



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Семьдесят третья сессия

Женева, 15–19 мая 2023 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**Правила № 16 ООН (ремни безопасности)****Предложение по поправкам серии 09  
к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)****Представлено экспертом от Франции\* \*\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Франции для уточнения: а) того, каким образом оценивать подключение системы сигнализации о непристегнутом ремне безопасности в случае съемных сидений, и б) процедуры испытания систем сигнализации о непристегнутом ремне безопасности (сигнализации первого и второго уровня), визуального предупреждения и требований к системам сигнализации о непристегнутом ремне безопасности на заднем(их) ряду(ах) сидений. 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 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

\*\* Настоящий документ был представлен с опозданием по техническим причинам.



## I. Предложение

Пункт 8.4.2.1.1 изменить следующим образом (исключить рисунок в конце пункта):

«**8.4.2.1.1** Датчик визуального предупреждения должен располагаться таким образом, чтобы он был без труда видим и распознаваем водителем при дневном освещении и в ночное время, а также позволял отличать его от других сигнальных обозначений».

Пункт 8.4.4.3 изменить следующим образом:

«**8.4.4.3** Цвет визуального предупреждения может быть не красным, а другим, и обозначение визуального предупреждения в случае ремней безопасности, охватываемых пунктом 8.4.1.2, может содержать элементы, которые не определены в Правилах № 121 ООН. Кроме того, сигнализацию первого уровня для сидений, охватываемых пунктом 8.4.1.2, может аннулировать водитель. **В этом случае водитель должен осознавать, что он аннулирует сигнализацию первого уровня**».

Пункт 8.4.4.5 изменить следующим образом:

«**8.4.4.5** Сигнализация второго уровня активируется, когда ремень безопасности отстегивается при функционировании транспортного средства в обычных условиях эксплуатации **или, по усмотрению изготовителя, когда ремень безопасности отстегнут или отстегивается при функционировании транспортного средства в обычных условиях эксплуатации и, по усмотрению изготовителя, выполнено условие или любое сочетание условий, перечисленных в пунктах 8.4.2.4.1.1–8.4.2.4.1.3**».

Включить новые пункты 8.4.6–8.4.6.4 следующего содержания:

«**8.4.6** **Требование в отношении подключения системы сигнализации о непристегнутом ремне безопасности в случае съемных сидений**

**8.4.6.1** **Съемные сиденья без ручного подключения**

**8.4.6.1.1** **При установке сиденья в транспортном средстве подключение должно производиться автоматически.**

**8.4.6.2** **Съемные сиденья с ручным подключением**

**8.4.6.2.1** **Разъемы съемных сидений должны быть хорошо видны в процессе установки.**

**8.4.6.2.2** **Транспортное средство должно иметь наклейку с указанием цели подключения, а также способов подключения и отключения системы сигнализации о непристегнутом ремне безопасности в виде пиктограммы, которая может содержать пояснительный текст.**

**8.4.6.2.3** **Наклейка должна быть стационарно прикреплена к транспортному средству и расположена так, чтобы ее было четко видно в процессе установки.**

**8.4.6.2.4** **Если разъем неправильно подсоединен или отсоединен в случае съемных сидений, охватываемых пунктом 8.4.1.1, то при повернутом ключе зажигания или активированной функции центрального управления водителю должен подаваться предупреждающий сигнал, видимый в течение 30 секунд.**

**8.4.6.2.5** **Если сиденье является съемным и охватывается пунктом 8.4.1.2, то визуальное предупреждение, предусмотренное в пункте 8.4.4.2, должно указывать по крайней мере все задние сиденья и позволять смотрящему вперед водителю, находящемуся на сиденье водителя, выявлять любое съемное сиденье, у которого неправильно подсоединен или отсоединен разъем, причем при повернутом ключе**

зажигания или активированной функции центрального управления это предупреждение должно подаваться в течение 60 секунд.

В случае сидений, которые могут фиксироваться в различных установленных положениях внутри транспортного средства (например, смонтированы на направляющих в полу), визуальное предупреждение должно по крайней мере указывать, когда разъем заднего съемного сиденья неправильно подсоединен или отсоединен.

