



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности**

Сто третья сессия

Женева, 2–5 октября 2012 года

Пункт 2 а) предварительной повестки дня

**Правила № 107 (транспортные средства категорий М₂ и М₃) –
Предложения по дальнейшим поправкам**

Предложение по проекту поправок серии 06 к Правилам № 107 (транспортные средства категорий М₂ и М₃)

**Представлено неофициальной группой по служебным дверям,
окнам и аварийным выходам в городских и междугородных
автобусах***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен неофициальной группой по служебным дверям, окнам и аварийным выходам в городских и междугородных автобусах (СДОАВ) с целью введения новых положений о нанесении пленки на стеклянные материалы в аварийных выходах. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* 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. Предложение

Включить новые пункты 2.41–2.43 следующего содержания:

- "2.41 "Система блокировки в ночное время" означает систему, предназначенную для обеспечения возможности недопущения открытия служебных и запасных дверей транспортного средства.
- 2.42 "Система аварийного освещения" означает систему, обеспечивающую минимальный уровень освещения, необходимого для того, чтобы лица, находящиеся в транспортном средстве, могли безопасно выйти из него, включая освещение аварийных выходов.
- 2.43 "Знак безопасности" означает конфигурацию визуальных элементов, предназначенных для передачи сообщения, связанного с безопасностью".

Включить новые пункты 10.24–10.26 следующего содержания:

- "10.24 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 06 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывается в предоставлении или в принятии официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 06.
- 10.25 По истечении 48 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 06 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 06.
- 10.26 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официальных утверждений типа на основании поправок серии 05 к настоящим Правилам для транспортных средств существующих типов.
- 10.27 По истечении 60 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 06 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны принимать – для целей национального или регионального официального утверждения типа – транспортные средства, тип которых официально утвержден на основании поправок серии 05 к настоящим Правилам".

Приложение 3, пункт 7.6.1.1 изменить следующим образом:

- "7.6.1.1 В транспортном средстве должно быть как минимум две двери: либо две служебные двери, либо одна служебная дверь и одна запасная дверь. В каждом двухэтажном транспортном средстве должно быть две двери на нижнем этаже (см. пункт ~~7.6.2.2~~ 7.6.2.3). Минимальное число служебных дверей должно быть следующим:

Число пассажиров	Число Минимальное число служебных дверей		
	Классы I и A	Класс II	Классы III и B
9–45	1	1	1
46–70	2	1	1
71–100	3	2	1
	(2 в случае двухэтажного транспортного средства)		
> 100	4	3	1

Приложение 3, пункты 7.6.1.3 и 7.6.1.4 изменить следующим образом:

"7.6.1.3 Для целей настоящего предписания служебные двери с механическим приводом не рассматриваются в качестве запасных дверей, если их нельзя легко открыть вручную после приведения в действие, при необходимости, механизма управления, указанного в пункте 7.6.5.1.

7.6.1.4 Минимальное число запасных выходов должно быть таким, чтобы общее число выходов в обособленном отделении было следующим:

Число пассажиров и членов экипажа, которые могут находиться в каждом отделении или на каждом этапе	Минимальное общее число выходов
1–8	2
9–16	3
17–30	4
31–45	5
46–60	6
61–75	7
76–90	8
91–110	9
111–130	10
>130	11

Число выходов на каждом обособленном этаже (в случае двухэтажного транспортного средства) и в каждом обособленном отделении должно определяться отдельно. Для целей определения числа запасных выходов туалет и кухня не считаются обособленными отделениями. Аварийные люки могут рассматриваться лишь в качестве одного из вышеуказанных запасных выходов".

Приложение 3, пункты 7.6.1.7–7.6.1.7.3 изменить следующим образом:

"7.6.1.7 Если отделение водителя не соединено с пассажирским салоном с помощью прохода, соответствующего одному из требований, изложенных в пункте 7.7.5.1.1, должны соблюдаться нижеследующие условия, в котором:

- а) передний край цилиндрического шаблона, упомянутого в пункте 7.7.5.1, достигает, по крайней мере, поперечной вертикальной плоскости, касающейся крайней передней

точки спинки сиденья водителя, установленной в наиболее удаленном назад продольном положении, и

- b) щит, изображенный на рис. 7 в приложении 4, перемещается от этой плоскости вперед от точки соприкосновения с цилиндрическим шаблоном до достижения им, по крайней мере, вертикальной плоскости, касающейся крайней передней точки подушки сиденья водителя,

то должны соблюдаться следующие требования:

- 7.6.1.7.1 Отделение водителя оснащается двумя выходами, которые не должны быть расположены на одной и той же боковой стенке. Если одним из выходов является окно, то оно должно отвечать требованиям, предъявляемым к запасным окнам и изложенным в пунктах 7.6.3.1 и 7.6.8, минимальная площадь этого окна должна составлять 400 000 мм²; в эту зону должен вписываться прямоугольник размером 500 мм x 700 мм, и это окно должно соответствовать требованиям, изложенным в пункте 7.6.8 и предъявляемым к запасным окнам.

- 7.6.1.7.2 Сбоку от водителя допускается установка одного или двух сидений для дополнительных пассажиров; в этом случае выходами, указанными в пункте 7.6.1.7.1, являются двери.

Водительскую дверь рассматривают в качестве запасной двери для лиц, занимающих вышеуказанные сиденья, при условии, что контрольный шаблон может перемещаться от этих пассажирских сидений до выхода из транспортного средства через дверь водителя (см. рис. 27 в приложении 4).

Проверка доступа к водительской двери осуществляется в соответствии с требованиями пункта 7.7.3.2 при помощи контрольного шаблона размером 600 x 400 мм, описанного в пункте 7.7.3.3.

~~Дверь, предусмотренная для пассажиров, Служебная дверь~~ располагается со стороны транспортного средства, противоположной той, на которой располагается водительская дверь, и рассматривается в качестве запасной двери для водителя.

