визуальный сигнал **в отделение водителя**.
- 7.5.6.3 Система аварийной сигнализации должна как минимум функционировать во всех случаях при приведении в действие устройства запуска двигателя до включения устройства остановки двигателя независимо от состояния транспортного средства".

Проект исправления 1 к дополнению 1 к поправкам серии 03 (только на русском языке)

Текст Правил, пункт 2.15 исправить следующим образом:

- "2.15 "Основной проход" означает пространство, обеспечивающее доступ пассажиров от любого сиденья или ряда сидений или каждой зоны для пассажиров в инвалидных колясках к любому другому сиденью или ряду сидений или каждой зоне для пассажиров в инвалидных колясках либо к любому **входному** проходу ~~в месте расположения~~ от любой служебной двери или междуэтажной лестницы и к любой площадке для стоящих пассажиров **либо к ним**; к нему не относятся:"

Проект исправления 7 к Пересмотру 2 Правил № 107 (только на русском языке)

Приложение 3, пункт 7.6.2.7 исправить следующим образом:

- "7.6.2.7. При наличии аварийных люков они должны размещаться следующим образом: если имеется только один люк, то он должен устанавливаться в средней трети ~~транспортного средства~~ **пассажирского салона**; если имеется два люка, то они должны быть разнесены, причем расстояние между ближайшими краями отверстий, измеренное по линии, параллельной продольной оси транспортного средства, должно быть не менее 2 м".

Приложение 3, пункт 7.12.4 исправить следующим образом:

- "7.12.4. Подъем каждой ступеньки ~~и лестницы~~ **в междуэтажной лестнице двухэтажного транспортного средства** должен быть закрыт".

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 118

Проект поправок серии 02 к Правилам № 118

Принятые изменения к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/11 выделены жирным шрифтом.

Пункт 4.5.3.1 изменить следующим образом:

"4.5.3.1 условных обозначений, указывающих направление, в котором может устанавливаться материал:

↔ для горизонтального направления (см. пункт 6.2.1),

↑↓ для вертикального направления (см. пункты 6.2.3 и 6.2.4),



для горизонтального и вертикального направлений (см. пункты 6.2.1, 6.2.3 и 6.2.4);"

Новый пункт 6.2.4 (включая новую сноску 3) изменить следующим образом:

"6.2.4 Считается, что материалы, достигающие среднего значения CFE (критический тепловой поток при отключении) 20 кВт/м² или более при испытании в соответствии со стандартом ISO 5658-2³, отвечают требованиям пунктов 6.2.2 и 6.2.3 при условии, что с учетом наихудших результатов испытаний не наблюдается никаких горящих капель.

³ ISO 5658-2:2006 Испытания на определение реакции на огонь – распространение пламени – Часть 2: горизонтальное распространение на вертикально расположенных строительных и транспортных изделиях".

Новые пункты 12.7 и 12.8 следующего содержания:

"12.7 По истечении **48** месяцев после официальной даты вступления в силу поправок серии 02 Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, предоставляет официальные утверждения ЕЭК только в том случае, если тип компонента, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02.

12.8 По истечении **60** месяцев после официальной даты вступления в силу поправок серии 02 Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, предоставляет официальные утверждения ЕЭК только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02".

Приложение 1

Пункт 3.2.4 изменить следующим образом:

"3.2.4 Испытано в соответствии с пунктами **6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4**²:..... "

Пункт 3.3.4 изменить следующим образом:

"3.3.4 Испытано в соответствии с пунктами **6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4, 6.2.5**²:..... "

Приложение 5, образец 2 схемы знака официального утверждения, *третий пункт* исключить.

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 34

Проект исправления 1 к Пересмотру 1 Правил № 34

GRSG-100-11 с указанными ниже поправками. Изменения к существующему тексту Правил № 34 выделены жирным шрифтом.

Приложение 1 – Добавление 2, пункты 5 и 5.1 исправить следующим образом:

- "5. Краткое описание топливного бака **и установки для подачи топлива**
- 5.1 Характеристики топливного бака **и топлива:**"

Проект исправления 1 к дополнению 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 34

GRSG-100-08 с указанными ниже поправками. Изменения к дополнению 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 34 выделены жирным шрифтом.

Приложение 5, пункт 5.2.3 исправить следующим образом:

- "5.2.3 Для каждого **испытания бака и его** вспомогательные элементы должны устанавливаться **на испытательном стенде, по возможности, точно воспроизводящем** условия его установки на транспортном средстве. **Способ крепления бака на стенде** должен соответствовать **техническим требованиям к его установке**. В случае баков, предназначенных для особых условий использования на транспортном средстве, должны учитываться части транспортного средства, **защищающие бак и его вспомогательные элементы от контакта с пламенем или влияющие каким-либо образом на его огнестойкость, а также надлежащие части, установленные на баке, и крышки. Во время испытания** все отверстия должны быть закрыты, **но** вентиляционные системы должны функционировать. **Непосредственно перед испытанием бак должен быть заполнен предписанным топливом на 50% его емкости**".

Приложение V

Проект поправок к Правилам № 43

Редакционные исправления, которые надлежит внести в процессе издания поправок серии 01 к Правилам № 43

GRSG-100-05 с указанными ниже поправками.

1. "Содержание" в Правилах № 43

Перечень необходимо изменить в соответствии с изменениями определений, связанными с использованием термина "стекла" вместо слов "не являющиеся ветровыми".

Однако название приложения 9 следует изменить с "Безопасные стекла, покрытые пластиковым слоем (с внутренней стороны)" на "Безопасное остекление, покрытое пластиковым слоем (с внутренней стороны)".

2. Приложение 2, как указано в документе ECE/TRANS/WP29/2011/35

Стр. 12, заголовок изменить следующим образом: "Жесткие пластиковые стекла"

Стр. 12, заголовок изменить следующим образом: "Гибкие пластиковые стекла"

Стр. 13, заголовок изменить следующим образом: "Жесткие пластиковые стеклопакеты"

3. Приложение 3 (Испытания на огнестойкость) к Правилам № 43

Ссылку в пункте 10.9.2 следует изменить с 2.5 на 2.6 в результате изменения нумерации пунктов в определениях, содержащихся в разделе 2.

4. Приложение 9 (Испытание на огнестойкость) к Правилам № 43

В заголовке вместо "Безопасные стекла, покрытые пластиковым слоем (с внутренней стороны)" читать "Безопасное остекление, покрытое пластиковым слоем (с внутренней стороны)".

5. Приложение 14 к Правилам № 43

В заголовке вместо "Жесткие пластиковые стекла, не являющиеся ветровыми" читать "Жесткие пластиковые стекла".

6. Приложение 15 к Правилам № 43

В заголовке вместо "Гибкие пластиковые стекла, не являющиеся ветровыми", читать "Гибкие пластиковые стекла"

Приложение VI

Проект Поправок к Правилам № 58

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/20 с указанными ниже поправками. Изменения к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/20 выделены жирным шрифтом.

Пункт 1.1.1 изменить следующим образом:

"1.1.1 ЧАСТЬ I: ... категорий М, N и О;"

Пункт 1.1.2 изменить следующим образом:

"1.1.2 ЧАСТЬ II: ... категорий М, N и О ... Правила;"

Пункт 1.1.3 изменить следующим образом:

"1.1.3 ЧАСТЬ III: ... категорий М, N и О ... ЗПЗУ".

Включить новый пункт 1.1.4 (сноска 1/ остается без изменений) следующего содержания:

"1.1.4 транспортным средствам категорий М₁, М₂, М₃, N₁, О₁ и О₂ 1/ в силу наличия задней противоподкатной защиты".

