



---

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

Женева, 12–15 октября 2021 года

Пункт 2 а) предварительной повестки дня

**Поправки к правилам, касающимся****городских и междугородных автобусов:****Правила № 107 ООН****(транспортные средства категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub>)****Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 07  
и дополнению 4 к поправкам серии 08  
к Правилам № 107 ООН****Представлено экспертом от неофициальной рабочей группы  
по поведению общей конструкции транспортных средств  
категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> в случае пожара\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от неофициальной рабочей группы по поведению общей конструкции транспортных средств категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> в случае пожара (НРГ по ПМСП) для внесения поправок в Правила № 107 ООН с целью повышения эффективности приспособлений, предназначенных для разбивания стекла. В его основу положен неофициальный документ GRSG-121-26. Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Приложение 3, пункт 7.6.8.2 изменить следующим образом:

- «7.6.8.2 Каждое запасное окно должно:
- 7.6.8.2.1 либо легко и быстро открываться изнутри и снаружи транспортного средства при помощи соответствующего приспособления; это положение предусматривает возможность использования, например, многослойного бесколочного стекла или стекла, изготовленного из пластического материала;
- 7.6.8.2.2 либо иметь ~~легко разбиваемое предохранительное~~ **упрочненное** стекло. Последнее положение исключает возможность использования слоистого стекла или стекла, изготовленного из пластического материала. Вблизи каждого запасного окна **или же на нем** должно находиться **стационарно установленное и простое в использовании** приспособление для **разбивания** стекла, легко доступное для лиц, находящихся в транспортном средстве, ~~позволяющее разбить каждое окно. Стекло или~~ **стекла должны легко разбиваться при однократном осознанном воздействии любого лица, использующего данное приспособление, с тем чтобы можно было без труда удалить запасное окно. Техническая служба проводит проверку путем испытания этого приспособления».**

Приложение 3, пункт 7.6.8.2.2, включить новые пункты 7.6.8.2.2.1–7.6.8.2.2.4 следующего содержания:

- «7.6.8.2.2.1 Для обеспечения оптимальной видимости приспособления для разбивания стекла высота его установки должна соответствовать верхней трети высоты поверхности окна, оно должно иметь маркировку красного цвета и должно дополняться предупреждающим знаком.
- 7.6.8.2.2.2 Приспособление должно быть оснащено защитной крышкой либо его конструкция должна препятствовать его непреднамеренному использованию и должно предусматривать необходимость дополнительных действий для разблокировки приспособления со стороны использующего его лица. При наличии защитной крышки приспособление для разбивания стекла должно оставаться видимым для пассажиров.
- 7.6.8.2.2.3 В том случае, если применение приспособления технически не совместимо с изложенными выше требованиями о его расположении, приспособление может находиться вблизи каждого запасного окна либо может быть прикреплено к нему. Вместе с тем во время официального утверждения типа изготовитель предоставляет технической службе удовлетворительные доказательства следующего:
- а) проведения анализа для определения местонахождения приспособления;
- б) определения принимаемых мер для недопущения непреднамеренного использования.

Эти доказательства проверяются технической службой в процессе официального утверждения.

- 7.6.8.2.2.4 Внутренняя поверхность каждого запасного окна может быть оснащена пластиковой пленкой, позволяющей снять стекло или стекла руками. Пластиковая пленка должна быть вырезана на внешнем крае запасного окна в соответствии с шаблонами, приведенными на рис. 32 приложения 4. В случае оснащения пластиковой пленкой аварийного выхода она должна быть совместимой с приспособлением для разбивания стекла и не должна

снижать его эффективности. Кроме того, не должны изменяться характеристики официально утвержденных стеклянных материалов. В задней торцевой части транспортного средства такое приспособление для разбивания стекла запасных окон устанавливают либо в центре над запасным окном или под ним, либо в качестве альтернативы — по краям окна.»

