



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят пятая сессия

Женева, 15–18 ноября 2011 года

Пункт 13.1 предварительной повестки дня

**Рассмотрение АС.3 проектов глобальных технических
правил и/или проектов поправок к введенным
глобальным техническим правилам и голосование по ним**

Доклад по предложению о новых глобальных технических правилах, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов

Представлено Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности*

Представленный ниже документ был принят Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), на ее сессии для введения новых глобальных технических правил, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов. В его основу положен документ GRSG-100-30, воспроизведенный в приложении VIII к докладу (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/79, пункт 37). Этот текст представлен на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительному комитету (АС.3).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208/, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

I. 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 глобальных технических правил (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, 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 такого 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 то, что символы, как только они были усвоены и признаны целевой группой, позволяют преодолеть языковые барьеры. Водители могут 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 средства 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. 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 в Канаде – Органы управления и индикаторы для мотоциклов;
- статью 10, Япония;
- статью 46, Япония;
- Правила № 60 ЕЭК, прилагаемые к Соглашению 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 введению 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 Международная ассоциация заводов – изготовителей мотоциклов (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 к девяносто пятой сессии GRSG и к 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, тогда 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 допускают 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 к девяносто восьмой сессии GRSG. С учетом разработки аналогичных гтп для легковых автомобилей было решено, что на первом этапе в 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 снизит 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 сводился к тому, 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 и 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.

E. 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 во всем мире.

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