Пункт 2 изменить следующим образом:

"2. Общие требования"

Включить новые пункты 2.1–2.3 (сноска 1/ остается без изменений) следующего содержания:

- "2.1 Все транспортные средства **должны** быть сконструированы и/или оснащены таким образом, чтобы обеспечивать эффективную противоподкатную защиту по всей ширине транспортных средств, упомянутых в пункте 1 настоящих Правил, в случае заднего столкновения с транспортными средствами категорий М₁ и N₁ 1/.
- 2.2 Транспортное средство подвергают испытанию в условиях, изложенных ниже в пункте 2 приложения 5.
- 2.3 Будет считаться, что любое транспортное средство, относящееся к одной из категорий М₁, М₂, М₃, N₁, О₁ и О₂, удовлетворяет вышеуказанному условию:
- a) если оно удовлетворяет аналогичным условиям, изложенным в Части II или Части III, либо
 - b) если дорожный просвет задней части порожнего транспортного средства не превышает 550 мм по ширине, которая не короче ширины задней оси более чем на 100 мм с каждой стороны (исключая выпуклые части шин у поверхности земли), либо
 - c) если – в случае транспортных средств категорий О₁ и О₂, у которых шины выступают более чем на половину **их ширины** за пределы кузова (исключая брызговики) либо за пределы шасси в отсутствие кузова, – дорожный просвет задней части порожнего транспортного средства не превышает

550 мм по ширине, которая составляет не **менее** 100 мм, за вычетом расстояния, измеренного по наиболее удаленным точкам шин (исключая выпуклые части шин у поверхности земли), с каждой стороны.

При наличии нескольких задних осей в расчет принимается длина самой длинной задней оси.

Данное требование должно соблюдаться по крайней мере по линии:

- a) на расстоянии не более 450 мм от задней оконечности транспортного средства;
- b) которая может прерываться в общей сложности не более чем на 200 мм".**

Пункт 15.1 изменить следующим образом:

"15.1 Если транспортное средство ... пункта 16 ниже и было испытано в соответствии с условиями, изложенными в пункте 2.2, то предоставляется официальное утверждение ... транспортного средства".

Пункт 16.2 изменить следующим образом:

"16.2 Ширина ... равно как ЗПЗУ, не должна быть более чем на 100 мм короче с каждой стороны. Однако в случае транспортных средств категорий O₁ и O₂, у которых шины выступают более чем на половину **их ширины**, за пределы кузова (исключая брызговики) либо за пределы шасси при отсутствии кузова, ширина ЗПЗУ должна быть не **менее** 100 мм, за вычетом расстояния, измеренного между наиболее удаленными внутренними точками шин, исключая выпуклые части шин у поверхности земли, с каждой стороны. При наличии ... не применяется".

Пункт 24.1 изменить следующим образом:

"24.1 Если транспортное средство ... пункта 25 ниже **и было испытано в соответствии с условиями, изложенными в пункте 2.2**, то предоставляется официальное утверждение ... транспортного средства".

Пункт 25.3 изменить следующим образом:

"25.3 Ширина ... равно как ЗПЗ, не должна быть более чем на 100 мм короче с каждой стороны. Однако в случае транспортных средств категорий O₁ и O₂, у которых шины выступают более чем на половину **их ширины**, за пределы кузова (исключая брызговики) либо за пределы шасси при отсутствии кузова, ширина ЗПЗ должна быть не **менее** 100 мм, за вычетом расстояния, измеренного между наиболее удаленными внутренними точками шин, исключая выпуклые части у поверхности земли, с каждой стороны. При наличии ... не применяется".

Приложение VII

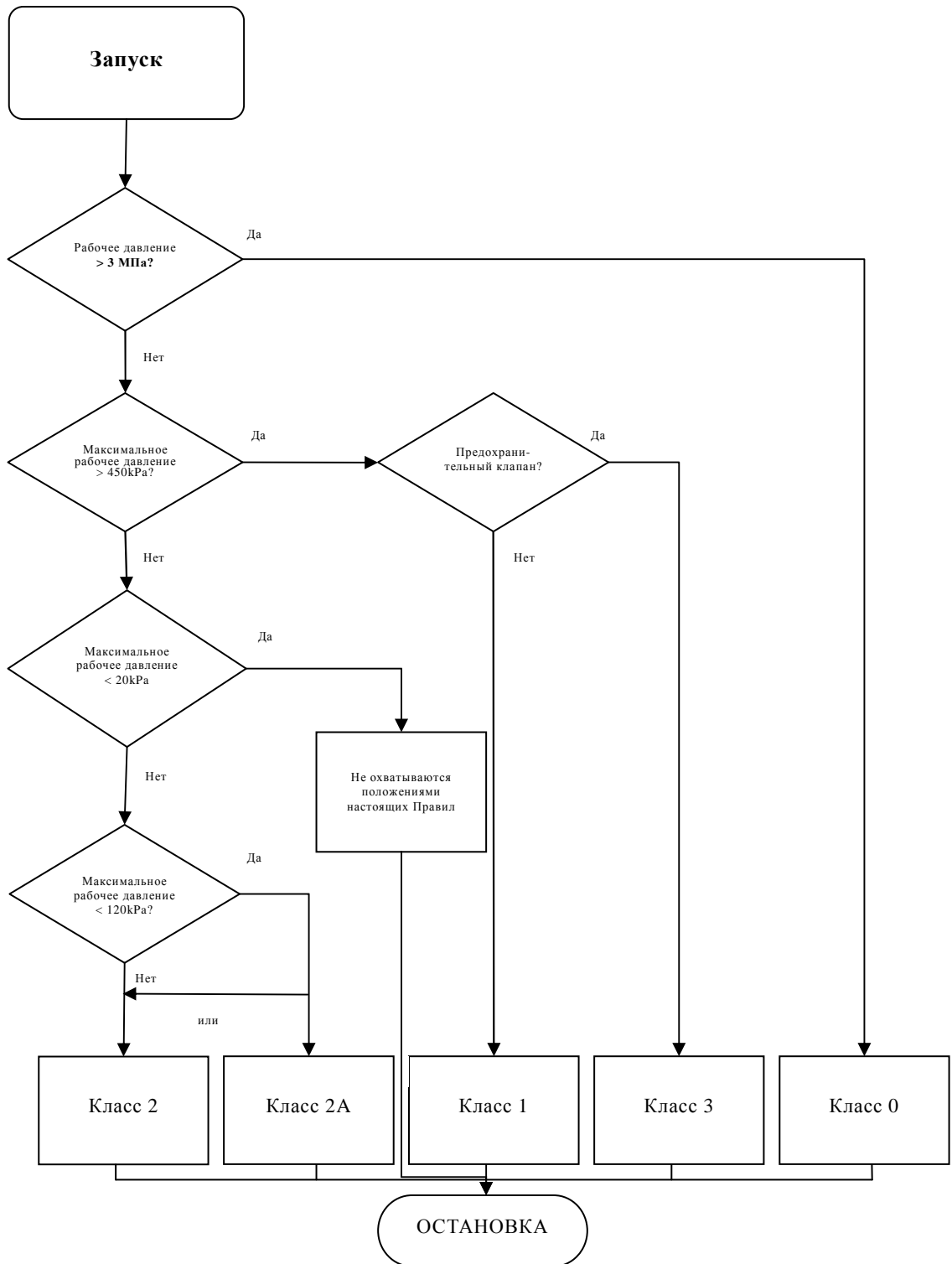
Проект поправок к Правилам № 67

Принятые изменения к документам ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14 и ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/15 выделены жирным шрифтом.

Пункт 2, изменить следующим образом:

"Класс 0 Детали высокого давления, включая патрубки и арматуру, в которых находится СНГ под давлением > 3 000 кПа.

