



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Пятьдесят девятая сессия

Женева, 9–13 мая 2016 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

Правила № 16 (ремни безопасности)**Предложение по поправкам серии 07 к Правилам № 16
(ремни безопасности)****Представлено экспертами от Франции, Японии, Республики
Корея и Европейской комиссии***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Японии, Франции, Республики Корея и Европейской комиссии для включения положений, касающихся сигнализаторов непристегнутых ремней безопасности (СНРБ) на всех сиденьях транспортных средств. В его основу был положен неофициальный документ GRSP-58-29-Rev.1, распространенный в ходе пятьдесят восьмой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP). Изменения к существующему тексту Правил ООН № 16 выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, – зачеркнут.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

GE.16-03005 (R) 170316 220316



* 1 6 0 3 0 0 5 *

Просьба отправить на вторичную переработку



I. Предложение

Пункт 1.4 изменить следующим образом и исключить сноску:

«1.4 **ко всем сиденьям транспортных средств категорий М и N, оснащенных ремнями безопасности, в отношении сигнализатора непристегнутого ремня безопасности**

~~к транспортным средствам категории М₁ в отношении сигнализатора непристегнутого ремня безопасности²».~~

Пункт 2.41 изменить следующим образом:

«2.41 "Сигнализатор непристегнутого ремня безопасности" означает систему, предназначенную для оповещения водителя о непристегнутом ремне безопасности **водителя или пассажиров**. Эта система состоит из датчика непристегнутого ремня безопасности и двухуровневого блока оповещения водителя: сигнализации первого уровня и сигнализации второго уровня».

Пункты 2.44–2.46 изменить следующим образом:

«2.44 "Сигнализация первого уровня" означает визуальное предупреждение, которое приводится в действие при повернутом ключе зажигания **или активированной функции центрального управления (на работающем или неработающем двигателе)** и непристегнутом ремне безопасности водителя ~~и~~ **или пассажиров**. Факультативно может быть добавлено звуковое предупреждение.

2.45 "Сигнализация второго уровня" означает визуальное и звуковое предупреждение, которое приводится в действие в условиях движения транспортного средства при непристегнутом ремне безопасности водителя **или пассажиров**.

2.46 "Непристегнутый ремень безопасности" означает, по выбору изготовителя, ситуацию, когда гнездо пряжки ремня безопасности водителя **или пассажира** остается пустым или когда лямка выходит из втягивающего устройства менее чем на 100 мм».

Пункт 5.2.2 изменить следующим образом:

«5.2.2 Каждому официально утвержденному типу присваивается номер официального утверждения, первые две цифры которого (в настоящее время ~~0607~~, что соответствует поправкам серии ~~0607~~) указывают серию поправок, ...».

Пункты 8.4.1 и 8.4.1.1 исключить.

² ~~Обязательства по Соглашению, к которому прилагаются настоящие Правила, не применяются к Японии в отношении требований о том, чтобы транспортные средства категории N₁, в отношении которых предоставлены официальные утверждения типа на основании настоящих Правил, удовлетворяли действующим в этой стране предписаниям, касающимся сигнализаторов непристегнутого ремня безопасности.~~

Включить новые пункты 8.4.1–8.4.1.3 следующего содержания:

- «8.4.1 Требования для отдельных сидений и изъятия
- 8.4.1.1 Сиденье водителя в транспортных средствах категорий М и NB¹⁰, а также пассажирские сиденья в том же ряду, где расположено сиденье водителя, в транспортных средствах категорий М и N должны быть оборудованы сигнализатором непристегнутого ремня безопасности, отвечающим требованиям пункта 8.4.2.
- 8.4.1.2 Все сиденья заднего(их) ряда(ов) транспортных средств категорий М₁ и N₁¹⁰ должны быть оборудованы сигнализатором непристегнутого ремня безопасности, отвечающим требованиям пункта 8.4.2.
- Если изготовителем транспортного средства предусматривается установка системы сигнализации непристегнутого ремня безопасности на заднем сиденье транспортного средства другой категории, то такая система может быть официально утверждена в соответствии с настоящими Правилами.
- 8.4.1.3 Сигнализатор непристегнутого ремня безопасности не является обязательным для откидных сидений (т.е. обычно находящихся в сложенном состоянии и предназначенных для использования в случае необходимости), а также сидений, оборудованных ремнем типа S или привязным ремнем, и съёмных задних сидений с полностью встроенными ремнями безопасности.
- Независимо от пункта [пунктов 8.4.1.1 и] 8.4.1.2 выше, сигнализаторы непристегнутого ремня безопасности также не являются обязательными в машинах скорой помощи, транспортных средствах для перевозки инвалидов, автомобилях, предназначенных для ритуальных услуг, а также в транспортных средствах, предназначенных для использования подразделениями вооруженных сил, гражданской обороны, пожарной охраны и службами, ответственными за поддержание правопорядка».

Пункт 8.4.2.1.1 изменить следующим образом:

- «8.4.2.1.1 Датчик визуального предупреждения должен располагаться таким образом, чтобы он был видим и распознаваем водителем при дневном освещении и в ночное время, а также позволял отличать его от других сигнальных обозначений. В случае сидений, указанных в пункте 8.4.1.1, используются цвет и условное обозначение, определенные в Приложении для целей визуального предупреждения сигнала красного цвета следует пользоваться условным обозначением, приведенным в таблице 1 (строка 21) Правил № 121, а именно:



(позиция K.01 — ISO 2575:2000) или»



¹⁰ В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3.), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4, пункт 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

Пункт 8.4.2.1.2 изменить следующим образом:

«8.4.2.1.2 Визуальное предупреждение подается при помощи постоянного или прерывистого проблескового контрольного сигнала».

Включить новый пункт 8.4.2.1.3 следующего содержания:

«8.4.2.1.3 В случае ремней безопасности, охватываемых пунктом 8.4.1.1, может использоваться комбинированный контрольный сигнал.

Однако в случае ремней безопасности, охватываемых пунктом 8.4.1.2, сигнал визуального предупреждения должен указывать все сиденья, с тем чтобы позволить смотрящему вперед водителю, находящемуся на сиденье водителя, определить то сиденье, на котором не пристегнут ремень безопасности. В случае ремней безопасности, охватываемых пунктом 8.4.1.1, визуальное предупреждение может содержать обозначения, отличающиеся от указанных в пункте 8.4.2.1.1».

Изменить номер пункта 8.4.2.1.3 на 8.4.2.1.4 и изменить текст следующим образом:

«8.4.2.1.3-4 Звуковое предупреждение подается при помощи постоянного или прерывистого, но **частого** звукового сигнала либо **непрерывного** голосового сообщения. В последнем случае изготовитель **транспортного средства** должен обеспечить возможность использования для целей оповещения языков той страны, на рынке которой планируется ~~реализация~~ **эксплуатация** транспортного средства. ~~Такое звуковое предупреждение может предусматривать несколько поэтапных включений~~».

Пункт 8.4.2.2 изменить следующим образом:

«8.4.2.2 Сигнализация первого уровня должна состоять, по крайней мере, из датчика визуального предупреждения, который приводится в действие на ~~4 секунды~~ **30 секунд** или дольше для **ремней безопасности, охватываемых пунктом 8.4.1.1, и на 60 секунд или дольше для ремней безопасности, охватываемых пунктом 8.4.1.2,** при непристегнутом ремне безопасности ~~водителя на любом сиденье~~ и повернутом ключе зажигания или **активированной функции центрального управления. Сигнализация первого уровня может быть отключена водителем в случае ремней безопасности, охватываемых пунктом 8.4.1.2**».