Приложение 3, пункт 7.6.9.5 изменить следующим образом:

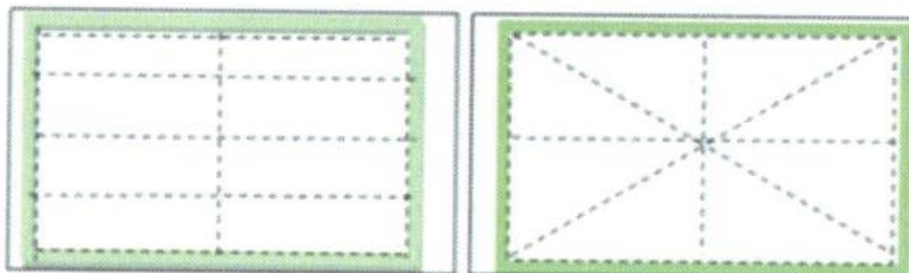
- «7.6.9.5 Аварийные люки должны легко открываться или сниматься как изнутри, так и снаружи. Однако это требование не толкуют как исключющее возможность запираания аварийного люка в целях обеспечения безопасности транспортного средства, когда в нем никого нет, при условии, что аварийный люк можно всегда открыть или снять изнутри с помощью обычного опирающегося механизма или механизма для снятия люка. В случае легко разбиваемого люка с упрочненным стеклом поблизости от него либо в самом люке устанавливают используют стационарно установленное приспособление, легко доступное для лиц, находящихся в транспортном средстве. Стекло или стекла должны разбиваться при однократном осознанном воздействии любого лица, использующего данное приспособление, с тем чтобы можно было без труда удалить аварийный люк. Техническая служба проводит проверку путем испытания этого приспособления.
- 7.6.9.5.1 Для обеспечения оптимальной видимости приспособления для разбивания стекла оно должно иметь маркировку красного цвета и должно дополняться предупреждающим знаком.
- 7.6.9.5.2 Приспособление должно быть оснащено защитной крышкой либо его конструкция должна препятствовать его непреднамеренному использованию и должно предусматривать необходимость дополнительных действий для разблокировки приспособления со стороны использующего его лица. При наличии защитной крышки приспособление для разбивания стекла должно оставаться видимым пассажирами.
- 7.6.9.5.3 Внутренняя поверхность каждого аварийного люка может быть оснащена пластиковой пленкой, позволяющей снять стекло или стекла руками. Пластиковая пленка должна быть вырезана на внешнем крае аварийного люка в соответствии с шаблонами, приведенными на рис. 32 приложения 4. В случае оснащения пластиковой пленкой аварийного люка она должна быть совместимой с приспособлением для разбивания стекла и не должна снижать его эффективности. Кроме того, не должны изменяться характеристики официально утвержденных стеклянных материалов».

Приложение 4, после рис.31 включить следующее:

«Рис. 32

Шаблоны для вырезания пластиковой пленки на запасном окне или аварийном люке

(См. приложение 3, пункты 7.6.8.2.2.4 и 7.6.9.5.3)



»

## II. Обоснование

1. В ходе сто девятнадцатой сессии GRSG эксперты достигли согласия относительно расширения сферы деятельности НРГ по ПМСИ с целью рассмотрения конкретного вопроса об эффективности приспособления для разбивания стекла.
2. После дискуссии, проведенной экспертами, было решено, что его эффективность можно повысить с учетом следующих трех основных принципов:
  - более удобное местоположение;
  - более четкая видимость;
  - более простое использование.
3. В настоящем предложении нашли отражение следующие соображения:
  - недопущение непреднамеренного срабатывания;
  - технические требования, не являющиеся ограничительными с точки зрения конструкции;
  - простые действия для разрушения всех слоев и обеспечения надежности;
  - усилия, скорректированные для всех пассажиров, стремящихся покинуть транспортное средство;
  - определение приспособленного местонахождения;
  - облегчение возможности удаления стекла после его разбивания.
4. В настоящем предложении изложены предварительные соображения на этот счет, и в рамках группы все еще продолжается дискуссия для определения наиболее оптимального подхода в контексте используемых в настоящее время устройств.