Рис. 1 изменить следующим образом:



Включить новые пункты 2.20 и 2.21 следующего содержания:

- "2.20** "Режим работы на СНГ" означает эксплуатационный режим, при котором в двигатель подается только СНГ или более одного топлива.
- 2.21** "Двухтопливное транспортное средство" означает транспортное средство, которое оригинально или после установки модифицированной системы СНГ оснащено двумя отдельными системами хранения топлива, может работать на бензине, а также на СНГ и предназначено для работы в каждый конкретный момент времени только на одном топливе".

Включить новый пункт 17.6.1.3 следующего содержания:

- "17.6.1.3** Несмотря на положение пункта 17.6.1.2 – в случае систем впрыска жидкостей, – если для продувки системы от газовых пузырей (паровой пробки) требуется рециркуляция топлива, дистанционно управляемый рабочий клапан с ограничительным клапаном разрешается держать открытым в течение периода не более 10 секунд до запуска двигателя в режим работы на СНГ".

Включить новый пункт 17.9.5 следующего содержания:

- "17.9.5** Несмотря на положение пункта 17.9.4 – в случае систем впрыска жидкостей, – если для продувки системы от газовых пузырей (паровой пробки) требуется рециркуляция воздуха, запорный клапан разрешается держать открытым в течение периода не более 10 секунд до запуска двигателя в режим работы на СНГ и в процессе переключения на другой вид топлива".

Приложение 3, пункт 5.3 изменить следующим образом:

- "5.3 Классификационное давление:
- | | |
|-----------------------|---|
| Части класса 0 | Заявленное эксплуатационное давление |
| Части класса 1 | 3 000 кПа" |

Приложение 4, пункт 2 изменить следующим образом:

- "2. Классификация элемента оборудования (в соответствии с рис. 1, пункт 2):
- Класс 0 для части, подвергающейся давлению жидкого СНГ > 3 000 кПа;**
- Класс 1 для части, подвергающейся давлению жидкого СНГ ≤ 3 000 кПа".**

Приложение 6, пункт 2 изменить следующим образом:

- "2. Классификация элемента оборудования (в соответствии с рис. 1, пункт 2):
- Класс 0: детали, которые подвергаются давлению СНГ > 3 000 кПа.**
- Класс 1: детали, которые подвергаются давлению ≤ 3 000 кПа.**
- Класс 2: детали, которые подвергаются регулируемому давлению и максимальное регулируемое давление которых составляет 450 кПа.**

Класс 2А: детали, которые подвергаются регулируемому давлению и максимальное регулируемое рабочее давление которых составляет 120 кПа".

Приложение 7, пункт 1.3 изменить следующим образом:

"1.3 Классификационное давление: 3 000 кПа **или** заявленное эксплуатационное давление, если > **3 000 кПа**".

Приложение 7, пункт 3.3 изменить следующим образом:

"3.3 Классификационное давление: 3 000 кПа **или** заявленное эксплуатационное давление, если > **3 000 кПа**".

Приложение VIII

Предложение по разработке гтп, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов

Проект текста гтп

Принятые изменения к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/2 выделены жирным шрифтом.

Проект новых глобальных технических правил, касающихся расположения, идентификации и работы органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов

I. Изложение технических соображений и обоснования

A. Введение

1. В настоящих предложенных глобальных технических правилах (гтп) установлены критерии расположения, идентификации и работы органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов, которые **Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)**, считает крайне важными для обеспечения безопасности. Цель предложения состоит в том, чтобы снизить угрозы для безопасности по причине отвлечения внимания водителя. В частности, данное предложение призвано уменьшить факторы, обусловленные отвлечением внимания в результате ошибки в выборе органа управления либо несогласованности в графическом изображении контрольных сигналов и индикаторов на разных мотоциклах.

2. Одна из главных целей настоящего предложения заключается в стандартизации и гармонизации маркировки, идентифицирующей органы управления, контрольные сигналы и индикаторы. Один из способов достижения этого – использование символов. Явным преимуществом символов или пиктограмм по сравнению с буквенным написанием является тот факт, что символы, как только они были усвоены и признаны целевой группой, позволяют преодолеть языковые барьеры. Водители смогут управлять мотоциклами в условиях безопасности, даже если они не понимают язык страны, в которой находятся. Узнавание, не зависящее от языка, является преимуществом на глобальном рынке мотоциклов.

3. Кроме того, в некоторых Договаривающихся сторонах используется более одного официального языка и требуется, чтобы информация о безопасности мотоцикла отображалась на всех официальных языках. Результатом этого может стать требование предоставлять водителям функцию выбора языка или средство отображения текстовой информации на всех официальных языках, что будет трудно сделать на ограниченных по размеру приборных панелях.

4. Символы являются одним из эффективных способов сообщения информации водителям. Согласованное использование выбранного символа на всех новых мотоциклах повысит его узнаваемость. Символы способны упростить конструкцию мотоциклов и, после того как они будут усвоены и станут узнаваемы, снизить уровень путаницы для водителей.
5. Однако при введении настоящих глобальных технических правил в национальное законодательство Договаривающиеся стороны могут продолжать использовать нынешние обязательные текстовые формулировки **в дополнение к символам, предусмотренным в настоящих гтп**. Договаривающиеся стороны могут также определить другие **эксплуатационные требования помимо тех, которые установлены в настоящих глобальных технических правилах**.
6. Поскольку это может привести к ситуации, при которой возникнет слишком много вариаций, в настоящих гтп предпринимается попытка уменьшить разнообразие путем охвата требований в отношении максимально возможного числа органов управления. Это не означает, что все такие органы управления и предусмотренные для них требования, включенные в настоящие гтп, обязательны. Каждая Договаривающаяся сторона определяет обязательные органы управления и соответствующие требования, такие как, например, цвет и наличие контрольных сигналов, в своем регионе в рамках конкретного законодательства.
7. Символы в настоящих глобальных технических правилах базируются на правилах и стандартах, включая стандарт ISO 6727 Международной организации по стандартизации (ИСО). Этот набор символов был выбран на том основании, что в настоящее время он используется в международных масштабах и принят большинством изготовителей и Договаривающихся сторон.

В. Справочная информация процедурного характера

8. В рамках GRSG **было решено**, что существует необходимость согласовать способ установки и идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов и определить общий подход к использованию этих символов во всемирном масштабе, что послужило бы основанием для разработки глобальных технических правил.

С. Обсуждение вопросов, рассмотренных в гтп (символы)

9. Утверждалось, что значение некоторых символов не вполне ясно и что мотоциклистам придется проверять их значение в руководстве пользователя. По общему мнению, распознавание символов безопасности должно стать частью процесса обучения езде на мотоцикле. Унифицируя символы по всему миру, Рабочая группа GRSG предоставит в распоряжение школ по обучению вождению и контролирующих организаций стандарт, с помощью которого можно будет обучать и проверять знания и навыки новых водителей. Мотоциклистов будут информировать о значении новых символов по мере их появления. По существу ожидается, что сам факт принятия глобальных технических правил может улучшить информированность мотоциклистов о символах безопасности. Договаривающиеся стороны несут ответственность за информирование своего населения о наборе требований.
10. GRSG удалось достичь согласия по критериям расположения, работы, подсветки и размещения органов управления и индикаторов. Остается откры-

тым вопрос об использовании некоторых символов. Глобальные технические правила предусматривают использование таблицы с описанием 36 функций. Большинство из этих функций связано с тем или иным символом. Договаривающимся сторонам необходимо будет отобрать другие символы безопасности на основе их применимости к мотоциклам и их глобального распознавания, с тем чтобы в еще большей степени согласовать символы, контрольные сигналы и индикаторы.

