



---

## **Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по общим предписаниям,  
касающимся безопасности

128-я сессия

Женева, 7–11 октября 2024 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

Правила № 73 ООН (боковые защитные устройства)

### **Предложение по поправкам серии 02 к Правилам № 73 ООН (боковые защитные устройства)**

**Представлено экспертом от Японии\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Японии для внесения поправок в Правила № 73 ООН с целью включения в них некоторых требований безопасности. 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 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), 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 1.1.1–1.1.3, сноску 1 изменить следующим образом:

«<sup>1</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3) (документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7) — <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>».

Пункты 1.2–1.2.1 исключить.

Пункт 5.1.2 изменить следующим образом:

«5.1.2 **Каждому типу транспортного средства, официально утвержденному в соответствии с приложением 4 к Соглашению (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), присваивают номер официального утверждения.**».

Пункт 5.1.4.1, сноску 2 изменить следующим образом:

«<sup>2</sup> Отличительные номера Договаривающихся сторон Соглашения 1958 года указаны в приложении 3 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7 — <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>».

Пункт 5.2.2 изменить следующим образом:

«5.2.2 **Каждому типу транспортного средства, официально утвержденному в соответствии с приложением 4 к Соглашению (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), присваивают номер официального утверждения.**».

Пункт 5.3.2 изменить следующим образом:

«5.3.2 **Каждому типу транспортного средства, официально утвержденному в соответствии с приложением 4 к Соглашению (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), присваивают номер официального утверждения.**».

Включить новые пункты 11.5–11.10 следующего содержания:

- «11.5 **Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 02 к настоящим Правилам ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений на основании настоящих Правил с поправками серии 02.**
- 11.6 **Начиная с 1 сентября [2031 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, предоставленные впервые после 1 сентября [2031 года].**
- 11.7 **До 1 сентября [2034] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа, предоставленные впервые на основании поправок предшествующих серий до 1 сентября [2031] года.**
- 11.8 **Начиная с 1 сентября [2034 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.**
- 11.9 **Независимо от пункта 11.8 выше Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, должны и впредь признавать — в отношении транспортных средств, предметов оборудования или отдельных технических узлов, не затронутых изменениями, внесенными на основании поправок серии 01, — официальные**

утверждения типа, выданные в соответствии с поправками серии 01 к настоящим Правилам.

**11.10** 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, предоставленные на основании любой из предыдущих серий поправок к настоящим Правилам».

Пункт 12.8 изменить следующим образом:

«12.8 Расстояние между нижним краем БЗУ и уровнем грунта ни в одной точке не должно превышать ~~550 мм~~ **450 мм**».

Пункты 12.9–12.9.2 изменить следующим образом:

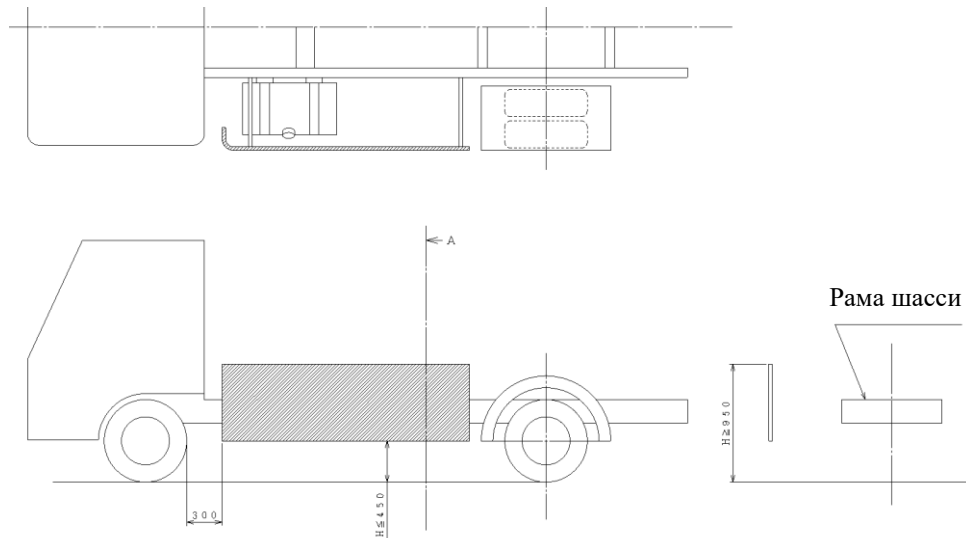
«12.9 Верхний край БЗУ не должен быть более чем на 350 мм ниже той части конструкции транспортного средства, которую пересекает или с которой соприкасается вертикальная плоскость, касательная к внешней поверхности шин (кроме любых выпуклых участков шин в месте контакта с дорогой) (см. рис.1 ниже), за исключением следующих случаев:

**Рис. 1**



12.9.1 если плоскость, указанная в пункте 12.9, не пересекает конструкцию транспортного средства **или пересекает конструкцию транспортного средства на высоте свыше 1,3 м над уровнем грунта**, то верхний край должен находиться ~~на уровне поверхности грузовой платформы или на расстоянии 950 мм от уровня грунта~~ **в зависимости от того, какое расстояние меньше** (см. рис.2 ниже);

Рис. 2



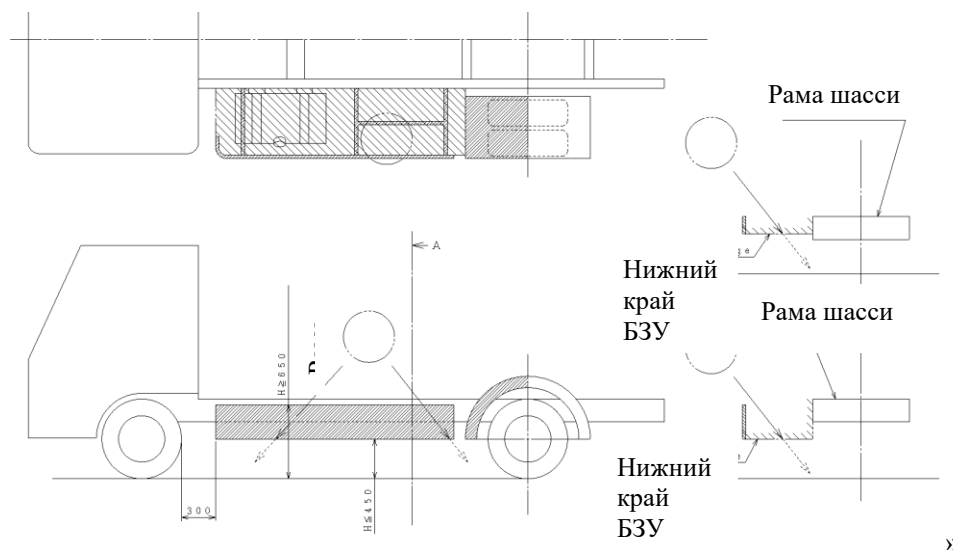
12.9.2 ~~если плоскость, указанная в пункте 12.9, пересекает конструкцию транспортного средства на расстоянии, превышающем 1,3 м от земли, то верхний край устройства должен находиться на расстоянии не менее 950 мм от уровня грунта;~~

Верхний край БЗУ находится на высоте [650] мм над уровнем грунта или на одном уровне с поверхностью рамы шасси, в зависимости от того, какое из этих значений меньше, а конструкция спроектирована таким образом, чтобы предотвратить падение велосипедистов под транспортное средство над БЗУ (см. рис. 2 ниже).

Предотвращение падения должно быть продемонстрировано таким образом, чтобы конструкция не допускала падения сферы диаметром [450] мм на грунт из зоны, огражденной БЗУ, рамой шасси и крылом транспортного средства.

По просьбе изготовителя могут быть приняты и другие методы для обеспечения соответствия этому требованию. Степень достаточности метода предотвращения падения определяется к удовлетворению технической службы.