- 8.4.6.3 Наличие или отсутствие съемного сиденья не должно негативно сказываться на работе системы сигнализации о непристегнутом ремне безопасности на других сиденьях.
- 8.4.6.4 Система сигнализации о непристегнутом ремне безопасности на съемных сиденьях не должна подавать ложных сигналов об использовании ремней, независимо от того, установлены эти сиденья в транспортном средстве или нет».

*Включить новые пункты 15.6–15.6.7 следующего содержания:*

- «15.6 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 09 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказываться в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 09.
- 15.6.1 Начиная с 1 сентября 2025 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок предшествующих серий, которые были впервые предоставлены не ранее 1 сентября 2025 года.
- 15.6.2 До 1 сентября 2027 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа ООН на основании поправок предшествующих серий, которые были впервые предоставлены до 1 сентября 2025 года.
- 15.6.3 Начиная с 1 сентября 2027 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам.
- 15.6.4 Независимо от пункта 15.6.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа в отношении ремней безопасности и удерживающих систем, выданные на основании поправок любых предшествующих серий к настоящим Правилам ООН, при условии что такая возможность предусмотрена переходными положениями в этих соответствующих предыдущих сериях поправок.
- 15.6.5 Независимо от пункта 15.6.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок любых предшествующих серий к настоящим Правилам и касающиеся транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 09, при условии, что такая возможность предусмотрена переходными положениями в этих соответствующих предыдущих сериях поправок.
- 15.6.6 Независимо от пунктов 15.6.1 и 15.6.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать отступления в соответствии с пунктом 15.4.2, если транспортное средство было впервые официально утверждено на основании поправок серий 07 или 08 к настоящим Правилам до 1 сентября 2022 года. Эти отступления остаются в силе в случае

распространения официальных утверждений, предоставленных впервые до 1 сентября 2022 года.

- 15.6.7 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа ООН на основании любой предшествующей серии поправок к настоящим Правилам».

Приложение 2 изменить следующим образом:

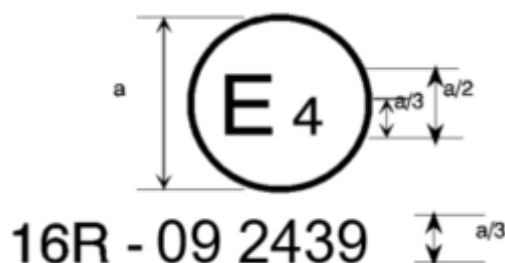
## Приложение 2

### Схемы знака официального утверждения

1. Схемы знаков официального утверждения транспортного средства в отношении установки ремней безопасности

Образец А

(См. пункт 5.2.4 настоящих Правил)

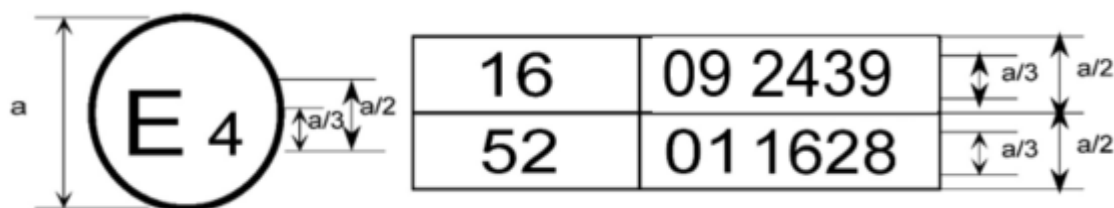


$a = 8$  мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден на основании Правил № 16 в Нидерландах (E 4) в отношении ремней безопасности. Номер официального утверждения означает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 16 с поправками серии **09**.

Образец В

(См. пункт 5.2.5 настоящих Правил)

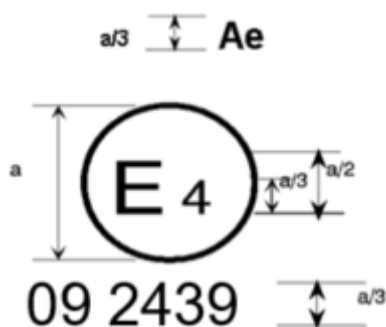


$a = 8$  мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании правил № 16 и № 52<sup>1</sup>. Номера официального утверждения означают, что на даты предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 16 уже включали поправки серии **09**, а в Правила № 52 — поправки серии 01.

2. Схемы знаков официального утверждения ремней безопасности (см. пункт 5.3.5 настоящих Правил).