~~В салоне, в котором расположено отделение водителя, может быть установлено до пяти дополнительных сидений при условии, что эти дополнительные сиденья и предусмотренное для них пространство удовлетворяют всем требованиям настоящих Правил и по крайней мере одна дверь, обеспечивающая доступ в пассажирский салон, отвечает требованиям пункта 7.6.3, предъявляемым к запасным дверям.~~

- 7.6.1.7.3 ~~В случаях, описанных в пунктах 7.6.1.7.1 и 7.6.1.7.2, выходы, предусмотренные в отделении водителя, не включают ни в число дверей, предписываемых пунктами 7.6.1.1 7.6.1.2, ни в число выходов, предписываемых пунктом 7.6.1.4, кроме случая, упомянутого в пунктах 7.6.1.7.1 и 7.6.1.7.2. Требования пунктов 7.6.3 7.6.7, 7.7.1, 7.7.2 и 7.7.7 в отношении таких выходов не применяются. Пункты 7.6.3–7.6.7, 7.7.1, 7.7.2 и 7.7.7 не применяются к выходам, предусмотренным в отделении водителя, как указано в пунктах 7.6.1.7.1 и 7.6.1.7.2".~~

Приложение 3, включить новые пункты 7.6.1.7.4 и 7.6.1.7.5 следующего содержания:

"7.6.1.7.4 В случаях, описанных в пунктах 7.6.1.7.1 и 7.6.1.7.2, выходы, предусмотренные в отделении водителя, в том числе для лиц, занимающих любые места рядом с водителем, не включаются ни в число дверей, предписываемых пунктами 7.6.1.1–7.6.1.2, ни в число аварийных выходов, предписываемых пунктом 7.6.1.4 для любого другого пассажирского салона.

7.6.1.7.5 В салоне, в котором расположены отделение водителя и любые сиденья рядом с водителем, может быть установлено до пяти дополнительных сидений при условии, что эти дополнительные сиденья и предусмотренное для них пространство удовлетворяют всем требованиям настоящих Правил и по крайней мере один из аварийных выходов, предусмотренных в пункте 7.6.1.4, является дверью, обеспечивающей доступ в пассажирский салон и отвечающей требованиям пункта 7.6.3.1.2, предъявляемым к запасным дверям".

Приложение 3, пункты 7.6.1.8–7.6.1.9.3 изменить следующим образом:

7.6.1.8 Если к отделению водителя **обеспечивается доступ из пассажирского салона за счет прохода, удовлетворяющего требованиям частей а) и б) пункта 7.6.1.7,** и к любым сиденьям, расположенным рядом с ~~ним~~ **этим отделением водителя,** обеспечивается доступ из ~~остальной той же~~ **этой же** части пассажирского салона за счет соответствующего прохода, удовлетворяющего одному из условий, изложенных в пункте 7.7.5.1.1, то никакого внешнего выхода из отделения водителя не требуется.

7.6.1.9 Если ~~в случае, указанном в пункте 7.6.1.8, отделение водителя оснащено дверью или другим выходом, их можно рассматривать в качестве выхода для пассажиров только при условии, что:~~ при обстоятельствах, описанных в пункте 7.6.1.8, предусматривается дверь водителя в транспортных средствах класса А или В, то ее можно рассматривать в качестве **запасной двери** для пассажиров ~~только~~ при условии, что:

7.6.1.9.1 ~~он~~ **дверь водителя** удовлетворяет требованиям, касающимся размеров запасной двери, указанным в пункте ~~7.6.3.1.2–7.6.3.1;~~

7.6.1.9.2 ~~он~~ **дверь водителя** отвечает требованиям, ~~указанным в пункте~~ **пункта 7.6.1.7.2;**

7.6.1.9.3 пространство, отведенное для сиденья водителя, сообщается с основным пассажирским салоном посредством надлежащего прохода; такое требование считается выполненным, если контрольный шаблон, описанный в пункте 7.7.5.1, может беспрепятственно перемещаться по проходу до тех пор, пока передний край этого шаблона не достигнет вертикальной плоскости, проходящей по касательной к наиболее удаленной вперед точке спинки сиденья водителя (когда это сиденье находится в наиболее удаленном назад в продольной плоскости положении), и **контрольный шаблон**, описанный в пункте ~~7.6.1.7.2~~ **7.7.3.3,** можно переместить от этой плоскости к запасной двери в направлении, указанном в этом пункте (см. прило-

жение 4, рис. 28), когда сиденье и рулевое колесо находятся в их среднем положении".

Приложение 3, пункты 7.6.1.11 и 7.6.1.12 изменить следующим образом:

- "7.6.1.11 Помимо запасных дверей и окон, **транспортные средства классов II, III и V оснащаются аварийными люками. В транспортных средствах классов II, III и V (на крыше верхнего этажа в случае двухэтажных транспортных средств) должны иметься аварийные люки. В случае двухэтажных транспортных средств эти люки устанавливаются только на крыше верхнего этажа. Они также могут оборудоваться транспортные средства классов I и A. На крыше троллейбуса наличие аварийных люков не допускается.** Минимальное число люков должно быть следующим:

<i>Число пассажиров (на верхнем этаже в случае двухэтажных транспортных средств)</i>	<i>Число Минимальное число люков</i>
не более 50 30	1
более 50 30	2

За исключением случаев, предусмотренных в пункте 7.6.1.12, люки могут устанавливаться также на транспортных средствах классов I и A. На крыше троллейбуса наличия аварийных люков не допускается.

- 7.6.1.12 ~~Транспортные средства классов I и A не должны иметь аварийных люков~~ Люки не должны устанавливаться в тех местах, где установлены технические элементы, которые представляют возможную опасность для пассажиров, пользующихся аварийными люками (например, высоковольтные системы, системы, содержащие опасные жидкости и/или газ, и т.д.) **[данные обстоятельства можно выяснить в соответствии с применимыми техническими требованиями правил № 67, 100 и 110]**".