Пункт 8.4.2.4 изменить следующим образом:

«8.4.2.4 Сигнализация второго уровня должна состоять из визуального и звукового предупреждения, приводимого в действие **не менее чем** на 30 секунд ~~или дольше, кроме случаев,~~ **не считая периоды,** в течение которых сигнализация ~~отключается более чем на 3 секунды~~ **может отключаться на период до 3 секунд, когда ремень безопасности не застегнут, когда транспортное средство находится в обычных условиях эксплуатации и когда соблюдается, по меньшей мере, одно из следующих условий (или любое сочетание этих условий), при соблюдении одного или всех условий, изложенных в пунктах 8.4.2.4.1 и 8.4.2.4.2. Сигнализация второго уровня имеет преимущество перед сигнализацией первого уровня в тех слу-**

чаях, когда сигнализация первого уровня по-прежнему находится в состоянии активации».

Пункт 8.4.2.4.1 исключить.

Включить новый пункт 8.4.2.4.1 следующего содержания:

«8.4.2.4.1 Если ремень безопасности, предусмотренный пунктом 8.4.1.1, не пристегнут или отстегивается (для обоих сценариев), когда транспортное средство находится в обычных условиях эксплуатации и соблюдается одно условие или любое сочетание условий, изложенных в пунктах 8.4.2.4.2.1–8.4.2.4.2.4».

Пункты 8.4.2.4.2 и 8.4.2.4.3 исключить.

Включить новые пункты 8.4.2.4.2–8.4.2.4.2.4 следующего содержания:

«8.4.2.4.2 Если ремень безопасности, предусмотренный пунктом 8.4.1.2, отстегивается, когда транспортное средство находится в обычных условиях эксплуатации и соблюдается одно условие или любое сочетание условий, изложенных в пунктах 8.4.2.4.2.1–8.4.2.4.2.4:

8.4.2.4.2.1 пройденное расстояние превышает пороговое значение. Пороговое значение не должно превышать 500 м. Расстояние, пройденное транспортным средством вне обычных условий эксплуатации, не учитывается;

8.4.2.4.2.2 скорость движения превышает пороговое значение. Пороговое значение не должно превышать 25 км/ч;

8.4.2.4.2.3 продолжительность времени (при работающем двигателе, включенной силовой установке и т.д.) превышает пороговое значение. Пороговое значение не должно превышать 60 секунд. Время работы сигнализации первого уровня и время движения транспортного средства вне обычных условий эксплуатации не учитываются;

8.4.2.4.2.4 пороговые значения срабатывания сигнализатора непристегнутого ремня безопасности, указанные в пунктах 8.4.2.4.2.1–8.4.2.4.2.3 выше, могут сбрасываться при открывании любой двери после полной остановки транспортного средства».

Пункт 8.4.2.6.1 изменить следующим образом:

«8.4.2.6.1 В случае, когда предусматривается возможность кратковременного отключения, отключить сигнализатор непристегнутого ремня безопасности должно быть **значительно** труднее по сравнению с застегиванием и расстегиванием пряжки ремня безопасности (т.е. для этого требуется задействовать конкретные элементы управления, которые не являются конструктивной частью пряжки ремня безопасности), причем эта операция допустима только в том случае, когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии. Если зажигание или функция центрального управления выключается более чем на 30 минут, а затем включается снова, то в этом случае функция кратковременного отключения сигнализатора непристегнутого ремня безопасности должна восстанавливаться. **Возможность кратковременной деактивации соответствующего(их) визуального(ых) предупреждения(ий) не допускается».**

Включить новые пункты 15.4–15.4.3 следующего содержания:

- «15.4 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 07 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официальных утверждений на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 07.
- 15.4.1 Начиная с 1 сентября [2018] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 07.
- 15.4.2 Начиная с 1 сентября [2020] года после даты вступления в силу поправок серии 07 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в признании официальных утверждений, которые не были предоставлены в соответствии с поправками серии 07 к настоящим Правилам.
- 15.4.3 Даже после даты вступления в силу поправок серии 07 официальные утверждения компонентов и отдельных технических элементов на основании предыдущей серии поправок к настоящим Правилам остаются действительными и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают их признавать; кроме того, Договаривающиеся стороны могут продолжать предоставлять распространения официальных утверждений для соответствующего компонента или отдельного технического элемента на основании поправок серии 06».

