



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Семьдесят третья сессия

Женева, 15–19 мая 2023 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

Правила № 16 ООН (ремни безопасности)

Предложение по поправкам серии 09 к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)*

Представлено экспертом от Нидерландов

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен Специальной группой по детским удерживающим системам с целью включить определения, требования и процедуру испытания для креплений нижних страховочных тросов. 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 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

Включить новые пункты 2.48–2.54 следующего содержания:

- «2.48 “Крепление нижнего страховочного троса (КНСТ)”: крепление, расположенное на направляющих сиденья транспортного средства или смонтированное на полу транспортного средства или вблизи него, с которым может соединяться скоба нижнего страховочного троса или в которое она может быть встроена. Скоба нижнего страховочного троса может включаться в официальное утверждение транспортного средства или не включаться в него.
- 2.49 “Нижний страховочный трос”: тип устройства ограничения углового перемещения, предназначенного для ограничения углового перемещения в заднем направлении УДУС, устанавливаемых против направления движения.
- 2.50 “Лямка нижнего страховочного троса” означает лямку (или ее эквивалент), соединяющую заднюю часть усовершенствованной детской удерживающей системы для конкретного транспортного средства с креплением нижнего страховочного троса транспортного средства и оснащенную регулировочным устройством, ослабляющим натяжение приспособлением и соединителем нижнего страховочного троса.
- 2.51 “Соединитель нижнего страховочного троса” означает приспособление, предназначенное для крепления к скобе нижнего страховочного троса.
- 2.52 “Крюк нижнего страховочного троса” означает соединитель, обычно используемый для крепления лямки нижнего страховочного троса к скобе нижнего страховочного троса и имеющий те же размеры, что и крюк верхнего страховочного троса ISOFIX, изображенный на рис. 3 приложения 4 Правил № 129 ООН.
- 2.53 “Скоба нижнего страховочного троса” означает скобу, которая соединяется с креплением нижнего страховочного троса или встроена в него.
- 2.54 “Типовая скоба нижнего страховочного троса” означает типовую скобу, поставляемую изготовителем УДУС вместе с УДУС и предназначенную для соединения с КНСТ в соответствии с указаниями изготовителя транспортного средства».

Пункт 15.5.7 исключить.

Включить новые пункты 15.6–15.6.4 следующего содержания:

- «15.6 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 09 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 09.
- 15.6.1 Начиная с [1 сентября 2025 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий, которые были впервые выданы не ранее [1 сентября 2025 года].
- 15.6.2 Независимо от пункта 15.6.1 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа в отношении ремней безопасности и удерживающих систем, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.

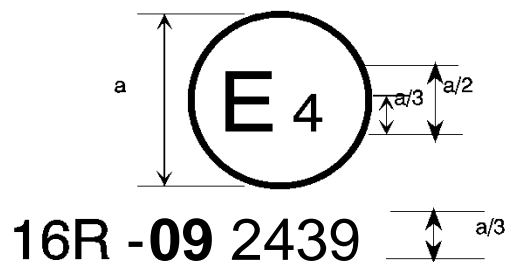
15.6.3 Независимо от пункта 15.6.1 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам, в отношении транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 09.

15.6.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа на основании какой-либо предыдущей серии поправок к настоящим Правилам».

Приложение 2 изменить следующим образом:

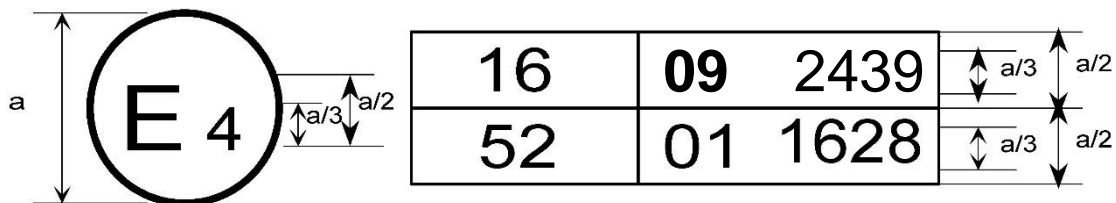
«Приложение 2

...



Приведенный выше... с поправками серии 09.

...



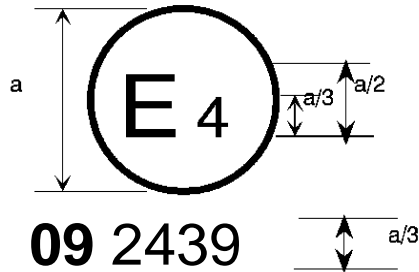
Приведенный выше... включали поправки серии 09, а в Правила № 52 ООН — поправки серии 01.

...