Приложение 3, пункт 7.6.1.14 изменить следующим образом:

- "7.6.1.14 Все лица, размещенные на нижнем этаже двухэтажного транспортного средства, в аварийной ситуации ~~должны иметь~~ **имеют** возможность покинуть транспортное средство без необходимости подъема на верхний этаж".

Приложение 3, пункты 7.6.1.15.1 и 7.6.1.15.2 изменить следующим образом:

- "7.6.1.15.1 ~~транспортных средствах классов I и II в случае транспортных средств~~ класса I ~~должны иметься две лестницы или должна~~ **иметься** по крайней мере одна лестница и одна полулестница, если на верхнем этаже перевозится более 50 пассажиров;
- 7.6.1.15.2 ~~в транспортных средствах в случае транспортных средств~~ **класса II** и класса III ~~должны иметься две лестницы~~ **должна** **иметься** по крайней мере одна лестница и одна полулестница, если на верхнем этаже перевозится более 30 пассажиров".

Приложение 3, включить новые пункты 7.6.1.17–7.6.1.17.2 следующего содержания:

- "7.6.1.17 в случае транспортных средств класса А или В, если напротив водительской двери имеется еще одна дверь, последняя может рассматриваться в качестве требуемого выхода для пассажиров при условии, что:
- 7.6.1.17.1 рядом с отделением водителя имеется не более одного пассажирского сиденья и
- 7.6.1.17.2 она соответствует положениям пункта 7.6.1.9".

Приложение 3, пункт 7.6.2 изменить следующим образом:

- "7.6.2 **Расположение** выходов
- 7.6.2.1 Транспортные средства **классов I, II и III**, ~~имеющие более 22 пассажирских сидений,~~ должны отвечать изложенным ниже требованиям. ~~Транспортные средства вместимостью не более 22 пассажиров могут отвечать либо требованиям, изложенным ниже, либо предписаниям, содержащимся в пункте 1.2 приложения 7".~~

Приложение 3, пункты 7.6.2.1–7.6.2.1.3, изменить нумерацию на 7.6.2.1.1–7.6.2.1.1.3, а текст следующим образом:

- "7.6.2.1.1 Служебная дверь (служебные двери) должна (должны) располагаться с ближней к обочине стороны транспортного средства, соответствующей направлению движения, **с учетом которого это транспортное средство сконструировано и которое указано изготовителем в карточке сообщения, приведенной в пункте 2.8 добавления 1 к части I приложения 1 к настоящим Правилам. в стране, где транспортное средство получает разрешение на эксплуатацию, причем как минимум По крайней мере,** одна из них должна находиться в передней половине транспортного средства. Это не исключает:
- 7.6.2.1.1.1 наличия специально оборудованной двери в задней торцевой или боковой части транспортного средства для использования вместо служебной двери пассажирами в инвалидных колясках, или
- 7.6.2.1.1.2 наличия дополнительной ~~служебной~~ двери в задней торцевой части транспортного средства главным образом для погрузки/выгрузки грузов или багажа, ~~но~~ которая может быть, **однако,** использована пассажирами, когда этого требуют обстоятельства, или
- 7.6.2.1.1.3 наличия одной или более дополнительных служебных дверей на противоположной стороне ~~транспортных средств~~ **транспортного средства** в случае транспортных средств, предназначенных для использования в обстоятельствах, когда требуется погрузка/выгрузка **пассажиров** с двух сторон **транспортного средства**. ~~Подобные обстоятельства возникают, например, в случае транспортных средств для использования в аэровокзалах, транспортных средств для использования в системах мультимодальных перевозок с применением островных платформ или транспортных средств, которые пересекают границы и въезжают в страны, где движение осуществляется не по той стороне дороги, как это принято в стране, в которой транспортное средство получает разрешение на эксплуатацию.~~ Транспортные средства, оборудованные таким образом, должны

быть снабжены органом (органами) управления, который позволяет (которые позволяют) водителю блокировать обычную работу дверей, которые не используются в данных условиях, или"

Приложение 3, пункт 7.6.2.1.4 исключить.

Приложение 3, включить новые пункты 7.6.2.2–7.6.2.3 следующего содержания:

"7.6.2.2 Транспортные средства классов А и В должны соответствовать следующим требованиям:

7.6.2.2.1 Служебная дверь (служебные двери) должна (должны) располагаться с ближней к обочине стороны транспортного средства, соответствующей направлению движения, с учетом которого это транспортное средство сконструировано и которое указано в карточке сообщения, приведенной в пункте 2.8 добавления 1 к части I приложения 1 к настоящим Правилам.

7.6.2.2.2 Выходы должны быть расположены таким образом, чтобы с каждой стороны транспортного средства имелось не менее одного выхода.

7.6.2.2.3 В передней и задней половине пассажирского салона должно быть предусмотрено по крайней мере по одному выходу".

Приложение 3, пункты 7.6.2.2–7.6.2.3 (прежние), изменить нумерацию на 7.6.2.3–7.6.2.4.

Приложение 3, пункты 7.6.2.4–7.6.2.7 (прежние), изменить нумерацию на 7.6.2.5–7.6.2.8, а текст следующим образом:

"7.6.2.5 По крайней мере один запасной выход должен быть расположен ~~соответственно~~ либо в задней, либо в передней торцевой части транспортного средства. ~~Для транспортных средств класса I и для транспортных средств, в которых задняя часть полностью обособлена от пассажирского салона, это предписание считается выполненным, если установлен аварийный люк. Для В случае~~ двухэтажных транспортных средств данное требование применяется только к верхнему этажу.

В случае транспортных средств классов I и А данное положение считается выполненным, если установлен аварийный люк либо же – при применении пункта 7.6.1.12 – предусмотрен выход с каждой стороны транспортного средства в дополнение к выходам, указанным в пункте 7.6.1.

7.6.2.6 Выходы, расположенные с одной и той же стороны транспортного средства, должны быть равномерно ~~распределены по его~~ **разделены по длине пассажирского салона.**

7.6.2.7 Разрешается установка двери в задней торцевой части транспортного средства при условии, что она не является служебной дверью.

