|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/27 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  21 September 2023  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по пассивной безопасности**

**Семьдесят четвертая сессия**Женева, 4–8 декабря 2023 года  
Пункт 5 предварительной повестки дня  
**Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности)**

Предложение по поправкам серии 10 к Правилам № 14 ООН (крепления ремней безопасности)\*

[[1]](#footnote-1) Представлено экспертом от Финляндии

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Финляндии с целью повышения безопасности пристегнутого пассажира путем исключения двух отступлений в отношении ремней безопасности с креплением в двух точках, предусмотренных в пунктах 5.3.5–5.3.5.4 Правил № 14 ООН. В его основу положен документ GRSP-73-06, распространенный на семьдесят третьей сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP). Изменения к существующему тексту Правил № 14 ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

I. Предложение

*Пункты 5.3.5–5.3.5.4* изменить следующим образом:

«5.3.5 На каждом сиденье, обозначенном в приложении 6 знаком ╬, должны предусматриваться крепления в трех точках. Крепления в двух точках могут предусматриваться, если ~~соблюдается~~ **соблюдаются** ~~одно из следующих условий~~ **следующие условия:**

~~5.3.5.1~~ ~~Имеется сиденье или другие части транспортного средства, соответствующие пункту 3.5 добавления 1 к Правилам № 80 ООН, непосредственно впереди, или~~

5.3.5.~~2~~**1** Ни одна из частей транспортного средства не находится в исходной зоне или не может находиться в исходной зоне при движении транспортного средства~~, либо~~.

~~5.3.5.3~~  ~~Части транспортного средства, находящиеся в указанной исходной зоне, соответствуют требованиям по поглощению энергии, изложенным  
в приложении 6 к Правилам № 80 ООН.~~

5.3.5.~~4~~.**2** Пункт~~ы~~ 5.3.5.1‒~~5.3.5.3~~ не распространя**е**~~ю~~тся на сиденье водителя».

*Включить новые пункты 14.30–14.30.8* следующего содержания:

«**14.30** **Переходные положения, применимые к поправкам серии 10**

**14.30.1** **Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 10 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или в признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 09.**

**14.30.2** **Начиная с 1 сентября [2025] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий, впервые выданные после 1 сентября  
[2025] года.**

**14.30.3** **До 1 сентября [2027] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа, предоставленные впервые на основании поправок предшествующих серий до 1 сентября [2025] года.**

**14.30.4** **Начиная с 1 сентября [2027] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам.**

**14.30.5** **Независимо от изложенных выше переходных положений Договаривающиеся стороны, которые начинают применять настоящие Правила после даты вступления в силу поправок самых последних серий, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании любой из предшествующих серий поправок к настоящим Правилам.**

**14.30.6** **Независимо от пункта 14.30.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам, в отношении транспортных средств/систем транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок  
серии 10.**

**14.30.7** **Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут предоставлять официальные утверждения типа на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.**

**14.30.8** **Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять распространения существующих официальных утверждений на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.**

*Приложение 2* изменить следующим образом:

«Схема знаков официального утверждения

Образец А  
(См. пункт 4.4 настоящих Правил)

а/3

a

1)14R ‒ **10**2439

a/3

a/2

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) в отношении креплений ремней безопасности на основании Правил № 14 ООН под номером официального утверждения **10**2439. Первые две цифры номера официального утверждения означают, что на момент предоставления официального утверждения Правила № 14 ООН уже включали поправки серии ~~09~~**10**.

Образец В  
(см. пункт 4.5 настоящих Правил)

a/3

|  |  |
| --- | --- |
| 14 | **10** 2439 |
| 24 1,30 | 03 1628 |

a/2

a

a/3

a/3

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 № 14 и № 24\*.  
(В случае последних Правил скорректированное значение коэффициента поглощения составляет 1,30 м–1). Номера официального утверждения указывают, что на момент предоставления официального утверждения Правила № 14 ООН включали поправки серии ~~09~~**10**, а Правила № 24 ООН включали поправки серии 03.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Второй номер приведен только в качестве примера».

II. Обоснование

1. Как следует из документов GRSP-71–07, GRSP-70–06 и GRSP-70-07, ремни безопасности с креплением в двух точках обеспечивают лишь ограниченный уровень безопасности по сравнению с трехточечными ремнями, особенно в случае лобового столкновения.

2. По информации, представленной в документе GRSG-109–03, на долю лобовых столкновений приходится около трети всех столкновений с участием автобусов в Европе. Лобовые столкновения характеризуются относительно высокими показателями смертности в результате ДТП (числом погибших на единицу ДТП).

3. С учетом данных о ДТП в Карккиле (представленных в документе GRSP-70–06), уровень безопасности, обеспечиваемый ремнями с креплением в двух точках, недостаточен.

4. Согласно документу GRSP-70–07 (Оценка стоимости и эффективности ремней безопасности с креплением в трех точках в автобусах в Финляндии) оснащение автобусов ремнями безопасности с креплением в трех точках служит одним из экономически эффективных способов повышения безопасности пассажиров.

5. Ремни безопасности с креплением в трех точках широко используются в легковых автомобилях, и соответствующая документация подтверждает целесообразность их применении также в автобусах.

1. \* 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. [↑](#footnote-ref-1)