



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности

109-я сессия

Женева, 29 сентября – 2 октября 2015 года

Пункт 2 а) предварительной повестки дня

Правила № 107 (транспортные средства M₂ и M₃) –

Предложения по дальнейшим поправкам

Предложение по поправкам серии 06 к Правилам № 107 (транспортные средства M₂ и M₃)

Представлено экспертом от Соединенного Королевства*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Соединенного Королевства с целью обеспечить соответствующими средствами защиты всех пассажиров, сидящих на неогражденных сиденьях, а не только тех, которые подвергаются опасности быть брошенными вперед в проем для ступенек. В его основу положен документ без условного обозначения (GRSG-108-31), распространенный в ходе 108-й сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/87, пункт 9). Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, 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.



I. Предложение

Приложение 3

Пункт 7.12.1 изменить следующим образом:

«7.12.1 Если пассажир, сидящий на любом месте, может быть выброшен вперед в проем для ступенек, **пространство, предназначенное для инвалидов колясок, пространство, предназначенное для детских колясок, или открытое пространство для стоящих пассажиров**, в результате резкого торможения, то в этом случае предусматривают либо соответствующее ограждение, либо, в случае транспортного средства класса А или В, ремни безопасности. В случае установки такого ограждения его располагают на высоте не менее 800 мм от пола, где находятся ноги пассажира, при этом оно должно простираться от стенки транспортного средства внутрь салона не менее чем на 100 мм за продольную осевую линию того сидячего места, где пассажир подвергается опасности, или – **в случае проема для ступенек** – до подъема первой ступеньки, причем берется меньшее из этих двух расстояний».

Включить новый пункт 7.12.2 следующего содержания:

«7.12.2 Пункт 7.12.1 не применяется ни к какому сиденью, установленному под прямым углом к направлению движения, сиденью, осевая линия которого расположена в продольной проекции прохода между рядами, сиденью, впереди которого находится какой-либо конструктивный элемент транспортного средства (например, встроенный столик или багажная площадка), который обеспечивает сопоставимый уровень защиты в качестве ограждения, удовлетворяющего требованиям пункта 7.12.1, или поперечным сиденьям, обращенным друг к другу, в случае которых максимальное расстояние, измеренное в соответствии с пунктом 7.7.8.4.3, между передними сторонами спинок этих сидений не превышает 1 800 мм».

Пункты 7.12.2–7.12.4 (прежние), изменить нумерацию на 7.12.3–7.12.5.

II. Обоснование

1. Хотя поездка на городских или междугородных автобусах по Европе, является, согласно имеющимся статистическим данным, одним из самых безопасных видов перевозок автомобильным транспортом, тем не менее, в базе данных CARE Европейского союза (ЕС) в 2013 году зарегистрировано 148 случаев со смертельным исходом и 1 709 случаев причинения серьезных телесных повреждений пассажирам, которые имели место за указанный год в 23 европейских странах. В этом же году в Великобритании скончались от ран, полученных во время поездок на автобусах, 7 человек, а еще 250 человек получили серьезные телесные повреждения, причем половина всех этих телесных повреждений приходится на сидящих пассажиров¹.

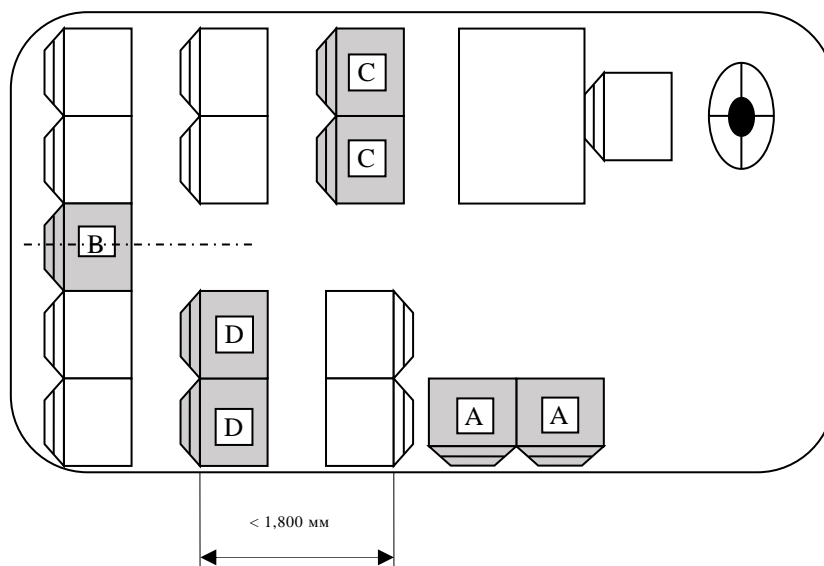
2. Протоколы ДТП подтверждают, что некоторые из них относятся к пассажирам, которые находились на неогражденных сиденьях и которые были брошены вперед в результате резкого торможения или удара транспортного средства, что зачастую являлось причиной ранения головы от удара о пол транспортного сред-

¹ Данные о дорожно-транспортном травматизме в Великобритании – средние показатели смертности и травматизма при поездках на городских и междугородных автобусах (за исключением микроавтобусов) за 2009–2013 годы включительно.

ства или иной жесткий конструктивный элемент. Наиболее опасными в этом плане являются сиденья, которые расположены сзади открытого пространства, предназначенного для инвалидов или детских колясок, – именно этими сиденьями предпочитают пользоваться люди с ограниченной способностью к передвижению, независимо от того, обозначены они в качестве сидений, которые предназначены для них в первую очередь, или нет.

3. Это предложение имеет целью снизить уровень риска посредством распространения существующих требований на неогражденные сиденья, расположенные рядом с проемом для ступенек, и на другие неогражденные сиденья, в случае которых существует риск того, что пассажир может быть брошен вперед. Новый пункт 7.12.2 предусматривает исключение их этих дополнительных требований, которое распространяется на некоторые сиденья (см. также рис. 1 ниже).

Рис. 1



Сиденья, на которые распространяется действие пункта 7.12.2:

- A Сиденье, установленное под прямым углом к направлению движения.
- B Сиденье, осевая линия которого расположена в продольной проекции прохода между рядами.
- C Сиденье, впереди которого находится какой-либо конструктивный элемент транспортного средства (например, встроенный столик или багажная площадка).
- D Поперечные сиденья, обращенные друг к другу, в случае которых максимальное расстояние между передними сторонами спинок этих сидений не превышает 1 800 мм.