7.6.2.8 ~~При наличии аварийных люков они должны размещаться~~ **Требующиеся аварийные люки размещаются** следующим образом:

а) если имеется только один люк, то он устанавливается в средней трети пассажирского салона; **или**

- b) 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, пункты 7.6.3.1.1–7.6.3.1.3 изменить следующим образом:

- "7.6.3.1.1 служебные двери должны иметь проем, обеспечивающий доступ в соответствии с требованиями, содержащимися в пункте 7.7.1 настоящего приложения;
- 7.6.3.1.2 запасные двери должны иметь проем высотой не менее ~~1 250~~ **1 450** мм и шириной не менее ~~550~~ **600** мм;
- 7.6.3.1.3 площадь запасных окон должна быть не менее 400 000 мм². В это отверстие должен вписываться прямоугольник размером 500 мм x 700 мм;"

Приложение 3, пункт 7.6.3.1.5 изменить следующим образом:

- "7.6.3.1.5 Площадь проема ~~аварийного люка~~ **аварийных люков** должна быть не менее ~~400 000~~ **450 000** мм². В это отверстие должен вписываться прямоугольник размером ~~500 мм~~ **600 мм** x 700 мм".

Приложение 3, включить новые пункты 7.6.4.11–7.6.4.11.2 следующего содержания:

- "7.6.4.11 Если предусмотрена система блокировки в ночное время, то применяются следующие предписания:
- 7.6.4.11.1 система блокировки автоматически отключается, когда ключ в замке зажигания находится в положении "ВКЛ", или
- 7.6.4.11.2 предусмотрен предупредительный сигнал для водителя, указывающий, что система блокировки в ночное время функционирует на одной или нескольких дверях, когда ключ в замке зажигания находится в положении "ВКЛ". Один сигнал может использоваться для информирования по более чем одной двери".

Приложение 3, пункт 7.6.7.2 изменить следующим образом:

- "7.6.7.2 Запасные двери, используемые в качестве таковых, не имеют механического привода, кроме тех случаев, когда после приведения в действие и возвращения в обычное положение **либо одного из механизмов управления служебной дверью, предписанных в пункте 7.6.5.1, либо одного из механизмов, предназначенных для запасной двери, соответствующей предписаниям пункта 7.6.5.1, одного из механизмов управления, предписанных в пункте 7.6.5.1,** двери не закрываются вновь, пока водитель не включит механизм их закрывания. В результате приведения в действие одного из механизмов управления..."

Приложение 3, включить новые пункты 7.6.7.7–7.6.7.7.2 следующего содержания:

- "7.6.7.7 Если предусмотрена система блокировки в ночное время, то применяются следующие предписания:
- 7.6.7.7.1 система блокировки автоматически отключается, когда ключ в замке зажигания находится в положении "ВКЛ", или

- 7.6.7.7.2** предусмотрен предупредительный сигнал для водителя, указывающий, что система блокировки в ночное время функционирует на одной или нескольких дверях, когда ключ в замке зажигания находится в положении "ВКЛ". Один сигнал может использоваться для информирования по более чем одной двери".

Приложение 3, включить новый пункт 7.6.8.7 следующего содержания:

- "7.6.8.7** Любая пленка (например, для целей рекламы, борьбы с вандализмом и т.д.), наносимая тонким слоем на внутреннюю и/или внешнюю поверхность запасного окна, не должна препятствовать или мешать его использованию в качестве аварийного выхода. К удовлетворению соответствующей технической службы должны быть представлены доказательства его надлежащего функционирования".

Приложение 3, пункты 7.6.11–7.6.11.4 надлежит заменить новыми пунктами 7.6.11–7.6.11.7 следующего содержания:

- "7.6.11** Знаки безопасности
- 7.6.11.1** Все знаки безопасности должны соответствовать требованиям, содержащимся в пункте 6.5 стандарта ISO 3864-1:2011.
- 7.6.11.2** Каждый знак безопасности, требуемый настоящими Правилами, используется для передачи только одного сообщения о безопасности. Эта информация представляется в виде пиктограмм, однако на этом же знаке в сочетании с пиктограммами могут быть дополнительно приведены слова, буквы и цифры. Информация излагается и размещается таким образом, чтобы ее можно легко понять.
- 7.6.11.2.1** Знаки безопасности должны соответствовать принципам, обозначенным на приведенных ниже примерных схемах, т.е. должны быть предусмотрены: заголовочный элемент, отражающий сообщение о безопасности, второй элемент, содержащий инструктивную информацию, и третий (факультативный) элемент в нижней части, содержащий текст, не имеющий первостепенного значения.



- 7.6.11.2.2** Пиктограммы, указывающие необходимые действия, которые должны быть предприняты пользователем, содержат изображение человека, использующего данное оборудование или устройство, либо соответствующего органа человека, делающего это.
- 7.6.11.2.3** Пиктограммы, означающие необходимое движение, в надлежащих случаях содержат изображение стрелки, указывающей направление движения. В тех случаях, когда требуется вращательное движение, используется изогнутая стрелка.
- 7.6.11.2.4** В тех случаях, когда должны использоваться устройства, сниматься щиты или открываться двери, пиктограмма указывает выполняемое действие.