<sup>1</sup> Второй номер приведен только в качестве примера.



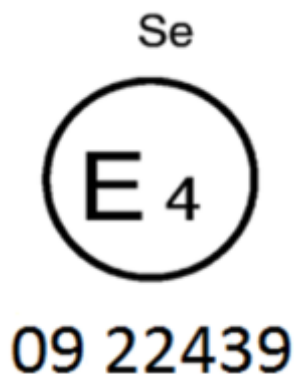
$a = 8$  мм мин.

Ремень безопасности, на котором проставлен изображенный выше знак официального утверждения, представляет собой ремень с креплением в трех точках (“А”), снабженный устройством для поглощения энергии (“е”) и официально утвержденный в Нидерландах (Е 4) под номером 082439, причем в момент предоставления официального утверждения настоящие Правила уже включали поправки серии 06, 07, ~~и~~ 08 или 09.

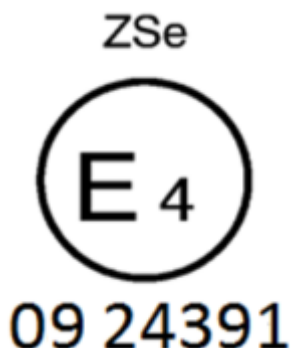


Ремень безопасности, на котором проставлен изображенный выше знак официального утверждения, представляет собой поясной ремень (“В”) со втягивающим устройством типа 4, обладающим множественной чувствительностью (m), официально утвержденный в Нидерландах (Е 4) под номером 082489, поскольку в момент предоставления официального утверждения Правила уже включали поправки серии 06, 07, ~~и~~ 08 или 09.

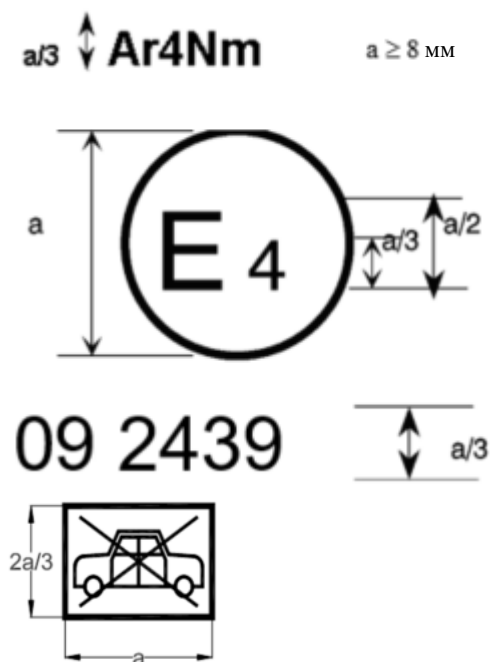
Примечание: номер официального утверждения и дополнительное(ые) обозначение(я) должны помещаться вблизи круга и располагаться либо над или под буквой “Е”, либо слева или справа от нее. Цифры номера официального утверждения должны располагаться с той же стороны по отношению к букве “Е” и быть ориентированы в том же направлении. Дополнительное(ые) обозначение(я) должно(ы) располагаться на диаметрально противоположной стороне от номера официального утверждения. Следует избегать использования римских цифр для номеров официального утверждения, с тем чтобы не спутать их с другими обозначениями.



Ремень безопасности, на котором проставлен изображенный выше знак официального утверждения, представляет собой ремень специального типа (“S”), снабженный устройством для поглощения энергии (“e”) и официально утвержденный в Нидерландах (E4) под номером 0822439, причем в момент предоставления официального утверждения настоящие Правила уже включали поправки серии 06, 07, ~~и 08~~ или 09.



Ремень безопасности, на котором проставлен изображенный выше знак официального утверждения, представляет собой ремень специального типа (“S”), являющийся частью удерживающей системы (“Z”), снабженный устройством для поглощения энергии (“e”). Он был официально утвержден в Нидерландах (E 4) под номером 0824391, причем в момент предоставления официального утверждения настоящие Правила уже включали поправки серии 06, 07, ~~и 08~~ или 09.



$a = 8$  мм мин.

Ремень безопасности, на котором проставлен изображенный выше знак официального утверждения, представляет собой ремень с креплением в трех точках (“A”) со стягивающим устройством типа 4N (“r4N”), обладающим множественной чувствительностью (m), официально утвержденный в Нидерландах (E 4) под номером 082439, причем в момент предоставления официального утверждения настоящие Правила уже включали поправки серии 06, 07, ~~и 08~~ или 09. Этот ремень не должен устанавливаться на транспортных средствах категории M1.