D. Действующие правила, директивы и добровольные международные стандарты

11. GRSG следовала рекомендациям, изложенным в пункте 4 документа TRANS/WP.29/882. В отсутствие правил ЕЭК ООН в рамках Соглашения 1958 года или технических правил в компендиуме потенциальных глобальных технических правил GRSG рассмотрела перечисленные ниже документы:

- Директиву ЕК 2009/80/ЕС Европейского парламента и Совета от 13 июля 2009 года, касающуюся идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для двух- и трехколесных механических транспортных средств (кодифицированный вариант);
- Федеральный стандарт безопасности автотранспорта (FMVSS) 123: Органы управления и индикаторы для мотоциклов;
- Правила № 123 по безопасности автотранспорта, Канада – Органы управления и индикаторы для мотоциклов;
- статья 10, Япония;
- статья 46, Япония;
- Правила № 60 ЕЭК.

12. GRSG рассмотрела также Правила № 60 ЕЭК ООН, разработанные в рамках Соглашения 1958 года, и известные добровольные стандарты по этому вопросу, перечисленные в предложении, а именно:

- ISO 6727-1981 *Автотранспортные средства – Мотоциклы – Символы для обозначения органов управления, индикаторов и сигнальных устройств*
- ISO 9021-1988 *Мотоциклы – Органы управления – Типы, расположение и функции*

13. В ходе разработки проекта правил ЕЭК ООН были рассмотрены все известные правила и добровольные стандарты по вопросу об установке и идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов. GRSG решила использовать перечисленные документы и стандарты в качестве основы для разработки новых глобальных технических правил.

E. Последствия для нормотворческой деятельности и экономическая эффективность

14. Хотя в данном предложении конкретно не определена и не создается какая-либо поддающаяся измерению угроза безопасности мотоциклов, GRSG решила, что необходимо согласовать вопросы идентификации, работы и располо-

жения органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов.

15. Кроме того, значительным фактором, способствующим дорожно-транспортным происшествиям с участием мотоциклов, является отвлечение внимания водителя. Унификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов может снизить степень отвлечения внимания водителя, что приведет к повышению безопасности всех пользователей дороги.

16. Поскольку символы, предписанные в глобальных технических правилах, в настоящее время приняты большинством Договаривающихся сторон, издержки будут минимальными. Глобальные технические правила обеспечат лучшее понимание символов безопасности мотоциклистами по всему миру.

17. Определение порядка расположения, работы и идентификации органов управления и индикаторов достаточно важно, чтобы служить основанием для разработки настоящих глобальных технических правил. Предлагаемые технические правила являются только первым шагом. По мере использования и признания других органов управления, контрольных сигналов и индикаторов существующий перечень будет пополняться посредством пересмотров и добавлений к глобальным техническим правилам. Время от времени таблица 1 будет обновляться в целях введения дополнительных символов и дальнейшего повышения уровня глобального согласования.

Е. Сфера действия и применение

18. Необходимо изучить и проанализировать вопрос о применении настоящих глобальных технических правил в отношении категорий, помимо категории 3-3¹. Однако Договаривающимся сторонам следует рассмотреть соответствующие элементы для введения в национальное законодательство.

II. Текст Правил

1. Цель

Настоящие глобальные технические правила определяют требования в отношении расположения, идентификации, подсветки и работы органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов. В настоящих глобальных технических правилах также согласован набор символов для обозначения органов управления, контрольных сигналов и индикаторов, если таковые установлены.

Цель настоящих глобальных технических правил заключается в обеспечении доступности, видимости и узнавания органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов и в облегчении правильного выбора органов управления в условиях вождения в дневное и ночное время. Эти глобальные технические правила призваны также снизить угрозы безопасности по причине

¹ Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (СпР.1) (ECE/TRANS/WP.29/1045 и Amend.1).

отвлечения внимания мотоциклистов в процессе вождения в результате ошибочного выбора органов управления.

2. Применение и сфера действия

Настоящие глобальные технические правила применяются к механическим транспортным средствам категории 3-3, определенным в СпР.1², которые эксплуатируются на дорогах общего пользования.

3. Определения

Для целей настоящих глобальных технических правил применяются следующие определения.

- 3.1 "*Расположенный вплотную*", в отношении символа, идентифицирующего орган управления, контрольный сигнал или индикатор, означает, что символ расположен в непосредственной близости от органа управления, контрольного сигнала или индикатора и что между идентификационным символом и органом управления, контрольным сигналом или индикатором, которые этот символ идентифицируют, не находится никаких других символов, идентифицирующих орган управления, контрольный сигнал или индикатор, либо источников освещения.
- 3.2 "*Общее пространство*" означает участок, на котором могут отображаться, но не совмещаться, более одного контрольного сигнала, индикатора, идентификационного символа или иной инструкции.
- 3.3 "*Орган управления*" означает любую часть транспортного средства или устройство, непосредственно включаемое водителем, которое изменяет состояние или функционирование транспортного средства или любой его части.
- 3.4 "*Устройство*" означает элемент или блок элементов, который выполняет одну или более функций.
- 3.5 "*Руль*" означает любую часть перекладины или перекладин, соединенных с головкой вилки (рулевым управлением), с помощью которой управляется транспортное средство.
- 3.6 "*Руль: правая сторона*" означает любую часть руля, которая, если смотреть в направлении движения вперед, расположена с правой стороны от продольной средней плоскости транспортного средства.
- 3.7 "*Руль: левая сторона*" означает любую часть руля, которая, если смотреть в направлении движения вперед, расположена с левой стороны от продольной средней плоскости транспортного средства.
- 3.8 "*Руль: передняя часть*" означает любую часть руля, расположенную со стороны, находящейся дальше всего от водителя, занимающего водительское место.

² Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (СпР.1) (ECE/TRANS/WP.29/1045 и Amend.1).

- 3.9 "Рукоятка" означает ту часть руля, расположенную дальше всего от центра, с помощью которой руль удерживается водителем транспортного средства.
- 3.10 "Поворотная рукоятка" означает рукоятку, управляющую каким-либо функциональным механизмом транспортного средства, которая свободно поворачивается при воздействии на нее водителем транспортного средства.
- 3.11 "Рама" означает любую часть рамы, шасси или каркаса транспортного средства, к которой крепятся двигатель и/или трансмиссия, и/или сам блок двигателя и трансмиссии.
- 3.12 "Рама: левая сторона" означает любую часть рамы, которая, если смотреть в направлении движения вперед, расположена с левой стороны от продольной средней плоскости транспортного средства.
- 3.13 "Рама: правая сторона" означает любую часть рамы, которая, если смотреть в направлении движения вперед, расположена с правой стороны от продольной средней плоскости транспортного средства.
- 3.14 "Рычаг" означает любое устройство, которое состоит из плеча, поворачивающегося в точке вращения, и с помощью которого управляется тот или иной функциональный механизм транспортного средства.
- 3.15 "Ручной рычаг" означает рычаг, управляемый рукой водителя.
Примечание. Если не указано иное, ручной рычаг приводится в действие выжимом (т.е. перемещением верхней части рычага в направлении опоры), например для включения тормозного механизма или отключения механизма сцепления.
- 3.16 "Ножной рычаг" означает рычаг, приводимый в действие за счет контакта между ступней водителя и задней пятой, выступающей из плеча рычага.
- 3.17 "Педадь" означает рычаг, приводимый в действие за счет контакта между ступней водителя и передней пятой рычага, размещенный таким образом, чтобы можно было оказывать воздействие на плечо рычага.
Примечание. Если не указано иное, педаль приводится в действие нажатием вниз, например для включения тормозного механизма.
- 3.18 "Качающееся плечо" означает рычаг, поворачивающийся в своем центре или около него и имеющий с каждого конца переднюю или заднюю пятю, приводимый в действие за счет контакта между ступней водителя и указанными передней или задней пятями.
- 3.19 "Подножка" означает выступы с каждой стороны транспортного средства, на которых водитель помещает свои ступни, находясь в положении вождения.
- 3.20 "По часовой стрелке" означает направление вращения вокруг оси рассматриваемой части в соответствии с движением стрелки часов, когда на нее смотрят сверху или с внешней стороны рассматриваемой части.
- 3.21 "Против часовой стрелки" означает противоположное значение.