- 7.6.11.2.5 Минимальная высота строчной буквы (строчных букв) дополнительных слов, одиночных букв и цифр должна составлять минимум 8 мм. Для написания слов не должны использоваться одни лишь заглавные буквы.
- 7.6.11.3 Все знаки безопасности, видимые изнутри транспортного средства, должны быть изготовлены из фотолюминесцентного материала, у которого характеристики люминесцентного распада соответствуют как минимум подклассификации C в таблице 2 стандарта ISO 17398: 2004 при проведении измерений согласно пункту 7.11 этого стандарта.
- 7.6.11.4 Знаки безопасности не должны размещаться в тех местах, где они могут заслоняться в процессе функционирования транспортного средства. Вместе с тем на запасное окно может быть повешена занавеска или шторка при условии, что дополнительный знак безопасности указывает на нахождение запасного окна за этой занавеской или шторкой.
- 7.6.11.5 Каждый аварийный выход и любой другой выход, соответствующий предписаниям относительно аварийного выхода, обозначается соответствующими пиктограммами, описанными в таблице 3 стандарта ISO 7010:2011; эти пиктограммы должны быть хорошо видимыми как изнутри, так и снаружи транспортного средства.
- 7.6.11.6 Знаки безопасности должны размещаться около либо вокруг всех внутренних и внешних механизмов аварийного управления и устройства (устройств), которое (которые) используется (используются) для того, чтобы разбить запасное окно (запасные окна), либо же на самих этих механизмах и устройствах.
- 7.6.11.7 Ни одна из частей знака безопасности не должна закрывать собой любое приспособление, которое может быть предусмотрено и которое не допускает нецелевого использования соответствующих механизмов и устройств, например предохранительную крышку".

Приложение 3, пункт 7.7.3.2 изменить следующим образом:

- "7.7.3.2 Направление движения контрольного шаблона должно соответствовать предполагаемому направлению движения пассажира, покидающего транспортное средство. Контрольный шаблон удерживается перпендикулярно направлению движения.

В том случае, если запасное окно расположено в задней торцевой части транспортного средства, допускается нахождение в этом пространстве подголовника или других частей сидений при условии, что их можно легко убрать. Основные усилия по перемещению этих элементов с пути эвакуации предпринимаются в направлении выхода".

Приложение 3, пункты 7.7.4.1–7.7.4.1.2 следует исключить.

Приложение 3, пункт 7.7.4.2 изменить нумерацию на 7.7.4.1.

Приложение 3, включить новые пункты 7.8.3–7.8.3.10 следующего содержания:

- "7.8.3 ~~(Зарезервировано)~~ Транспортные средства классов II, III и В должны быть оснащены системой аварийного освещения.
- 7.8.3.1 Должна быть обеспечена возможность приведения системы аварийного освещения в действие водителем с водительского места.
- 7.8.3.2 При использовании аварийного механизма управления любой служебной или запасной дверью должна включаться система аварийного освещения.
- 7.8.3.3 Система аварийного освещения после включения должна функционировать в течение не менее 30 минут, если она не будет отключена водителем.
- 7.8.3.4 Источник энергоснабжения для аварийного освещения должен быть удобно размещен на транспортном средстве таким образом, чтобы был сведен к минимуму риск сбоя в его непрерывном функционировании в результате дорожно-транспортного происшествия.
- 7.8.3.5 Все элементы, обеспечивающие аварийное освещение, должны испускать белый свет.
- 7.8.3.6 Единообразие освещенности, обеспечиваемой данной системой аварийного освещения, оценивается следующим образом:
- Максимальное
единообразие
освещенности = $\frac{\text{Зарегистрированный максимальный уровень освещения}}{\text{Зарегистрированный средний уровень освещения}}$
- Минимальное
единообразие
освещенности = $\frac{\text{Зарегистрированный минимальный уровень освещения}}{\text{Зарегистрированный средний уровень освещения}}$
- 7.8.3.7 Система аварийного освещения должна обеспечивать минимальную освещенность в 10 люкс непосредственно под каждой лампой в пассажирском салоне на высоте 750 мм над осевой линией всех проходов.
- 7.8.3.8 Степень единообразия освещенности по всей длине пассажирского салона на высоте 750 мм над проходами должна составлять 0,15–2.
- 7.8.3.9 Система аварийного освещения должна обеспечивать минимальную освещенность в 1 люкс на уровне пола на осевой линии всех проходов и в центре любой ступеньки, на уровне ступеньки.
- 7.8.3.10 Соответствие требованиям о единообразии должно быть продемонстрировано в течение не менее 30 минут после включения аварийного освещения посредством измерений, производимых на расстоянии не более 2 метров".

Приложение 4, рисунок 20 изменить заголовок следующим образом:

"Испытательное устройство для определения расположения местонахождения поручней"

Приложение 4, рисунок 26 изменить следующим образом:

"Зарезервировано"

Приложение 7, пункт 1.1 изменить следующим образом:

"1.1 Минимальные размеры выходов

Для выходов различных типов должны выдерживаться следующие минимальные размеры:

<i>Проем</i>	<i>Минимальные размеры</i>	<i>Примечания</i>
Служебная дверь	<i>Высота входа:</i> Класс А: 1 650 мм В: 1 500 мм	Высота проема служебной двери измеряется как вертикальное расстояние по вертикальной плоскости горизонтальных проекций средней точки дверного проема и верхней поверхности нижней ступеньки.
	<i>Высота проема</i>	Вертикальная высота проема служебной двери должна быть такой, чтобы обеспечивалось свободное перемещение двойного щита, упомянутого в пункте 7.7.1.1 приложения 3. Верхние углы могут быть закруглены, причем радиус закругления не должен превышать 150 мм.
	<i>Ширина:</i> Одинарная дверь: 650 мм Двойная дверь: 1 200 мм	Для транспортных средств класса В, в которых высота проема служебной двери составляет 1 400 и 1 500 мм, минимальная ширина проема одинарной двери должна составлять 750 мм. Для всех транспортных средств ширина любой служебной двери может быть уменьшена на 100 мм, если измерение производится на уровне поручней, и на 250 мм, когда это требуется в случае выступающих надколесных дуг, механизма включения автоматического или дистанционного управления дверьми либо наклона ветрового стекла.
Запасная дверь	<i>Высота:</i> 1 250 мм	Ширина может быть уменьшена до 300 мм, если это требуется в случае выступающих надколесных дуг, при условии, что ширина составляет 550 мм на минимальной высоте в 400 мм над самой низкой частью дверного проема. Верхние углы могут быть закруглены, причем радиус закругления не должен превышать 150 мм.
	<i>Ширина:</i> 550 мм	
Запасное окно и аварийный люк	<i>Площадь проема:</i> 400 000 мм ²	В это отверстие должен вписываться прямоугольник размером 500 мм x 700 мм.
Аварийный люк	<i>Площадь проема:</i> 450 000 мм ²	В это отверстие должен вписываться прямоугольник размером 600 мм x 700 мм.