2. Схемы знаков официального утверждения ремней безопасности (см. пункт 5.3.5 настоящих Правил)

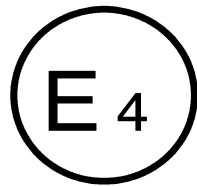
$a/3$  Ae

$a = 8$ мм мин.



Ремень ... в момент предоставления официального утверждения настоящие Правила уже включали поправки серий 06, 07, ~~и~~ 08 **или** 09.

$B \rightarrow 4$ m



09 2489

Ремень ... в момент предоставления официального утверждения настоящие Правила уже включали поправки серий 06, 07, ~~и~~ 08 **или** 09.

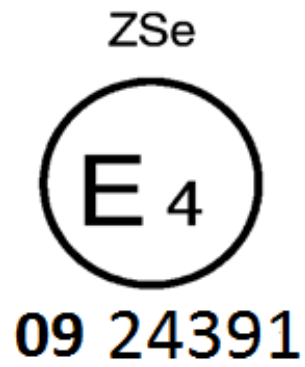
...

Se



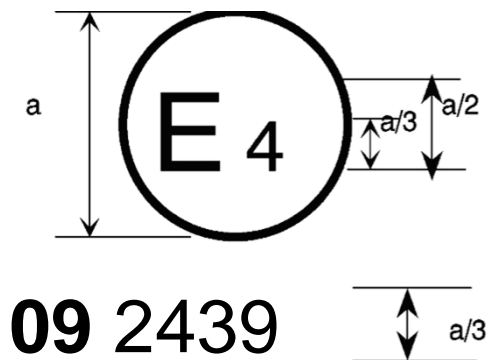
09 22439

Ремень ... в момент предоставления официального утверждения настоящие Правила уже включали поправки серий 06, 07, ~~и~~ 08 **или** 09.

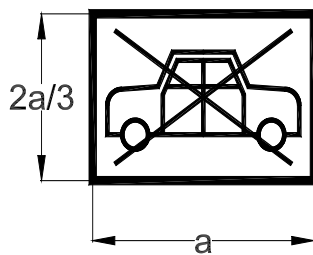


Ремень ... в момент предоставления официального утверждения настоящие Правила уже включали поправки серий 06, 07, ~~и~~ 08 **или** 09.

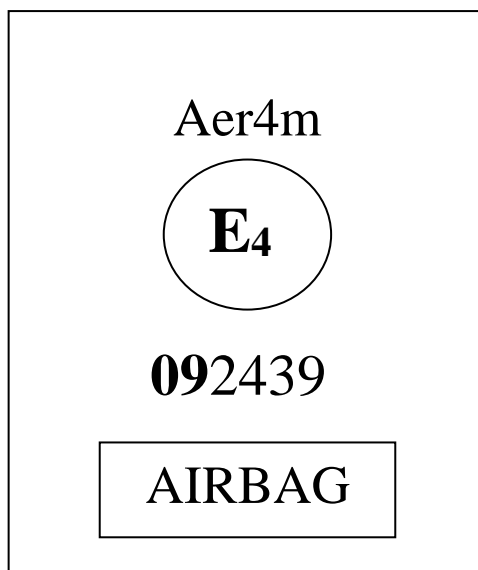
$a/3$ \updownarrow **Ar4Nm** $a \geq 8$ мм



$a = 8$ мм мин.



Ремень ... в момент предоставления официального утверждения настоящие Правила уже включали поправки серий 06, 07, ~~и~~ 08 **или** 09. Этот ремень не должен устанавливаться на транспортных средствах категории M₁.



Ремень ... в момент предоставления официального утверждения настоящие Правила уже включали поправки серий 06, 07, ~~и~~—08 **или 09**. Этот ремень безопасности должен устанавливаться на транспортных средствах, оборудованных подушками безопасности на указанном сиденье».

Приложение 17 изменить следующим образом:

«Приложение 17

Предписания по установке ремней безопасности и удерживающих систем для водителей и взрослых пассажиров механических транспортных средств, занимающих сиденья, обращенные вперед, по установке детских удерживающих систем

1. Совместимость с детскими удерживающими устройствами
 - 1.1 Изготовитель транспортного средства включает в руководство по эксплуатации транспортного средства простое указание для пользователя транспортного средства на положение каждого места для сидения, в котором его можно использовать для установки детских удерживающих систем. Эта информация указывается при помощи пиктограмм или на государственном языке либо по крайней мере на одном из государственных языков страны, в которой продается данное транспортное средство.

