



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности****105-я сессия**

Женева, 8–11 октября 2013 года

Пункт 2 b) предварительной повестки дня

**Правила № 107 (транспортные средства категорий М₂ и М₃):
Требования к служебным дверям, окнам и запасным выходам****Предложение по поправкам к поправкам серии 06
к Правилам № 107 (ECE/TRANS/WP.29/2013/100)****Представлено экспертом от Венгрии***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Венгрии для восстановления соответствующих поправок к пунктам 7.7.4.1–7.7.4.1.2 приложения 3. В основу настоящего предложения положен неофициальный документ GRSG-104-11. Он дополняет документ ECE/TRANS/WP.29/2013/100, принятый Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности, (GRSG) на ее 104-й сессии и представленный Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) для рассмотрения на его сессии в ноябре 2013 года. Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.4) 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, пункты 7.7.4–7.7.4.1.2 изменить следующим образом:

"7.7.4 Доступ к аварийным люкам

7.7.4.1 Аварийные люки в крыше

Должна обеспечиваться возможность беспрепятственного перемещения пассажиров в салоне автобуса для получения доступа к люкам в крыше. Это требование считается выполненным, если соблюдается по крайней мере одно из следующих требований:

7.7.4.1.1 **имеется утепленный проход с глубиной стенки не менее [150] мм; либо**

7.7.4.1.2 **зазор между самой высокой точкой спинки сидений и самой низкой точкой багажного отделения или отопительно-го/вентиляционного канала, расположенных вдоль пассажирского салона, составляет более [400] мм".**

II. Обоснование

1. На 103-й сессии GRSG эксперты согласились с тем, что аварийный люк не может использоваться в том случае, если автобус стоит на колесах или перевернулся на крышу. Вместе с тем этот люк служит весьма полезным аварийным выходом, когда автобус лежит на боку.

2. В этом случае для того, чтобы добраться до ближайшего аварийного люка, пассажиры должны двигаться вдоль салона автобуса. Проход не может использоваться, если пассажиры не могут стоять на полу салона или двигаться по нему. На рисунке ниже показаны две поверхности, по которым могут перемещаться пассажиры.

3. Предлагаемый подход является упрощенным; им не учитываются возможные последствия наличия ремней безопасности (когда пассажир повис на ремне) или ситуация, когда пассажиры падают друг на друга и т.д. Тем не менее, несмотря на возможность возникновения таких нежелательных ситуаций, данный подход позволяет предусмотреть для пассажиров оптимальную возможность для перемещения по салону.