Приложение 7, пункты 1.2–1.2.4 следует исключить.

II. Обоснование

Основная часть текста:

Пункт 2.41

Добавление определения "системы блокировки в ночное время", включая соответствующие пункты Правил, в частности пункты 7.6.4.11 (служебные двери) и 7.6.7.7 (запасные двери). По мнению Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), централизованная блокировка в ночное время облегчит усилия большинства европейских операторов, направленные на обеспечение некоторых из основных требований о безопасности. Неофициальная группа по СДОАВ решила рассмотреть этот вопрос, так как использование централизованной системы (централизованных систем) блокировки в ночное время может отразиться на функционировании аварийных выходов.

Пункт 2.42

Добавление определения "системы аварийного освещения". Неофициальная группа по СДОАВ решила, что система аварийного освещения позволит оказать конкретное содействие лицам, находящимся в транспортном средстве, при их эвакуации из этого транспортного средства в случае аварии.

Пункт 2.43

Неофициальная группа сочла, что уместно включить новые положения о знаках безопасности для повышения уровня безопасности посредством согласования соответствующих знаков. Неофициальная группа решила включить положения, касающиеся знаков безопасности, в пересмотренный пункт 7.6.11 (Знаки безопасности).

Пункт 10 (переходные положения)

Неофициальная группа достигла согласия по довольно объемному тексту переходных положений, с тем чтобы предприятия могли привести свою продукцию в соответствие с установленными требованиями.

Приложение 3

Пункт 7.6.1.7

Ни одно из условий, указанных в пункте 7.7.5.1, не применяется к отделению водителя. В данной связи наибольшим образом подходит пункт 7.7.5.1.1.1, однако в большинстве транспортных средств невозможно переместить щит вперед на расстояние 660 мм, поскольку приборная доска перед водителем обычно закруглена таким образом, чтобы органы управления находились в пределах досягаемости водителя. Данное предложение направлено на то, чтобы контрольный шаблон в проходе перемещался до касания спинки сиденья водителя (с учетом сиденья водителя, установленного по направлению движения, и пункта 7.6.1.9.3, в котором описывается возможность использования двери водителя в качестве выхода для пассажиров) и затем перемещался до крайней передней точки подушки сиденья водителя. Это обеспечило бы достаточное пространство по высоте и ширине, позволяющее водителю занимать свое сиденье либо покидать его.

Пункт 7.6.1.7.1

Требования относительно запасных окон указаны в пункте 7.6.3.1.3, поэтому большей точности можно добиться посредством перенесения нынешнего текста пункта 7.6.3.1.3 в пункт 7.6.1.7.1.

Пункт 7.6.1.7.2

Минимальные габариты применимы только к служебным дверям.

Смысл данного пункта будет более ясным, если его текст будет касаться только сиденья водителя и находящихся рядом с ним сидений (без учета прохода к пассажирскому салону). Требования относительно пяти дополнительных сидений переносятся в новый пункт (7.6.1.7.5).

Пункт 7.6.1.7.3

Последнее предложение пункта 7.6.1.7.2, помогающее определить технические требования в отношении выходов, определенных в пунктах 7.6.1.7.1 и 7.6.1.7.2, следует изложить в рамках отдельного пункта 7.6.1.7.5.

Технические требования следует изложить сразу же после положений о том, в каких случаях и в каких местах требуются выходы.

Нумерация пункта 7.6.1.7.3 изменяется на 7.6.1.7.4.

Текст существующего пункта 7.6.1.7.3 труден для понимания. Цель данного изменения состоит в разъяснении того, что в тех случаях, когда не имеется приемлемого прохода от отделения водителя и любых пассажирских сидений, находящихся рядом с водителем, в пассажирский салон, двери для водителя и двери для пассажиров с противоположной стороны транспортного средства недоступны для других пассажиров и не должны рассматриваться в качестве выхода для лиц, находящихся в пассажирском салоне. Согласно установленным требованиям, число выходов в пассажирском салоне, определенное в пункте 7.6.1, не входят двери, предусмотренные для водителя и пассажира, занимающего переднее сиденье.

Новый пункт 7.6.1.7.5

Текст перенесен из пункта 7.6.1.7.2 и изменен для уточнения следующих обстоятельств:

- a) пять дополнительных сидений предусмотрены в дополнение к любым пассажирским сиденьям возле водителя;
- b) поскольку не существует никакого прохода между передними сиденьями (предусмотренными для водителя и находящихся рядом пассажиров) и пятью дополнительными сиденьями, эти дополнительные сиденья должны рассматриваться в качестве находящихся в отдельном салоне с требуемым числом выходов (двумя), одним из которых должна быть запасная дверь, обеспечивающая доступ к основному пассажирскому салону.

Примечание: Пункты 7.6.1.8 и 7.6.1.9 касаются конкретно транспортных средств, в которых имеется приемлемый проход от сиденья водителя и сидений, находящихся рядом с ним пассажиров, в пассажирский салон. Пункт 7.6.1.8 предусматривает, что в таких транспортных средствах не требуется внешнего выхода из отделения водителя; вместе с тем в пункте 7.6.1.9 указано, что при наличии выхода этот выход может рассматриваться в качестве выхода, предназначенного для пассажиров, без какого-либо ограничения числа пассажиров.

Пункт 7.6.1.9

Уточнение относительно того, что в тех случаях, когда не существует приемлемого прохода между пассажирским салоном и отделением водителя, дверь, предназначенная для водителя, и/или дверь, предназначенная для пассажиров, занимающих переднее сиденье, может использоваться пассажирами только в транспортных средствах класса А или В. Данная возможность предусмотрена в Правилах № 52 ООН и не предусмотрена в Правилах № 36 ООН.

Пункт 7.6.1.9.1

Требования относительно запасных дверей указаны в пункте 7.6.3.1.2, поэтому более уместно сослаться на этот пункт, чем на пункт 7.6.3.1, применимый ко всем выходам.