В случае каждого пассажирского места для сидения, обращенного вперед, и каждого обозначенного положения системы ISOFIX изготовитель транспортного средства должен указать:

 - a) пригодно ли данное место для сидения для детских удерживающих устройств «универсальной» категории (см. пункт 1.2 ниже); и/или
 - b) пригодно ли данное место для сидения для детских удерживающих систем размера i (см. пункт 1.4 ниже); и/или

- c) **пригодно ли данное место для сидения для детских удерживающих систем, оснащенных креплениями для нижних страховочных тросов; и/или**
- ed) **пригодно ли данное место для сидения для детских удерживающих систем, которые не перечислены выше (например, см. пункт 1.3 ниже).**

...»

Приложение 17 — Добавление 3 изменить следующим образом:

«Приложение 17 — Добавление 3

Пример подробной информации, например для изготовителей детских удерживающих систем

Таблица 1

Техническая информация, предназначенная, например, конкретно для изготовителей детских удерживающих систем (в связи с чем ее перевод на государственные языки не требуется)

Номер места для сидения	Место для сидения								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Место для сидения, пригодное для «универсальной категории» с ремнем (да/нет)									
Место для сидения размера i (да/нет)									
Место для сидения, пригодное для использования бокового фиксирующего приспособления (L1/L2)									
Наиболее крупное из пригодных фиксирующих приспособлений, обращенных против направления движения (R1/R2X/R2/R3)									
Наиболее крупное из пригодных фиксирующих приспособлений, установленных по направлению движения (F2X/F2/F3)									
Наиболее крупное из пригодных фиксирующих приспособлений для бустерных сидений (B2/B3)									

1. Добавить информацию по каждому месту, которое не является местом для сидения размера i, но совместимо с опорой, описанной в настоящих Правилах.
2. Добавить информацию по каждому месту для сидения, оснащено нижними креплениями ISOFIX, но без верхнего страховочного троса, как это предусмотрено в настоящих Правилах.
3. Добавить информацию о том, расположены ли пряжки ремня безопасности для взрослого по бокам между обоими нижними креплениями ISOFIX.

4. **Добавить информацию, если имеется какое-либо место для сидения, оснащенное креплениями для нижних страховочных тросов и/или скобами для нижних страховочных тросов, и/или если верхнее крепление страховочного троса переднего сиденья (если таковое имеется) может использоваться в качестве КНСТ.**

II. Обоснование

1. Данное предложение вместе с одновременно представленными предложениями по обновлению правил №№ 129 и 145 ООН направлено на достижение следующих целей:

- a) включить определения и требования, касающиеся креплений для нижних страховочных тросов;
- b) предусмотреть только такую ситуацию, когда крепление осуществляется с помощью соединителя верхнего страховочного троса ISOFIX;
- c) предусмотреть четыре варианта: транспортное средство оснащено креплением, транспортное средство оснащено креплением и скобой (включая комплексное решение, при котором соединитель может быть напрямую установлен на направляющих сидений), а также использование верхнего крепления страховочного троса переднего сиденья в качестве КНСТ — на усмотрение изготовителя транспортного средства;
- d) не допускать других вариантов конструкции, предусматривающих пропускание лямок вокруг сидений транспортного средства, вокруг направляющих сидений и т. д.

2. Справочную информацию см. в документе GRSP-71-19, распространенном на семьдесят первой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP).

3. Данное предложение не предусматривает обязательного использования КНСТ; но если КНСТ используются в качестве устройства ограничения углового перемещения, то требования должны носить однозначный характер, а пользователь должен быть в достаточной степени информирован.

4. Для возрастных категорий >1,5 лет медицинским сообществом рекомендуется использовать детские удерживающие устройства, устанавливаемые против направления движения (возрастные группы 0, 1 и 1,5 лет уже охвачены положениями, касающимися размера i). Самыми распространенными и опасными автомобильными ДТП являются лобовые столкновения. При таких ДТП регистрируются самые высокие значения скоростей и силовых воздействий. Если в момент лобового столкновения в транспортном средстве находится ребенок, сидящий лицом вперед, то при выбрасывании из сиденья вперед он удерживается ремнем привязного типа. В результате на шею, позвоночник и внутренние органы оказывается нагрузка. Сиденья, обращенные назад, препятствуют движению вперед, и ребенка отбрасывает назад в детское сиденье. Благодаря этому обеспечивается более равномерное распределение силового воздействия на спину, и нагрузка на «деформируемые» части тела оказывается гораздо меньше. КНСТ превратились в распространенное средство «устройства ограничения углового перемещения», используемого для предотвращения вращения во время фазы отскока.

5. Поскольку на рынке уже присутствуют оснащенные КНСТ транспортные средства, не отвечающие требованиям Правил ООН и не получившие соответствующего утверждения типа, возникла необходимость в переходных положениях и, следовательно, в новой серии поправок.