**Aer4m****092439****AIRBAG**

Ремень безопасности, на котором проставлен изображенный выше знак официального утверждения, представляет собой ремень с креплением в трех точках (“А”), который снабжен устройством для поглощения энергии (“е”), официально утвержден в качестве отвечающего конкретным требованиям пункта 6.4.1.3.3 или 6.4.1.3.4 настоящих Правил, оборудован втягивающим устройством типа 4 (“r4”), обладающим множественной чувствительностью (m), и в отношении которого в Нидерландах (Е 4) было выдано официальное утверждение типа под номером 082439. Первые две цифры указывают, что на момент официального утверждения настоящие Правила уже включали поправки серии 06, 07, ~~и~~ **08** или **09**. Этот ремень безопасности должен устанавливаться на транспортных средствах, оборудованных подушками безопасности на указанном сиденье».

*Приложение 18*

*Пункт 1* изменить следующим образом:

«1. Испытание сигнализации первого уровня проводят при следующих условиях:

- a) ремень безопасности не пристегнут;
- b) двигатель или силовая установка выключены или работают на холостом ходу, а транспортное средство находится в неподвижном состоянии;
- c) ручка переключения передач находится в нейтральном положении;
- d) повернут ключ зажигания или активирована функция центрального управления;
- e) на подушку каждого сиденья в том же ряду, где расположено сиденье водителя, помещают груз массой 40 кг или присутствие водителя и пассажиров в салоне транспортного средства имитируют при помощи альтернативного метода, указанного изготовителем транспортного средства, при условии, что масса водителя или пассажира не превышает 40 кг.

По просьбе изготовителя транспортного средства также может быть симитирована нагрузка на задних сиденьях;

либо в качестве альтернативы (по усмотрению изготовителя):

на подушку каждого сиденья, указанного изготовителем в качестве находящегося в том же ряду, что и сиденье водителя, помещают

какой-либо предмет или человека, представляющих тело взрослой женщины пятого перцентиля<sup>1</sup>, либо же

присутствие на борту транспортного средства водителя и пассажиров, **представляющих тело взрослой женщины пятого перцентиля<sup>1</sup>**, имитируется при помощи альтернативного метода, указанного изготовителем транспортного средства и согласованного с технической службой и органом по официальному утверждению типа.

По просьбе изготовителя транспортного средства также может быть симитирована нагрузка на задних сиденьях;

- f) состояние сигнализатора непристегнутого ремня безопасности проверяется для всех соответствующих сидений при условиях а)–е)».

*Пункт 2.1.1.2* изменить следующим образом:

**«2.1.1.2** Испытуемое транспортное средство движется вперед **в обычных условиях эксплуатации** на расстояние, по крайней мере, 500 м из неподвижного положения».

*Пункт 2.1.2* изменить следующим образом:

«2.1.2 Испытание для сиденья водителя, когда ремень безопасности отстегивают во время движения:

- a) ремни безопасности сиденья водителя и других сидений пристегнуты;
- b) транспортное средство находится в обычных условиях эксплуатации;**
- c) **ремень безопасности сиденья водителя отстегнут;**
- d) **испытуемое транспортное средство движется при соблюдении одного из условий, указанных в пунктах 2.1.2.1–2.1.2.3 настоящего приложения, или любого сочетания этих условий, по усмотрению изготовителя.**

**2.1.2.1** Испытуемое транспортное средство ускоряется до 25 –0/+10 км/ч и продолжает двигаться с той же скоростью.

**2.1.2.2** Испытуемое транспортное средство движется вперед на расстояние, по крайней мере, 500 м с момента отстегивания ремня безопасности.

**2.1.2.3** Испытуемое транспортное средство движется вперед в течение не менее 60 секунд с момента отстегивания ремня безопасности».