Пункт 7.6.1.9.3

Пункт 7.6.1.7.2 касается контрольного шаблона, а не щита. В тексте на английском языке слово "can" является более уместным, чем "could".

Пункт 7.6.1.11

Предельное число пассажиров, определяющее необходимость установления дополнительного аварийного люка, изменено с 50 на 30 в интересах повышения безопасности, поскольку в случае опрокидывания транспортного средства на бок, основными аварийными выходами обычно служат именно люки в крыше транспортного средства.

Пункт 7.6.1.12

Последние поправки к данному пункту содержатся в документе ECE/TRANS/WP.29/2011/36. Однако неофициальная группа по СДОАВ считает, что новые положения о безопасности не следует ограничивать транспортными средствами классов I и A. Кроме того, одобряется включение некоторых инструкций относительно проверки посредством ссылки на Правила № 100 ООН. Неофициальная группа по СДОАВ надеется, что GRSG примет какое-то решение по этому добавленному предложению.

Пункты 7.6.1.15.1 и 7.6.1.15.2

Эксперты неофициальной группы стремились повысить безопасность посредством изменения предельного числа пассажиров транспортных средств класса II с 50 на 30, несмотря на проблемы, которые могут в данной связи возникнуть в случае некоторых транспортных средств меньшей длины, относящихся к классу II.

Пункты 7.6.1.17 и 7.6.1.17.2

Уточнение условий, при которых дверь, предназначенная для водителя, может рассматриваться в качестве запасной двери для лиц, находящихся в пассажирском салоне.

Пункт 7.6.2.1

Неофициальная группа решила уточнить текст путем разделения положений, применимых к транспортным средствам классов I, II и III (пункт 7.6.2.1), и положений, применимых к транспортным средствам классов A и B (пункт 7.6.2.2).

Пункт 7.6.2.1.1

Редакционные изменения

Пункт 7.6.2.1.1.2

Неофициальная группа решила расширить положение о допустимом использовании дополнительной двери в задней торцевой части транспортного средства за счет двери (дверей), предназначенной (предназначенных) для помещения в него груза (продуктов питания, багажа, лыж и т.д.). Данное положение увязано с положениями пункта 7.6.2.7.

Пункт 7.6.2.1.1.3

Данный пункт, который уже включен в нынешний текст Правил, касается транспортных средств, пересекающих Ла-Манш или функционирующих в аэропортах. Подобные обстоятельства возникают, например, в случае транспортных средств, предназначенных для использования в аэропортах, транспортных средств, предназначенных для использования в системах мультимодальных перевозок с применением островных платформ, или транспортных средств, которые пересекают границы и въезжают в страны, где движение осуществляется не по той стороне дороги, как это принято в стране, в которой транспортное средство получает разрешение на эксплуатацию.

Пункт 7.6.2.1.4

Формулировка нынешнего текста прежнего пункта 7.6.2.1.4 перенесена в новый пункт 7.6.2.2.5, касающийся транспортных средств классов А и В.

Пункт 7.6.2.2 (новый)

Данный пункт и его подпункты являются следствием перестановки положений, разъяснявшихся выше (см. обоснование по пункту 7.6.2.1). Предлагаемая формулировка основана на второй части прежнего пункта 7.6.2.

Пункты 7.6.2.2.1–7.6.2.2.3

Эти положения взяты из прежнего пункта 1.2 приложения 7.

Пункт 7.6.2.2.3: замена термина "пространство для пассажиров" (пункт 1.2.3 нынешнего приложения 7) на "пассажирский салон".

Пункт 7.6.2.5 (новый)

- a) Неофициальная группа достигла согласия относительно того, что в отношении нижнего этажа двухэтажных транспортных средств приемлемого решения пока не найдено.
- b) Предполагается, что одноэтажные транспортные средства класса I и транспортные средства класса А не должны опрокидываться, поэтому необходимости в установке каких-либо люков в крыше нет.
- c) Согласно пункту 7.6.1.12 транспортные средства классов I и А не должны оборудоваться аварийными люками в тех местах, где установлены технические элементы, которые представляют возможную опасность для пассажиров, пользующихся аварийными люками (например, высоковольтные системы, системы, содержащие опасные жидкости и/или газ, и т.д.).

Пункт 7.6.2.6 (новый)

Усовершенствование формулировки, не требующее каких-либо разъяснений.

Пункт 7.6.3.1.2

Неофициальная группа стремилась пересмотреть минимальные габариты запасных дверей с учетом технического прогресса и комплектации средних пользователей (пожилых людей и т.д.).

В этом смысле эксперты сочли, что уместно использовать габариты, соответствующие антропологическим размерам 50-го перцентиля взрослого мужчины СРЭХ–2003 (с поправками, внесенными в октябре 2009 года): глава 14 "Антропометрия и биомеханика" (стандарт разработки эргономических характеристик Федеральной авиационной ассоциации США – <http://hf.tc.faa.gov/hfds/>; см. также документ SDWEE-07-06).

Было сочтено, что данный выбор соответствует высоте шаблонов, которые используются в пассажирском салоне и не могут в настоящее время перемещаться за пределы двери (высотой 1 400 мм).

Пункт 7.6.3.1.4

С учетом предусмотренного в EURO-VI требования о пространстве в задней торцевой части транспортных средств классов II и III поставлена техническая задача, состоящая в превышении нынешнего требования о размерах 350 x 1 550 мм; поэтому неофициальная группа предлагает не вносить поправки в текст пунктов 7.6.3.1.3 и 7.6.3.1.4.

Пункт 7.6.3.1.5

Считается, что увеличение требуемых габаритов аварийных люков позволяет повысить уровень безопасности. Данное предложение нацелено на увеличение поверхности люка на 12,5% для учета реальных ситуаций; речь идет о пассажирах в зимней одежде, престарелых людях и т.д. С учетом тех же соображений безопасности минимальная площадь, в которую должен вписываться прямоугольник в проеме люка, увеличивается на 20%.