Рис. 3



Пункт 12.9.3 исключить.

Пункт 12.9.4, изменить нумерацию на 12.9.3.

Включить новый пункт 13.1.6 следующего содержания:

«**13.1.6** На транспортном средстве с системой мониторинга “слепых зон”, в случае которого соблюдение всех требований пункта 12 не представляется возможным, БЗУ может быть оснащено дополнительными зазорами, если они необходимы для соблюдения соответствующих требований».

Пункт 15.6 изменить следующим образом:

«15.6 Расстояние между нижним краем БЗУ и уровнем грунта ни в одной точке не должно превышать ~~550 мм~~ **450 мм**».

Пункты 15.7–15.7.2 изменить следующим образом:

«15.7 Верхний край БЗУ не должен быть более чем на 350 мм ниже той части конструкции транспортного средства, которую пересекает или с которой соприкасается вертикальная плоскость, касательная к внешней поверхности шин (кроме любых выпуклых участков шин в месте контакта с дорогой) (см. рис.1 ниже), за исключением следующих случаев:

15.7.1 если плоскость, указанная в пункте 15.7, не пересекает конструкцию транспортного средства ~~или пересекает конструкцию транспортного средства на высоте свыше 1,3 м над уровнем грунта~~, то верхний край должен находиться на уровне поверхности грузовой платформы или на расстоянии 950 мм от уровня грунта ~~в зависимости от того, какое расстояние меньше~~ (см. рис. 2 ниже);

15.7.2 ~~если плоскость, указанная в пункте 15.7, пересекает конструкцию транспортного средства на расстоянии, превышающем 1,3 м от земли, то верхний край устройства должен находиться на расстоянии не менее 950 мм от уровня грунта;~~

**верхний край БЗУ находится на высоте [650] мм над уровнем грунта или на одном уровне с поверхностью рамы шасси, в зависимости от того, какое из этих значений меньше, а конструкция спроектирована таким образом, чтобы предотвратить падение велосипедистов под транспортное средство над БЗУ (см. рис. 3 ниже).**

**Предотвращение падения должно быть продемонстрировано таким образом, чтобы конструкция не допускала падения сферы диаметром [450] мм на грунт из зоны, огражденной БЗУ, рамой шасси и крылом транспортного средства.**

**По просьбе изготовителя могут быть приняты и другие методы для обеспечения соответствия этому требованию. Степень достаточности метода предотвращения падения определяется к удовлетворению технической службы».**

Пункт 15.7.3 исключить.

Пункт 15.7.4, изменить нумерацию на 15.7.3.

Пункт 15.7.3 (новый), изменить следующим образом:

«15.7.3 на транспортном средстве, оборудованном краном для погрузки, разгрузки или других операций и имеющем стационарную кабину оператора или ~~платформу~~ ~~платформу~~ ~~платформу~~, с которой может осуществляться управление краном, положение верхнего края БЗУ может определяться в соответствии с пунктами ~~12.9.1~~ **15.7.1** и ~~12.9.2~~ **15.7.2**, причем кабина оператора или ~~платформа~~ ~~платформа~~ ~~платформа~~, с которой осуществляется управление краном, рассматривается в качестве грузовой платформы».

Включить новый пункт 16.1.6 следующего содержания:

«**16.1.6** На транспортном средстве с системой мониторинга “слепых зон”, в случае которого соблюдение всех требований пункта 12 не представляется возможным, БЗУ может быть оснащено дополнительными зазорами, если они необходимы для соблюдения соответствующих требований».