*Пункт 2.2.1* изменить следующим образом:

«2.2.1 Испытание для сиденья(ий) в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя, когда ремень безопасности отстегнут до начала движения:

- a) ремень (ремни) безопасности сиденья(ий) в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя, не пристегнут(ы);
- b) ремень (ремни) безопасности другого(их) сиденья(ий), помимо ряда, в котором расположено сиденье водителя, пристегнут(ы);

<sup>1</sup> Технические требования и подробные чертежи манекена Hybrid III, соответствующего основным параметрам пятого перцентиля репрезентативности лиц женского пола Соединенных Штатов Америки, и технические требования к его регулировке для проведения такого испытания сданы на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. С ними можно ознакомиться по запросу в секретариате Европейской экономической комиссии, Дворец Наций, Женева, Швейцария. Можно использовать тело женщины весом 46,7–51,25 кг и ростом 139,7–150 см.



- c) на сиденье(я) в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя, помещают груз массой 40 кг или имитируют присутствие водителя и пассажиров в салоне транспортного средства с помощью альтернативного метода, указанного изготовителем, **при условии, что масса водителя или пассажира не превышает 40 кг.**

...».

Пункт 2.2.2 изменить следующим образом:

«2.2.2 Испытание для сиденья в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя, когда ремень безопасности отстегивают во время движения:

- a) ремни безопасности сиденья водителя и других сидений пристегнуты;
- b) на сиденье(я) в том же ряду, где расположено сиденье водителя, помещают груз массой 40 кг или имитируют присутствие водителя и пассажиров в салоне транспортного средства с помощью метода, указанного изготовителем, **при условии, что масса водителя или пассажира не превышает 40 кг;**

либо в качестве альтернативы (по усмотрению изготовителя):

на подушку каждого сиденья, указанного изготовителем в качестве находящегося в том же ряду, что и сиденье водителя, помещают какой-либо предмет или человека, представляющих тело взрослой женщины пятого перцентиля, либо же присутствие на борту транспортного средства водителя и пассажиров, **представляющих тело взрослой женщины пятого перцентиля<sup>1</sup>**, имитируется при помощи альтернативного метода, указанного изготовителем транспортного средства и согласованного с технической службой и органом по официальному утверждению типа. По просьбе изготовителя транспортного средства также может быть симулирована нагрузка на задних сиденьях;

- c) транспортное средство находится в обычных условиях эксплуатации;
- d) ремни безопасности пассажирских сидений отстегнуты;
- e) испытуемое транспортное средство движется при соблюдении одного из условий, указанных в пунктах 2.1.2.1–2.1.2.3 настоящего приложения, или любого сочетания этих условий, по усмотрению изготовителя;
- f) состояние сигнализатора непристегнутого ремня безопасности проверяется для всех сидений в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя, при условиях a)–~~d~~e) ...».

## II. Обоснование

1. Настоящая новая серия призвана уточнить способ правильной оценки подключения системы сигнализации о непристегнутом ремне безопасности в случае съемных сидений, а также требования к системам сигнализации о непристегнутом ремне безопасности в контексте процедуры испытания (сигнализация первого и второго уровня), визуального предупреждения и требований к сигнализации о непристегнутом ремне безопасности на заднем(их) ряду(ах) сидений.

2. В переходные положения, содержащиеся в поправках серии 07 к Правилам № 16 ООН, была включена ссылка на съемное сиденье, однако требования в отношении подключения системы сигнализации о непристегнутом ремне безопасности в случае съемных сидений предусмотрены не были. Настоящее

предложение нацелено на уточнение способа оценки подключения системы сигнализации о непристегнутом ремне безопасности в случае съёмных сидений.

3. Требования к оборудованию сигнализатора непристегнутого ремня безопасности были включены в поправки серии 05 к Правилам № 16 ООН. Первоначально сигнализатор непристегнутого ремня безопасности требовался только для водительского сиденья. В пункте 8.4.2.1 были подробно изложены требования к визуальному предупреждению, включая следующее обозначение:



(Позиция K.01 – ISO 2575:2000) или,



4. Затем в Правила ООН были внесены поправки серии 07, требующие, чтобы другие сиденья (пассажиры сиденья в том же ряду, где расположено сиденье водителя, и задние сиденья) были оборудованы системой сигнализации о непристегнутом ремне безопасности.

5. В пункте 8.4.3.2 в отношении сигнализатора непристегнутого ремня безопасности сиденья водителя и пассажирских сидений в том же ряду, где расположено сиденье водителя, требуется, чтобы цвет и обозначение визуального предупреждения были такими, как это определено в пункте 21 таблицы 1 Правил № 121 ООН. Обозначение в Правилах № 121 ООН совпадает с обозначением, приведенным в пункте 8.4.2.1 Правил № 16 ООН. Поэтому эта информация является избыточной.