- 3.22 "*Комбинированный тормоз*" означает систему работы (за счет гидравлического или механического действия либо обоих действий), с помощью которой с использованием только одного органа управления, по крайней мере частично, приводятся в действие передний и задний тормоза транспортного средства.
- 3.23 "*Индикатор*" означает устройство, отображающее информацию о функционировании или состоянии системы либо части системы, например уровень жидкости.
- 3.24 "*Контрольный сигнал*" означает оптический сигнал, указывающий на приведение в действие устройства, правильное или неправильное функционирование или состояние или же на несрабатывание.
- 3.25 "*Символ*" означает графическое изображение, позволяющее идентифицировать орган управления, контрольный сигнал или индикатор.
- 3.26 "*Оптическое предупреждающее устройство*" означает фонарь с мигающим огнем для подачи сигналов встречному или впереди идущему транспорту, например, когда транспортное средство собирается обогнать более медленно движущееся перед ним транспортное средство.
4. Требования
- 4.1 Общие положения
- Мотоцикл, на котором установлены органы управления, контрольные сигналы или индикаторы, указанные в таблице 1, должен отвечать требованиям настоящих глобальных технических правил в отношении расположения, идентификации, работы, подсветки и цвета данных органов управления, контрольных сигналов или индикаторов.
- Для функций, для которых в таблице 1 не предусмотрено никакого символа, изготовитель может использовать символ в соответствии с надлежащими стандартами. При отсутствии символов изготовитель может использовать символ по своему усмотрению. Такой символ не должен вызывать путаницы с любым другим символом, указанным в таблице 1.
- 4.2 Расположение
- 4.2.1 Органы управления, перечисленные в таблице 1, должны быть расположены таким образом, чтобы водитель мог приводить их в действие со своего сидения при вождении.
- 4.2.2 Контрольные сигналы и индикаторы, перечисленные в таблице 1, и их идентификационные символы должны быть расположены таким образом, чтобы они были видимы для водителя со своего сидения при вождении в дневное и ночное время. Контрольные сигналы, индикаторы и их идентификационные символы не обязательно должны быть видимы в выключенном положении.
- 4.2.3 Идентификационные символы для органов управления, контрольных сигналов и индикаторов должны быть размещены на органах управления, контрольных сигналах или индикаторах, которые они

идентифицируют, либо вплотную к ним, кроме случаев, предусмотренных в пункте 4.2.5.

Органы управления огнями аварийной сигнализации, фарами ближнего и дальнего света, указателями поворотов, дополнительным выключателем двигателя, звуковым предупредительным устройством, тормозами и сцеплением должны быть всегда доступны для водителя в качестве первичной функции соответствующего органа управления без перемещения рук водителя с соответствующих рукояток.

4.2.4 Пункт 4.2.3 не применяется к многофункциональным органам управления, если данный орган управления связан с многозадачным дисплеем, который:

4.2.5.1 видим для водителя; и

4.2.5.2 идентифицирует орган управления, с которым он связан; и

4.2.5.3 идентифицирует все системы транспортного средства, которыми можно управлять с помощью многофункционального органа управления. Подфункции этих систем не обязательно должны быть показаны на самом верхнем слое многозадачного дисплея; и

4.2.5.4 не отображает контрольные сигналы, перечисленные в таблице 1.

4.3 Идентификация

4.3.1 Каждый орган управления, контрольный сигнал и индикатор, перечисленные в таблице 1, должны идентифицироваться соответствующим установленным символом.

4.3.2 В сочетании с любым символом, словом или аббревиатурой, указанными в таблице 1, по усмотрению изготовителя могут использоваться дополнительные символы, слова или аббревиатуры.

4.3.3 Каждый используемый изготовителем дополнительный или добавочный символ, слово или аббревиатура должны быть такими, чтобы их нельзя было спутать с любым символом, установленным в настоящих глобальных технических правилах.

4.3.4 Если орган управления, индикатор или контрольный сигнал, отвечающие за одну и ту же функцию, совмещены, то для идентификации их совмещения может использоваться один символ.





4.3.5 Все символы для идентификации контрольных сигналов, индикаторов и органов управления, расположенные на руле или приборной панели, должны располагаться таким образом, чтобы находиться перед глазами водителя вертикально, за исключением звукового предупредительного устройства. Для органов управления поворотного типа, имеющих положение "выкл", данное требование применяется к органу управления в положении "выкл".




4.3.6 Каждый имеющийся в наличии орган управления, обеспечивающий функционирование какой-либо системы в непрерывном режиме, должен иметь опознавательные обозначения, соответствующие пределам зоны регулирования.



- 4.4 Подсветка
- 4.4.1 По усмотрению изготовителя может предусматриваться возможность подсветки любого органа управления, индикатора и их соответствующих идентификационных символов. В случае такой подсветки:
- 4.4.1.1 Индикаторы, такие как спидометры и тахометры, их идентификационные символы и идентификационные символы органов управления не должны подсвечиваться при подаче фарами мигающих сигналов или при использовании фар в качестве дневных ходовых огней, за исключением тех случаев, когда такие фары включаются автоматически в условиях темноты.**
- 4.4.2 Контрольный сигнал должен излучать свет в случае сигнализации неисправности или указания состояния транспортного средства. Он не должен излучать свет в любое другое время, кроме контрольного включения ламп.
- 4.4.3 По усмотрению изготовителей идентификационные символы, предусмотренные на органах управления, могут подсвечиваться **без ущерба для требований пункта 4.4.1.1.**
- 4.5 Цвет
- 4.5.1 Свет каждого контрольного сигнала должен иметь цвет, указанный в таблице 1.
- 4.5.2 Цвет контрольных сигналов, не перечисленных в таблице 1, может выбираться изготовителем в соответствии с пунктом 4.5.3. Выбранный цвет не должен мешать восприятию идентификационного символа любого контрольного сигнала, органа управления или индикатора, указанных в таблице 1, либо скрывать его.
- 4.5.3 Цвета рекомендуются в соответствии со следующим цветовым кодом:
- 4.5.3.1 *красный*: опасность для людей или непосредственное либо неизбежное очень серьезное повреждение оборудования;
- 4.5.3.2 *желтый*: осторожно, превышены обычные пределы функционирования, несрабатывание какой-либо системы транспортного средства, вероятно повреждение транспортного средства либо другое состояние, которое может привести к возникновению опасности в будущем;
- 4.5.3.3 *зеленый*: безопасное, нормальное рабочее состояние (за исключением тех случаев, когда в таблице 1 предписано использование синего или желтого цвета).
- 4.5.4 Каждый символ, используемый для идентификации контрольного сигнала, органа управления или индикатора, должен четко выделяться на соответствующем фоне.
- 4.5.5 Вместо заполненной части любого символа может использоваться его контурная линия, и контурная линия любого символа может быть заполнена.
- 4.6 Общее пространство для указания многофункциональной информации


Общее пространство может использоваться для отображения информации, поступающей из любого источника, при условии соблюдения следующих требований:


- 4.6.1 Отображенные в общем пространстве контрольные сигналы и индикаторы должны отвечать требованиям пунктов 4.3, 4.4 и 4.5 и подсвечиваться при возникновении состояния, которое они предназначены идентифицировать.
- 4.6.2 Контрольные сигналы и индикаторы, перечисленные в таблице 1 и указанные в общем пространстве, должны подсвечиваться в момент наступления любого из определяющих условий.
- 4.6.3 За исключением случаев, предусмотренных в **пунктах 4.6.4, 4.6.5 и 4.6.6**, при наличии условия для приведения в действие двух или более контрольных сигналов информация должна:
- а) либо передаваться автоматически с повторным чередованием, либо
 - б) указываться при помощи видимых средств, обеспечивающих возможность их зрительного различения водителем со своего сиденья при вождении.
- 4.6.4 Контрольные сигналы, предназначенные для **сигнализации неисправности тормозной системы**, обозначения дальнего света и указателей поворота, не должны размещаться в одном и том же общем пространстве.
- 4.6.5 При наличии условия для приведения в действие следующих контрольных сигналов, обозначающих: **неисправность тормозной системы**, дальний свет и указатели поворота, которые размещены в общем пространстве с другим контрольным сигналом, – они обладают приоритетом над любым другим обозначением в этом общем пространстве.
- 4.6.6 Отображение информации в общем пространстве может **прекращаться** автоматически или водителем, кроме контрольных сигналов, предназначенных для сигнализации **неисправности тормозной системы**, дальнего света и указателей поворота, а также контрольных сигналов, для которых в таблице 1 предписан красный цвет, подача которых не должна **прекращаться**, если существуют условия для их приведения в действие.