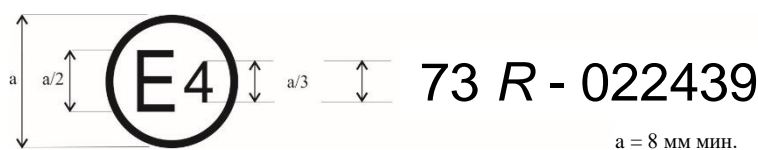
Приложение 2 изменить следующим образом (01→ 02):

## «Приложение 2

### Схемы знаков официального утверждения

#### Образец А

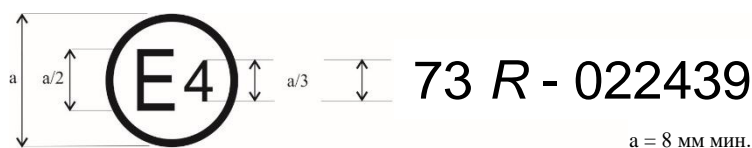
(см. пункты 5.1.4 и 5.3.4 настоящих Правил)



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве или на БЗУ, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) в отношении боковой защиты на основании Правил № 73 ООН под номером официального утверждения ~~012439~~ **022439** в качестве комплектного транспортного средства. Первые две цифры номера официального утверждения означают, что официальное утверждение предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 73 с внесенными в них поправками серии ~~01~~ **02**.

#### Образец В

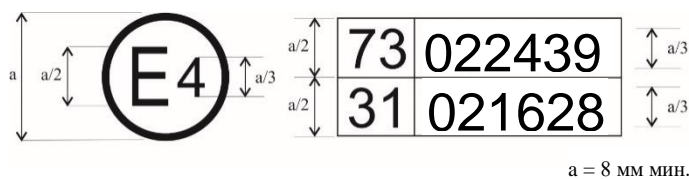
(см. пункт 5.2.4 настоящих Правил)



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на БЗУ, указывает, что данный тип БЗУ официально утвержден в Нидерландах (E 4) в отношении боковой защиты на основании Правил № 73 под номером официального утверждения ~~012439~~ **022439**. Первые две цифры номера официального утверждения означают, что официальное утверждение предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 73 с внесенными в них поправками серии ~~01~~ **02**.

#### Образец С

(см. пункты 5.1.5 и 5.3.5 настоящих Правил)



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает на то, что соответствующий тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании правил №№ 73

и 31\*. Первые две цифры номеров официального утверждения указывают, что на момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 73 включали поправки серии 02 и официальное утверждение было предоставлено в отношении комплектного транспортного средства, а Правила № 31 включали поправки серии 02.

## **II. Обоснование**

### **A. Исключение прежних пунктов 1.2–1.2.1**

1. БЗУ должны устанавливаться на тягачах, у которых предметы оборудования расположены в пределах общей габаритной ширины транспортного средства с учетом конструкции или установки боковой части транспортного средства, как это указано в связи с полуприцепами тягачей.

### **B. Поправки к пунктам 12.8 и 15.6**

2. Расследование и анализ ДТП с участием велосипедистов в Японии показывают, что, когда высота нижнего края БЗУ составляет не более 550 мм от уровня грунта, велосипедист падает на бок транспортного средства (стандарт безопасности: высота нижнего края БЗУ составляет не менее 450 над грунтом) и попадает прямо под транспортное средство, колеса которого лишь обостряют серьезность травм.

### **C. Поправки к пунктам 12.9.1, 12.9.2, 15.7.1 и 15.7.2**

3. Предложения по уточнению защиты верхней боковой стороны.

### **D. Удаление прежних пунктов 12.9.3 и 15.7.3**

4. Не допускает пересечения велосипедистами БЗУ и попадание под транспортное средство.

5. Транспортное средство со съемным контейнером или системой кузова может ездить по дорогам общего пользования без контейнера или кузова.

### **E. Включить новые пункты 13.1.6 и 16.1.6 следующего содержания**

6. Указаны дополнительные требования к установке БЗУ на транспортные средства с системой мониторинга «слепых зон».

### **F. Поправка к прежнему пункту 15.7.4**

7. Исправление ссылок и опечаток.

### **G. Поправка к приложению 2**

8. Согласование с поправками серии 02.

---

\* Последний номер приведен лишь в качестве примера.