Приложение 2 изменить следующим образом:

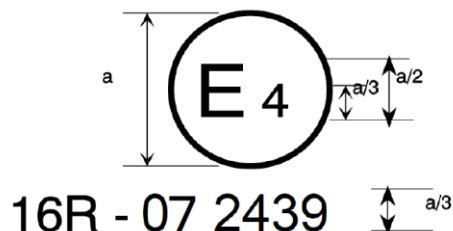
«Приложение 2

Схемы знаков официального утверждения

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

Образец А

(См. пункт 5.2.4 настоящих Правил)



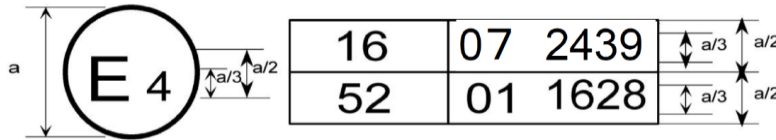
$a = 8$ мм мин.

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 от-

ношении ремней безопасности. Номер официального утверждения означает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 16 с внесенными в них поправками серии **07**.

Образец В

(См. пункт 5.2.5 настоящих Правил)



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден на основании правил № 16 и 52¹ в Нидерландах (Е 4). Номера официального утверждения означают, что к моменту предоставления официального утверждения в Правила № 16 уже были включены поправки серии **07**, а в Правила № 52 – поправки серии 01.

...».

Приложение 18

Пункт 1 изменить следующим образом:

- «1. Испытание сигнализации первого уровня проводят при следующих условиях:
- a) ремень безопасности не застегнут;
 - 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 моделируют присутствие водителя и пассажиров в салоне транспортного средства с помощью альтернативного метода, указанного изготовителем транспортного средства, при условии что масса водителя или пассажира не превышает 40 кг. По просьбе изготовителя транспортного средства это может быть сделано и в случае задних сидений**».

Пункт 2 изменить следующим образом:

- «2. Испытание сигнализации второго уровня проводят в ~~следующих~~ условиях, **изложенных в пунктах 2.1–2.3 настоящего приложения соответственно.**

¹ Второй номер приведен только в качестве примера.

- ~~a) — ремень безопасности не застегнут;~~
- ~~b) — испытуемое транспортное средство движется при соблюдении одного условия или любого сочетания условий, указанных в пунктах 2.1–2.3 настоящего приложения, по выбору изготовителя».~~

Пункты 2.1–2.3 исключить.

Включить новые пункты 2.1–2.3 следующего содержания:

- «2.1 Испытание для сиденья водителя**
- 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.
- 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.**
- 2.1.2 Испытание для сиденья водителя, когда ремень безопасности отстегивают во время движения:**
 - a) ремни безопасности сиденья водителя и других сидений пристегнуты;
 - b) испытуемое транспортное средство движется при соблюдении одного из условий, указанных в пунктах 2.1.1.1–2.1.1.3 настоящего приложения, или любого сочетания этих условий, по выбору изготовителя;
 - c) ремень безопасности сиденья водителя отстегнут.
- 2.2 Испытание для сиденья(ий) в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя**
- 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);
- c) на сиденье(я) в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя, помещают груз массой 40 кг или моделируют присутствие водителя и пассажиров в салоне транспортного средства с помощью альтернативного метода, указанного изготовителем;
- d) испытуемое транспортное средство движется при соблюдении одного из условий, указанных в пунктах 2.1.1.1–2.1.1.3 настоящего приложения, или любого сочетания этих условий, по выбору изготовителя;
- e) состояние сигнализатора непристегнутого ремня безопасности проверяется для всех сидений в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя, при условиях а)–d).