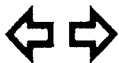
№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
1	Дополнительный выключатель двигателя (ВЫКЛ)		Орган управления	Расположен с правой стороны на руле	-		Для остановки двигателя вместо основного выключателя или декомпрессора транспортное средство может оснащаться прерывателем подачи электрической энергии в двигатель (дополнительный выключатель двигателя).
2	Дополнительный выключатель двигателя (ВКЛ)						
3	Замок зажигания		Орган управления		-	Устройство, которое позволяет включить двигатель, а также может обеспечивать функционирование других электрических систем на транспортном средстве	В случае замка поворотного типа направление движения должно быть по часовой стрелке из положения ключа "выкл" в положение "вкл".
4	Электрический стартер		Орган управления		-		
5	Устройство для холодного запуска двигателя		Орган управления	Орган управления необязательно должен быть виден с сиденья мотоциклиста	-		
			Контрольный сигнал		Автожелтый		







№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
6	Нейтральное положение (указатель нейтрального положения коробки передач)		Контрольный сигнал		Зеленый		Контрольный сигнал загорается, когда рычаг переключения передач находится в нейтральном положении.
7	Ручное отключение подачи топлива (ВЫКЛ)		Орган управления	Орган управления необязательно должен быть виден с сиденья водителя		"	<p>Орган управления должен иметь отдельные положения "ВЫКЛ", "ВКЛ" и "РЕЗЕРВ" (когда предусмотрен резерв топлива).</p> <p>Орган управления должен быть в положении "ВКЛ", когда он находится в направлении подачи топлива из бака к двигателю; в положении "ВЫКЛ", когда он расположен перпендикулярно направлению подачи топлива, и в положении "РЕЗЕРВ" (если это предусмотрено), когда он находится в направлении, противоположном направлению подачи топлива.</p> <p>В случае системы, в которой подача топлива прекращается с выключением двигателя, если установлен такой орган управления, символы и порядок размещения должны быть такими же, какие установлены для ручных систем прекращения подачи топлива.</p>
8	Ручное отключение подачи топлива (ВКЛ)						







№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
9	Ручное отключение подачи топлива (РЕЗЕРВ)						
10	Спидометр		Индикатор				Дисплей должен подсвечиваться при включении габаритного огня (если имеется) или фары.
11	Звуковое предупреждающее устройство (звуковой сигнал)		Орган управления	С левой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, функционирующий независимо от системы сцепления, имеющей ручной привод. Однако Договаривающиеся стороны могут принимать следующие требования и условия: с правой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, расположенный с левой стороны на руле и соединенный с системой сцепления, имеющей ручной привод			Включается нажатием

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
12	Дальний свет		Орган управления	С левой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, функционирующий независимо от системы сцепления, имеющей ручной привод. Однако Договаривающиеся стороны могут принимать следующие требования и условия: с правой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, расположенный с левой стороны на руле и соединенный с системой сцепления, имеющей ручной привод			
			Контрольный сигнал		Синий		

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
13	Ближний свет		Орган управления	С левой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, функционирующий независимо от системы сцепления, имеющей ручной привод. Однако Договаривающиеся стороны могут принимать следующие требования и условия: с правой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, расположенный с левой стороны на руле и соединенный с системой сцепления, имеющей ручной привод			
			Контрольный сигнал		Зеленый		

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
14	Оптическое предупреждающее устройство		Орган управления	Вплотную к органу управления дальним светом/ ближним светом			Может выполнять дополнительную функцию органа управления дальним светом/ближним светом. При отпускании органа управления фара должна вернуться в прежнее состояние .
15	Противотуманные огни – передние		Орган управления				
			Контрольный сигнал		Зеленый		
16	Противотуманные огни – задние		Орган управления	.			
			Контрольный сигнал		Автожелтый		
17	Указатели поворота		Орган управления	Орган(ы) управления должен (должны) располагаться на руле и быть четко виден (видны) с сиденья водителя и четко обозначены			Орган управления должен быть сконструирован таким образом, чтобы включение левой части переключателя со стороны водителя или перемещение влево обеспечивало включение левого указателя и наоборот – включение правого указателя.



№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7	
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ	
			Контрольный сигнал		Зеленый		Парные стрелки представляют собой один символ. Однако если органы управления или контрольные сигналы левого и правого поворота приводятся в действие обособленно, то обе стрелки могут рассматриваться как разные символы и могут быть соответствующим образом размещены.	
18	Аварийный сигнал		Орган управления					
			Контрольный сигнал		Красный	Обозначается либо (одновременно) мигающим(и) контрольным(и) сигналом(ами) указателей поворота, либо установленным символом треугольника.		
			Контрольный сигнал		Зеленый			
			Контрольный сигнал					
	Контрольный сигнал							
19	Габаритный огонь		Орган управления			Обозначается установленными символами для габаритных огней, переключателя основных огней и стояночных огней, однако если при включении двигателя	В случае переключателя поворотного типа перемещение переключателя по часовой стрелке последовательно включает габаритные огни транспортного средства, а затем основные огни транспортного средства. Это не исключает возможности использования дополнительных положений	
			Контрольный сигнал		Зеленый			
20	Основной огонь		Орган управления					

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
			Контрольный сигнал		Зеленый	транспортного средства все огни включаются автоматически, символы для габаритных огней или переключатели основных огней не требуются. Без ущерба для требований, предусмотренных в пункте 4.4.1.1, функция контрольного сигнала может выполняться путем подсветки приборной панели. Если функция стояночного огня встроена в замок зажигания, идентификация факкультативна	переключателя при условии, что они четко указаны. Переключатель органа управления светом может быть также совмещен с замком зажигания.
21	Стояночный огонь		Орган управления Контрольный сигнал		Зеленый		
22	Уровень топлива		Индикатор				
			Контрольный сигнал		Автожелтый		
23	Температура охлаждающей жидкости в двигателе		Индикатор				
			Контрольный сигнал		Красный		
24	Состояние аккумуляторной батареи		Индикатор				
			Контрольный сигнал		Красный		
25	Давление масла в двигателе		Индикатор				
			Контрольный сигнал		Красный		

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
26	Регулятор числа оборотов двигателя		Орган управления	С правой стороны на руле			Ручное управление. Вращение против часовой стрелки увеличивает число оборотов. Орган управления должен самостоятельно возвращаться в положение холостого хода в направлении по часовой стрелке после снятия усилия, если только не включено устройство автоматического поддержания скорости транспортного средства.
27	Передний колесный тормоз		Орган управления	С правой стороны на руле. Однако на транспортных средствах, оснащенных комбинированной тормозной системой, передний колесный тормоз может включаться одновременно с задним колесным тормозом при включении комбинированной тормозной системы.			Ручной рычаг
28	Ножной орган управления задним колесным тормозом		Орган управления	С правой стороны на раме. Однако на транспортных средствах, оснащенных комбинированной тормозной системой, задний колесный тормоз может включаться одновременно с перед-			Педаль