Вместе с тем было решено не увеличивать габариты выходов по бокам транспортных средств по следующим причинам:

- a) верхнее пространство ограничено, между тем как требующиеся в настоящее время габариты для боковых выходов уже считаются достаточными;
- b) размер люков был увеличен также по просьбе спасательных служб (исследования Германии, БАСт) в целях эвакуации раненых пассажиров через люки;
- c) в большинстве случаев, когда в момент аварии транспортное средство остается на колесах, для эвакуации из него используются служебные двери, а не боковые аварийные выходы.

Пункт 7.6.4

Считается, что технические требования к служебным дверям выходят за рамки компетенции неофициальной группы по СДОАВ, за исключением положений, касающихся систем блокировки в ночное время (пункт 7.6.4.11 и последующие пункты), которые были добавлены.

Пункты 7.6.4.11–7.6.4.11.2

См. обоснования к новому пункту 2.41 (определение "системы блокировки в ночное время").

Пункт 7.6.7.2

Нынешний пункт 7.6.7.2 допускает использование запасных дверей с механическим приводом при условии, что они соответствуют известным положениям. Согласно одному из этих положений должно быть предусмотрено аварийное устройство для открывания запасной двери. Однако нынешняя формулировка касается одного из устройств, предписанных в пункте 7.6.5.1 и являющихся аварийным устройством для управления служебными дверями с механическим приводом. В результате может быть сделан (неверный) вывод о том, что запасная дверь с механическим приводом может открываться аварийным устройством, предусмотренным для служебной двери (служебных дверей). В предлагаемой формулировке уточняется, что для открытия двери может использоваться любой из механизмов управления либо механизм, предназначенный для конкретной запасной двери.

Пункт 7.6.7.7

См. обоснования к пункту 2.41 (система блокировки в ночное время).

Пункт 7.6.8.7

Большинство изготовителей еще до официального утверждения по типу конструкции наносят внутри транспортного средства тонкий слой пленки (в целях борьбы с вандализмом). Данная позиция проверяется в пунктах проведения ПТО, и ответственность за возможные нарушения возлагается на оператора. Некоторые Договаривающиеся стороны требуют от изготовителя доказательства того, что эта пленка не оказывает отрицательного воздействия на окно по смыслу Правил № 107 и 43 ООН.

Пункт 7.6.11

Пункты 7.6.11.1–7.6.11.4 заменяются новыми пунктами 7.6.11.1–7.6.11.7.

Пункт 7.6.11.1

Неофициальная группа считает, что такое согласование является верным подходом к решению проблемы обеспечения безопасности. Вместе с тем данная поправка оправдывает включение предлагаемых переходных положений.

Пункт 7.6.11.2

Неофициальная группа решила высказаться за использование пиктограмм с дополнительными пояснительными формулировками во всех случаях, когда это необходимо.

Пункты 7.6.11.2.1–7.6.11.2.4

Неофициальная группа высказалась за указание движения в обязательном порядке, когда это необходимо, и за согласование схемы знаков безопасности.

Пункт 7.6.11.2.5

Минимальные требования относительно формата знаков для удобства их понимания. Слова, написанные заглавными буквами, читать труднее, чем слова, написанные строчными буквами.

Пункт 7.6.11.3

Несмотря на то, что предлагаемое требование относительно фотолюминесцентных знаков может помешать использованию других систем, неофициальная группа сочла, что выигрыш в смысле обеспечения безопасности имеет более важное значение.

Пункт 7.6.11.4

Неофициальная группа предлагает данную формулировку в качестве одного из решений поставленной перед операторами задачи, состоящей в обеспечении видимости знаков безопасности наряду с оснащением транспортных средств занавесками и шторками.

Пункты 7.6.11.5–7.6.11.7

Неофициальная группа считает, что такое согласование повышает общую безопасность в аварийной ситуации.

Пункт 7.7.3.2

Данный аспект связан со случаем, обусловившим учреждение неофициальной группы по СДОАВ. По соображениям безопасности было решено, что важно, чтобы путь эвакуации через запасное окно, находящееся в задней торцевой части транспортного средства, оставался свободным от каких-либо препятствий. Было сочтено, что важно несколько усовершенствовать данную формулировку для недопущения того, чтобы это положение снижало эффективность таких других элементов, как ремни безопасности, подголовники, спинки сидений и т.д. в контексте обеспечения безопасности. В этой связи эксперты решили, что следует допустить возможность некоторого перемещения таких предметов при условии, что это не создаст препятствия для эвакуации пассажиров из транспортного средства в аварийной ситуации.

Пункт 7.7.4.1 (прежний)

Сообщения о дорожно-транспортных происшествиях с участием автобусов свидетельствуют о том, что аварийные люки в крыше используются только в том случае, когда городской или междугородный автобус опрокидывается. Если городской или междугородный автобус остается в положении, допускающем его движение, то аварийные люки не используются пассажирами в аварийной ситуации.

Этим объясняется отсутствие требования относительно опор. Следует также исключить рис. 26 в приложении 4, на который сделана ссылка в этих пунктах.

Пункт 7.8.3

Неофициальная группа решила, что в среднесрочной перспективе можно добиться некоторого повышения безопасности посредством урегулирования аспектов аварийного освещения. Требования относительно аварийного освещения взяты из используемого в Соединенном Королевстве стандарта EN 13272 (виды применения на железных дорогах: электрическое освещение подвижного состава в системах общественного транспорта).

Приложение 4

Рис. 26

Рис. 26 исключен в результате исключения пункта 7.7.4.1.2, поскольку аварийные люки в крыше используются только в случае опрокидывания городского или междугородного автобуса.

Приложение 7

Пункт 1.1

Увеличение габаритов аварийного люка улучшает возможность эвакуации лиц, находящихся в транспортном средстве, в аварийной ситуации. См. обоснование к пункту 7.6.3.1.5.

Пункт 1.2

Положения этого пункта перенесены в пункт 7.6.2.2.