6. В пункте 8.4.4.3 в отношении сигнализаторов непристегнутых ремней безопасности для пассажиров, занимающих сиденья заднего(их) ряда(ов), предусматривается, что цвет визуального предупреждения может быть не красным, а иным и обозначение визуального предупреждения в случае ремней безопасности, охватываемых пунктом 8.4.1.2, может содержать элементы, которые не определены в Правилах № 121 ООН. В этом случае ссылка на обозначение в пункте 8.4.2.1 отсутствует.

7. Во избежание неверного толкования и для уточнения текста обозначение, представленное в пункте 8.4.2.1, следует исключить.

8. Сигнализацию первого уровня для сидений заднего(их) ряда(ов) транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> может аннулировать водитель. Однако неясно, должна ли она аннулироваться осознанно. Например, если водитель хочет проверить уровень топлива в баке (активировав соответствующую команду) и эта информация закрывает собой обозначение сигнализатора непристегнутого ремня безопасности на приборной панели транспортного средства, то в этом случае обозначение сигнализатора непристегнутого ремня безопасности скрыто водителем неосознанно, хотя эта информация уже и не отображается. Для уточнения формулировки пункт 8.4.4.3 следует изменить, указав, что водитель осознает аннулирование сигнализации.

9. Требования к сигнализации второго уровня для задних сидений указаны в пункте 8.4.4.5:

«8.4.4.5 Сигнализация второго уровня активируется, когда ремень безопасности отстегивается при функционировании транспортного средства в обычных условиях эксплуатации и, по усмотрению изготовителя, выполнено условие или любое сочетание условий, перечисленных в пунктах 8.4.2.4.1.1–8.4.2.4.1.3».

10. В процедуре испытаний (пункт 2.3 приложения 18) указано, что требуется испытание заднего сиденья, когда ремень безопасности отстегивают во время движения. Вместо этого в качестве альтернативы, по просьбе изготовителя транспортного средства, для любых задних сидений могут также использоваться процедуры испытаний для сиденья(ий) в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя (пункты 2.2–2.2.2 приложения 18). Эти процедуры испытаний необходимо осуществлять, когда ремень безопасности отстегнут до начала движения и когда ремень безопасности отстегивают во время движения. Однако в требованиях

пункта 8.4.4.5 не указано другое условие испытания (когда ремень безопасности отстегнут до начала движения). Для уточнения формулировки пункт 8.4.4.5 следует изменить с учетом этой альтернативы.

11. В процедуре испытания сигнализации первого уровня (пункт 1 приложения 18) предусмотрены четыре альтернативных варианта обнаружения присутствия водителя или пассажира, а именно:

a) на подушку каждого сиденья в том же ряду, где расположено сиденье водителя, помещают груз массой 40 кг; или

b) присутствие водителя и пассажиров на борту транспортного средства имитируют при помощи альтернативного метода, указанного изготовителем транспортного средства, при условии, что масса водителя или пассажира не превышает 40 кг;

либо в качестве альтернативы (по усмотрению изготовителя):

c) на подушку каждого сиденья, указанного изготовителем в качестве находящегося в том же ряду, что и сиденье водителя, помещают какой-либо предмет или человека, представляющих тело взрослой женщины пятого перцентиля<sup>1</sup>; или

**d) присутствие водителя и пассажиров на борту транспортного средства имитируется при помощи альтернативного метода, указанного изготовителем транспортного средства и согласованного с технической службой и органом по официальному утверждению типа.**

12. Четвертый альтернативный вариант не совсем понятен и может привести к неправильному толкованию. Действительно, тело человека массой 80 кг соответствует условиям этого альтернативного варианта, но не согласуется с тремя предыдущими альтернативными вариантами (где груз соответствует телу человека массой 40 кг или телу женщины 5-го перцентиля). Поэтому этот вариант следует уточнить.

13. Для сиденья водителя и сиденья(ий) в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя, требуется, чтобы сигнализация второго уровня активировалась, когда ремень безопасности отстегнут или отстегивается при функционировании транспортного средства в обычных условиях эксплуатации.

