



---

**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)\*****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.

---

\* 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.



## I. Предложение

Пункты 5.3.5–5.3.5.4 изменить следующим образом:

- «5.3.5 На каждом сиденье, обозначенном в приложении 6 знаком  $\frac{1}{1}$ , должны предусматриваться крепления в трех точках. Крепления в двух точках могут предусматриваться, если ~~еоблюдается~~ **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 Пункты 5.3.5.1–5.3.5.3 не распространяются на сиденье водителя».

Включить новые пункты 14.30–14.30.8 следующего содержания:

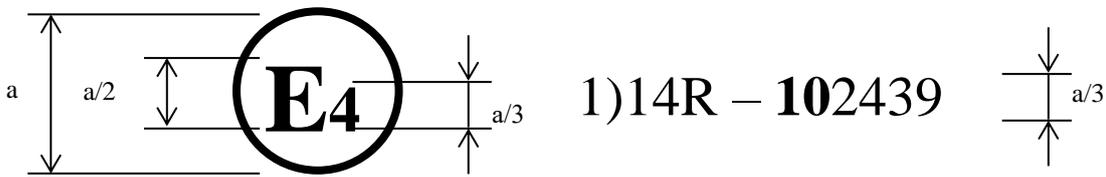
- «14.30 **Переходные положения, применимые к поправкам серии 10**
- 14.30.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 10 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или в признании официальных утверждений типа на основании настоящих 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»

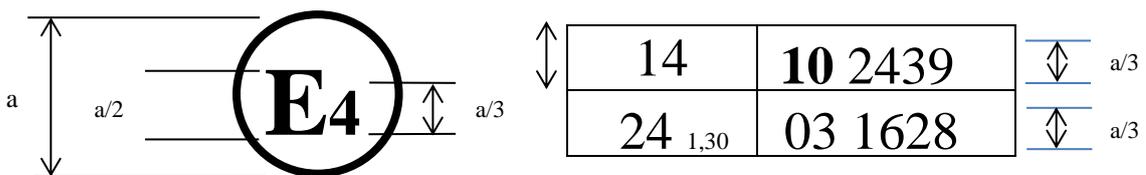
Образец А  
(См. пункт 4.4 настоящих Правил)



$a = 8$  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 **102439**. 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)



$a = 8$  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  $1,30 \text{ м}^{-1}$ ). 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 применения также в автобусах.
-