



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**Рабочая группа по общим предписаниям,  
касающимся безопасности**116-я сессия**

Женева, 1–5 апреля 2019 года

Пункт 2 а) предварительной повестки дня

**Поправки к правилам, касающимся городских  
и междугородных автобусов:****Правила № 107 ООН (транспортные средства  
категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>)****Предложение по дополнению 8 к поправкам серии 06,  
дополнению 3 к поправкам серии 07 и дополнению 1  
к поправкам серии 08 к Правилам № 107 (транспортные  
средства категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>)****Представлено экспертом от Италии\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Италии в целях внесения поправок в приложение 3 к Правилам, касающееся требований к испытаниям, которым должны удовлетворять все городские и междугородные автобусы в части запасных выходов и дверей. Он представляет собой пересмотренный вариант требований, предложенный прежней неофициальной рабочей группой по служебным дверям, люкам и запасным выходам (СДЛЗВ). Изменения к действующему тексту Правил № 107 ООН выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, – зачеркнут.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Приложение 3, пункты 7.6.2.5 и 7.6.2.5.1 изменить следующим образом:

- «7.6.2.5 По крайней мере один запасной выход должен быть расположен либо в задней, либо в передней торцевой части транспортного средства.
- 7.6.2.5.1 В случае транспортных средств классов I, ~~н~~ А и В (**класс В с внутренним объемом менее 25 м<sup>3</sup>**) требования пункта 7.6.2.5 считаются выполненными, если установлен аварийный люк либо – в случае применения пункта 7.6.1.12 – предусмотрен выход с каждой стороны транспортного средства в дополнение к выходам, указанным в пункте 7.6.1 выше».

## II. Обоснование

1. В пункте 7.6.2.5 предусматривается выход в передней торцевой части в том случае, если в транспортном средстве класса В оборудовать такой выход невозможно в связи с тем фактом, что ветровое стекло должно удовлетворять требованиям Правил № 43 ООН.

2. В Правилах № 107 ООН предусматривается обязательное минимальное число аварийных выходов, которые перечислены в пункте 7.6.1.4 приложения 3. В случае транспортного средства класса В таких аварийных выходов должно быть не менее четырех. С учетом этих требований нужны следующие выходы:

- a) одна дверь (1) в соответствии с пунктом 7.6.1.1;
- b) один аварийный люк (1) в соответствии с пунктом 7.6.1.10;
- c) один выход с каждой стороны транспортного средства (1) в соответствии с пунктом 7.6.2.2.2;
- d) один выход в задней половине и в передней половине транспортного средства (1) в соответствии с пунктом 7.6.2.2.3; и
- e) одна дверь с передней и задней стороны транспортного средства (1) в соответствии с пунктом 7.6.2.5;

Таким образом, число выходов должно быть минимум пять, а не четыре.

3. По этой причине транспортное средство класса В объемом менее 25 м<sup>3</sup> может рассматриваться – даже в случае наличия риска переворачивания – в качестве транспортного средства класса I или класса А, соответствующего требованиям пункта 7.6.2.5.1, поскольку речь в данном случае идет о небольшом транспортном средстве, у которого расстояние до крыши и до боковой стенки также небольшое. Кроме того, в соответствии с пунктом 7.6.3.1.5 поправок серии 05 к Правилам № 107 ООН размеры аварийных люков были увеличены (минимальная площадь: с 400 000 мм<sup>2</sup> до 450 000 мм<sup>2</sup>). Наличие люка в заднем отделении может компенсировать отсутствие выхода спереди.