14. Процедура испытания, когда ремень безопасности отстегнут до начала движения, предусматривает выполнение следующих действий (пункты 2.1.1 и 2.2.1 приложения 18):

«2.1.1 Испытание для сиденья водителя, когда ремень безопасности отстегнут до начала движения:

a) ремень безопасности сиденья водителя не пристегнут;

b) ремни безопасности сидений, кроме сиденья водителя, пристегнуты;

c) испытуемое транспортное средство движется при соблюдении одного условия или любого сочетания условий, указанных в пунктах 2.1.1.1–2.1.1.3 настоящего приложения, по выбору изготовителя;

d) состояние сигнализатора непристегнутого ремня безопасности проверяется для сиденья водителя при условиях а)–с).

2.1.1.1 Испытуемое транспортное средство ускоряется из неподвижного положения до 25 –0/+10 км/ч и продолжает двигаться с той же скоростью.

2.1.1.2 Испытуемое транспортное средство движется вперед на расстояние, по крайней мере, 500 м из неподвижного положения.

2.1.1.3 Испытание проводят на транспортном средстве, которое находится в обычных условиях эксплуатации в течение не менее 60 секунд».

15. Вместе с тем в пункте 2.1.1.2 не указано, что транспортное средство должно находиться в обычных условиях эксплуатации, между тем как это указано в пункте 2.1.1.3. Настоящее предложение нацелено на устранение этой проблемы.

16. Процедура испытания сигнализации второго уровня для водительского сиденья подразделяется на следующие два варианта: когда ремень безопасности отстегнут до начала движения и когда ремень безопасности отстегивается.

17. В тексте содержится требование о том, чтобы пороговое значение устанавливалось с момента отстегивания ремня:

«8.4.2.4.5 Если ремень безопасности отстегивается согласно пунктам 8.4.3.3 и 8.4.4.5, то пороговые значения, указанные в пунктах 8.4.2.4.1.1–8.4.2.4.1.3, измеряются с момента отстегивания ремня».

18. Процедура испытания, когда ремень безопасности отстегивается, подробно описана в пункте 2.1.2 приложения 18. Условия движения испытуемого транспортного средства в этом случае относятся к трем условиям движения, когда ремень безопасности отстегнут до начала движения (пункты 2.1.1.1–2.1.1.3).

«2.1.1.1 Испытуемое транспортное средство ускоряется из неподвижного положения до 25 –0/+10 км/ч и продолжает двигаться с той же скоростью.

2.1.1.2 Испытуемое транспортное средство движется вперед на расстояние, по крайней мере, 500 м из неподвижного положения.

2.1.1.3 Испытание проводят на транспортном средстве, которое находится в обычных условиях эксплуатации в течение не менее 60 секунд».

19. Второе условие движения указывает на то, что транспортное средство начинает движение из неподвижного состояния. Это не соответствует условиям пункта 8.4.2.4.5. Поэтому пункт 2.1.2 приложения 18 был изменен с целью конкретизации условий испытания, когда ремень безопасности отстегивается во время движения (добавлены пункты 2.1.2.1–2.1.2.3). Те же изменения предусмотрены для условий испытания пассажирских сидений в пункте 2.2.2 приложения 18.

20. Процедурой испытания сигнализации первого уровня (пункт 1 приложения 18) предусмотрены четыре альтернативных варианта обнаружения присутствия водителя или пассажиров, включая второй альтернативный вариант, а именно:

«е) на подушку каждого сиденья в том же ряду, где расположено сиденье водителя, помещают груз массой 40 кг или присутствие водителя и пассажиров в салоне транспортного средства имитируют при помощи альтернативного метода, указанного изготовителем транспортного средства, **при условии, что масса водителя или пассажира не превышает 40 кг**».

21. Вместе с тем в пункте 2.2.1 приложения 18 при проверке сигнализации второго уровня для сиденья(ий) в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя, когда ремень безопасности отстегнут до начала движения, требуется выполнение аналогичного условия без следующего уточнения: «при условии, что масса водителя или пассажира не превышает 40 кг».

с) на сиденье(я) в том же ряду, где расположено сиденье водителя, помещают груз массой 40 кг или имитируют присутствие водителя и пассажиров на борту транспортного средства с помощью метода, указанного изготовителем.

22. Во избежание разночтений и для уточнения текста данное упоминание следует добавить в подпункт с) пункта 2.2.1 и пункт 2.2.2 приложения 18.