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
				ним колесным тормозом при включении комбинированной тормозной системы.			
29	Ручной орган управления задним колесным тормозом		Орган управления	С левой стороны на руле. Однако на транспортных средствах, оснащенных комбинированной тормозной системой, задний колесный тормоз может включаться одновременно с передним колесным тормозом при включении комбинированной тормозной системы.			Ручной рычаг Не допускается для транспортных средств, оборудованных сцеплением с ручным управлением.
30	Стояночный тормоз		Орган управления				Ручной рычаг или педаль
31	Сцепление		Орган управления	С левой стороны на руле			Ручной рычаг При нажатии на рычаг сцепление выключается. Не запрещается использование устройств с левой стороны транспортного средства, в которых совмещено управление сцеплением и коробкой передач.
32	Ножное управление механической коробкой передач		Орган управления	С левой стороны рамы			Ножной рычаг или качающееся плечо Движение передней части ножного плеча или качающегося плеча обеспечивает последовательное переключение передач: движение передней части рычага вверх обеспечивает переключение на более высокую,

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
							<p>а вниз – на более низкую передачу. Если предусмотрено отдельное фиксированное "нейтральное" положение, оно должно быть либо в первой, либо во второй позиции последовательности переключения передачи (т.е. 1-N-2-3-4-.... или N-1-2-3-4-....).</p> <p>Однако Договаривающиеся стороны могут принять следующие требования и условия:</p> <p>для транспортных средств с двигателем рабочим объемом менее 200 см³ могут устанавливаться системы трансмиссии со следующими типами последовательности переключения передач:</p> <ul style="list-style-type: none"> - круговая последовательность (т.е. N-1-2-3-4-5-N-1.) - обратная последовательность, в которой движение передней части ножного рычага или качающегося плеча обеспечивает последовательное переключение передач следующим образом: - движение передней части рычага вверх обеспечивает переключение на более низкую передачу, и - движение вниз обеспечивает переключение на более высокую передачу.

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
33	Ручное управление механической коробкой передач		Орган управления	С левой стороны на руле			Если управление осуществляется вращением рукоятки, то вращение против часовой стрелки обеспечивает последовательное переключение передач, соответствующее увеличению скорости при движении вперед, а в обратном направлении – переключение передач, соответствующее уменьшению скорости. Если предусмотрено отдельное фиксированное "нейтральное" положение, оно должно быть либо в первой, либо во второй позиции последовательности переключения передач (т.е. N-1-2-3-4-...).
34	Несрабатывание антиблокировочной тормозной системы		Контрольный сигнал		Автожелтый		
35	Индикатор, сигнализирующий о несрабатывании системы выброса		Контрольный сигнал		Автожелтый	Используется для сигнализации сбоев в системе привода, которые могут отразиться на выбросах	

Проект доклада по предложению о гтп, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов (Соглашение 1998 года)

Принятый документ GRSG-100-29.

I. Изложение технических соображений и обоснование

A. Введение

1. Важно отметить, что многие столкновения транспортных средств происходят в результате снижения концентрации внимания водителя. Одной из вполне объяснимых причин ее снижения является отвлечение внимания водителя от процесса управления транспортным средством. Это может происходить по причине неясности информации, отображаемой в поле зрения водителя, и нечеткости указаний по поводу идентификации, расположения и/или работы органов управления, необходимых для эксплуатации транспортного средства.

2. Цель гтп заключается в снижении рисков для безопасности, обусловленных отвлечением внимания водителя. В частности, данное предложение направлено на уменьшение факторов отвлечения внимания в результате ошибки в выборе органа управления или несогласованности графического изображения контрольных сигналов и индикаторов на разных мотоциклах.

3. При покупке новых транспортных средств в странах, допускающих на свою территорию мотоциклы, сертифицированные в рамках различных юрисдикционных систем, людям приходится иметь дело с иными контрольными сигналами и средствами идентификации органов управления. Водителям требуется время, чтобы привыкнуть к сигналам, размещенным на приборных панелях, и к идентификационным обозначениям органов управления, которыми снабжены их транспортные средства. В течение периода привыкания водителям приходится отвлекаться от постоянно усложняющейся задачи управления транспортным средством и уделять часть внимания тому, чтобы идентифицировать органы управления и понять действие контрольных сигналов, призванных "облегчить" задачу управления транспортным средством.

4. Одна из главных целей настоящих гтп заключается в стандартизации и гармонизации маркировки, идентифицирующей органы управления, контрольные сигналы и индикаторы. Один из способов достижения этого – использование символов. Явным преимуществом символов или пиктограмм по сравнению с буквенным написанием является тот факт, что символы, как только они были усвоены и признаны целевой группой, позволяют преодолеть языковые барьеры. Водители смогут управлять мотоциклами в условиях безопасности, даже если они не понимают язык страны, в которой находятся. Узнавание, не зависящее от языка, является преимуществом на глобальном рынке мотоциклов.

5. Кроме того, в некоторых Договаривающихся сторонах используется более одного официального языка и требуется, чтобы информация о безопасности мотоцикла отображалась на всех официальных языках. Результатом этого может стать требование предоставлять водителям функцию выбора языка или средство отображения текстовой информации на всех официальных языках, что будет трудно сделать на ограниченных по размеру приборных панелях.

6. Настоящие гтп разрабатываются в целях согласования способа установки и идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов.
7. Настоящие гтп применяются ко всем дорожным мотоциклам. В них определены требования в отношении расположения, идентификации, работы, цвета и подсветки контрольных сигналов, индикаторов и органов управления для мотоциклов. В них согласован также набор символов для обозначения органов управления, контрольных сигналов и индикаторов, если таковые установлены.
8. Цель настоящих гтп заключается в обеспечении доступности, видимости и узнаваемости органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов и в облегчении правильного выбора органов управления в условиях вождения в светлое и темное время суток. Эти гтп призваны также снизить угрозы безопасности по причине отвлечения внимания мотоциклистов в процессе вождения в результате ошибочного выбора органов управления.
9. При введении настоящих гтп в национальное законодательство Договаривающиеся стороны могут продолжать предлагать возможности использования нынешних предписанных надписей, помимо разрешения использования только символов либо символов и дополнительных надписей и других эксплуатационных требований, отличающихся от требований, содержащихся в настоящих глобальных технических правилах.
10. Настоящие гтп базируются на существующих правилах, перечисленных ниже. Они включают общие элементы, взятые из существующих правил, с тем чтобы обеспечить возможность для быстрого принятия гтп.
11. В настоящее время данные гтп применяются только к транспортным средствам категории L 3-3, с тем чтобы достичь договоренности по гармонизации символов для органов управления, контрольных сигналов и индикаторов. После введения гтп планируется изучить возможность их дальнейшего распространения на другие транспортные средства категории L.
12. Настоящие гтп являются первым шагом в процессе гармонизации. По мере расширения использования других органов управления, контрольных сигналов и индикаторов существующий перечень будет пополняться.