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 пассажирских сидений пристегнуты;
- b) на сиденье(я) в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя, помещают груз массой 40 кг или моделируют присутствие водителя и пассажиров в салоне транспортного средства с помощью метода, указанного изготовителем;
- c) испытуемое транспортное средство движется при соблюдении одного из условий, указанных в пунктах 2.1.1.1–2.1.1.3 настоящего приложения, или любого сочетания этих условий, по выбору изготовителя;
- d) ремень (ремни) безопасности другого(их) сиденья(ий), помимо ряда, в котором расположено сиденье водителя, не пристегнут(ы);
- e) состояние сигнализатора непристегнутого ремня безопасности проверяется для всех сидений в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя, при каждом из условий а)–d).

2.3

Испытание для задних сидений

- a) транспортное средство находится в неподвижном состоянии, ремни безопасности на всех сиденьях пристегнуты;
- b) включают двигатель испытуемого транспортного средства, которое затем продолжает работать в обычном режиме;
- c) ремень безопасности на одном из задних сидений отстегивают;
- d) состояние сигнализатора непристегнутого ремня безопасности проверяется для всех сидений во всех рядах;

- е) вместо этого в качестве альтернативного варианта, по просьбе изготовителя транспортного средства, для любых задних сидений могут также использоваться процедуры испытаний, указанные в пунктах 2.2–2.2.2, для сиденья(ий) в том же ряду, в котором расположено сиденье водителя».

Пункт 3 изменить следующим образом:

- «3. **Продолжительность испытания сигнализации первого уровня должна быть не меньше минимального требуемого периода времени, указанного в пункте 8.4.2.2 настоящих Правил для сигнализации первого уровня. К испытанию сигнализации второго уровня можно приступить по завершении испытания сигнализации первого уровня. Вместе с тем, следует убедиться в том, что сигнализация второго уровня имеет преимущество перед сигнализацией первого уровня в тех случаях, когда сигнализация первого уровня по-прежнему находится в состоянии активации».**

II. Обоснование

1. Общеизвестно, что ремень безопасности является одним из важнейших и наиболее эффективных элементов безопасности, которыми оборудовано транспортное средство.
2. Вместе с тем, как отмечалось в докладе, представленном в ходе пятьдесят седьмой сессии GRSP, фактические показатели использования ремней безопасности в разных странах, в том числе на передних и задних сиденьях, варьируются в широких пределах.
3. В Японии показатель использования ремня безопасности на задних сиденьях составляет лишь 35,1%.
4. Ожидается, что обязательное использование СНРБ для всех пассажирских сидений позволит ежегодно спасти в Японии порядка 150 жизней.
5. В Республике Корея показатель использования ремней безопасности на передних сиденьях, как правило, составляет 80–90%, а на задних – только 16,2%.
6. В 2013 году в Республике Корея из числа водителей и пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, 300 человек погибли и свыше 18 000 получили травмы. Ожидается, что в 2024 году (намеченный срок), когда установка СНРБ будет обязательной для всех пассажирских сидений автомобилей в Республике Корея, при 70-процентном показателе реагирования на сигнал СНРБ удастся спасти 103 жизни. При тех же условиях соотношение затрат и выгод будет составлять 1,43.
7. Европейская комиссия опубликовала исследование, содержащее количественную оценку эффективности законодательных мер в отношении СНРБ для всех транспортных средств категорий М и N, выполненную путем сравнения исходной ситуации, т.е. когда никаких мер не принимается, с переходом к обязательному использованию СНРБ. Соответствующие выводы, включая соотношения затрат и выгод, см. в докладе по адресу <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/6662/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>.

8. Вышеуказанные аналитические исследования позволили нам сделать вывод об эффективности СНРБ. В то же время мы признали важность и других мер, помимо СНРБ, в частности контроля со стороны правоохранительных органов, просвещения водителей и информационно-пропагандистских кампаний в СМИ. Таким образом, ожидается, что эти меры будут применяться и впредь в целях дальнейшего повышения показателей использования ремней безопасности, наряду с введением этой поправки в отношении СНРБ.