В. Существующие правила и добровольные международные стандарты

13. GRSG следовала рекомендациям, изложенным в пункте 4 документа TRANS/WP29/882. В отсутствие технических правил в компендиуме потенциальных гтп GRSG рассмотрела перечисленные ниже документы:
 - Директиву ЕК 2009/80/ЕС Европейского парламента и Совета от 13 июля 2009 года, касающуюся идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для двух- и трехколесных механических средств (кодифицированный вариант);
 - Федеральный стандарт безопасности автотранспорта (FMVSS) 123: Органы управления и индикаторы для мотоциклов;
 - Правила № 123 по безопасности автотранспорта, Канада – Органы управления и индикаторы для мотоциклов;
 - статья 10, Япония;

- статья 46, Япония;
 - Правила № 60 ЕЭК, разработанные в рамках Соглашения 1958 года.
14. GRSG рассмотрела также известные добровольные стандарты по этому вопросу, а именно:
- ISO 6727-1981 Автотранспортные средства – Мотоциклы – Символы для обозначения органов управления, индикаторов и сигнальных устройств;
 - ISO 9021-1988 Мотоциклы – Органы управления – Типы, расположение и функции.
15. Вышеперечисленные правила и добровольные стандарты по вопросу установки и идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов использовались в качестве основы для разработки гтп.
16. Символы являются одним из эффективных способов сообщения информации водителям. Согласованное использование выбранного символа на всех новых мотоциклах повысит его узнаваемость. Символы способны упростить конструкцию мотоциклов и, после того как они будут усвоены и станут узнаваемы, снизить уровень путаницы для водителей.
17. В настоящих гтп предпринимается попытка уменьшить разнообразие путем охвата требований в отношении максимально возможного числа органов управления. Это не означает, что все такие органы управления и предусмотренные для них требования, включенные в настоящие гтп, обязательны. Каждая Договаривающаяся сторона по-прежнему определяет обязательные органы управления и соответствующие требования, такие как, например, цвет и наличие контрольных сигналов, в своем регионе в рамках конкретного законодательства.

С. Справочная информация о гтп

18. Предложение по созданию настоящих гтп было принято Исполнительным комитетом (АС.3) Глобального соглашения 1998 года на его двадцать пятую сессию в марте 2009 года. Его описание приводится в документе ECE/TRANS/WP.29/AC.3/22 (который прилагается к настоящим гтп в соответствии с пунктом 6.2.7 Соглашения).
19. Италия вызвалась исполнять роль спонсора при подготовке предложения о гтп, и в 2008 году МАЗМ рассмотрела вопрос о сходстве между символами, используемыми для легковых автомобилей и мотоциклов, узнаваемости символов и рыночной практики.
20. Результаты исследования МАЗМ по использованию символов были представлены девяносто пятой сессии GRSG и сто тридцать девятой сессии WP.29. В исследовании утверждалось, что перечисленные МАЗМ символы используются по всему миру. Это послужило основанием для их использования в гтп, в то время как символы, применяющиеся только в некоторых регионах, могут быть рассмотрены на предмет включения будущих поправок в гтп.
21. В исследовании был также сделан вывод о том, что несколько Договаривающихся сторон разрешают использование текста в качестве альтернативного средства маркировки органов управления и что принятие гтп такими администрациями не должно отразиться на этой практике.

22. Первое обстоятельное обсуждение, основанное на сопоставительном документе МАЗМ, состоялось на девяносто седьмой сессии GRSG.

23. На девяносто седьмой сессии GRSG было предложено создать неофициальную группу по вопросу об органах управления, контрольных сигналах и индикаторах для мотоциклов (ОУКСИМ) под председательством Италии и при секретариатской поддержке МАЗМ. Совещания были открыты для всех заинтересованных сторон. В состав участников неофициальной группы вошли представители Индии, Канады, Кореи, США, Японии, Европейской комиссии и МАЗМ.

D. Справочная информация процедурного характера и разработка гтп

24. Настоящие гтп были разработаны неофициальной группой GRSG по вопросу об органах управления, контрольных сигналах и индикаторах для мотоциклов (ОУКСИМ).

25. Первое совещание неофициальной группы, на котором были согласованы круг ведения и правила процедуры, состоялось в апреле 2010 года. Затем текст согласованных положений был передан для одобрения на девяносто восьмой сессии GRSG. С учетом разработки аналогичных гтп для легковых автомобилей было решено, что на первом этапе гтп будут включены только символы, получившие общее распространение и приемлемые для Договаривающихся сторон.

26. Неофициальная группа согласовала план работы, предусматривающий представление гтп Всемирному форуму WP.29 для принятия в марте 2011 года. Первоначальный график не был соблюден, поскольку сбор и рассмотрение замечаний занял больше времени, чем планировалось.

27. Один из ключевых вопросов при подготовке настоящих гтп состоял в том, каким образом также разрешить эксплуатацию мотоциклов только с символами в тех случаях, когда в качестве альтернативного способа маркировки органов управления администрациями применялись текстовые надписи. Неофициальная группа отметила, что существование гтп никоим образом не снижает возможности Договаривающихся сторон допускать к эксплуатации мотоциклы с текстовыми надписями вместо символов либо в дополнение к символам на их территории, если изделия, соответствующие гтп, также допускаются.

28. Другой ключевой вопрос при разработке настоящих гтп заключался в том, что некоторые администрации хотели по своему усмотрению использовать разные варианты расположения органов управления. Неофициальная группа отметила, что применение разных вариантов не только отдалит настоящие гтп от целей гармонизации, но также снизит уровень безопасности, поскольку мотоциклисты могут столкнуться с необходимостью использования разных способов расположения или идентификации органов управления. Однако в ограниченных случаях, когда определенные технические решения привели бы к физическим трудностям при одновременном задействовании многочисленных органов контроля, предусмотрена возможность их размещения в разных местах.

29. Настоящие гтп были разработаны в ходе трех совещаний неофициальной группы, а также в межсессионный период и были одобрены GRSG на ее сотой сессии.

Е. Последствия для нормотворческой деятельности и экономическая эффективность

30. Хотя в настоящих гтп не определена какая-либо поддающаяся измерению угроза безопасности мотоциклов, GRSG решила, что необходимо согласовать вопросы идентификации, работы и расположения органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов.

31. Значительным фактором, способствующим дорожно-транспортным происшествиям с участием мотоциклов, является отвлечение внимания водителя. Унификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов может снизить степень отвлечения внимания водителя, что приведет к повышению безопасности всех пользователей дороги.

32. Поскольку все символы, предписанные в гтп, в настоящее время приняты большинством Договаривающихся сторон, издержки будут минимальными. Гтп обеспечат лучшее понимание символов безопасности мотоциклистами по всему миру.

33. Определение порядка расположения, работы и идентификации органов управления и индикаторов достаточно важно, чтобы служить основанием для разработки этих гтп. Настоящие гтп являются только первым шагом. По мере использования и признания других органов управления, контрольных сигналов и индикаторов существующий перечень будет пополняться посредством пересмотров и добавлений к гтп.

Приложение IX

Неофициальные группы GRSG

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель</i>	<i>Секретарь</i>
Системы видеокамер/ видеомониторов (СВКВМ)	Г-н Х. Йонгенелен (Нидерланды) Тел.: +31 79 3458268 Факс: +31 793458041 Электронная почта: hjongenelen@rdw.nl	
Служебные двери, окна и запасные выходы городских и междугородных автобусов (СДОЗВ)	Г-н Е. Ковнацки (Польша) Тел.: +48 22 8112510 Факс: +48 22 8114062 Электронная почта: jerzy.kownacki@its.waw.pl	Г-н О. Фонтен (МОПАП) Тел.: +33 1-43590013 Факс: +33 1-45638441 Электронная почта: ofontaine@oica.net
Пластиковые стекловые материалы	Г-н К. Пройссер (Германия) Тел.: +49 230443623 Факс: +49 2304467544 Электронная почта: dr.klaus.preusser@t-online.de	Г-н О. Фонтен (МОПАП) Тел.: +33 1-43590013 Факс: +33 1-45638441 Электронная почта: ofontaine@oica.net
Гтп, касающиеся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов	Г-н А. Эрарио (Италия) Тел.: +39 06 4158 6228 Факс: +39 06 4158 3253 Электронная почта: antonio.erario@mit.gov.it	Г-н Р. Чода (МАЗМ) Тел.: +41 22 920 21 20 Факс: +41 22 920 21 21 Электронная почта: ravchoda@immamotorcycles.org