



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 экспертом от Австралии***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Австралии для включения в текст Правил положений, касающихся устройств деактивации подушек безопасности (если такие устройства установлены). В основу данного текста был положен неофициальный документ GRSP-58-14, распространенный в ходе пятьдесят восьмой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP). Изменения к действующему тексту Правил № 16 ООН, включая проект дополнения 7 к поправкам серии 06 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/25), выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* 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.16-03102 (R) 220316 290316



* 1 6 0 3 1 0 2 *

Просьба отправить на вторичную переработку



I. Предложение

Перечень приложений

Включить новое приложение 19 следующего содержания:

«**Приложение 19 Испытания функции напоминания о состоянии подушки безопасности пассажира** »

Текст Правил

Включить новый пункт 1.5 следующего содержания:

«1.5 к транспортным средствам категорий M₁ и N₁ в отношении устройств деактивации подушки безопасности пассажира».

Изменить нумерацию пунктов 1.5–1.7 (прежние) на 1.6–1.8.

Пункт 2.9 изменить следующим образом:

«2.9 "Фронтальная подушка безопасности пассажира (или Подушка безопасности для пассажира)" означает подушку безопасности в сборе, предназначенную для защиты пассажира (пассажиров), занимающего (занимающих) сиденье (или сиденья), не являющееся (не являющиеся) сиденьем водителя, в случае лобового столкновения».

Включить новые пункты 2.48–2.50 следующего содержания:

«2.48 "Устройство деактивации (подушки безопасности)" означает элемент или блок элементов, предназначенных для деактивации подушки безопасности.

2.49 "Контрольный сигнал" означает оптический сигнал, включение которого указывает на приведение в действие или деактивацию устройства, правильное или неправильное функционирование или состояние или несрабатывание.

2.50 "Кнопка включения центрального управления транспортным средством" означает устройство, с помощью которого бортовая электронная система транспортного средства переключается из нерабочего состояния, как в случае, когда транспортное средство находится на стоянке без водителя, в обычное рабочее состояние».

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, включающих последние наиболее значительные технические изменения, внесенные в Правила к моменту предоставления официального утверждения. Одна и та же Договаривающаяся сторона не может присвоить этот номер другому типу транспортного средства, определение которого приведено в пункте 2.16 выше».

Пункт 8.1.1 изменить следующим образом:

«8.1.1 За исключением мест для сидения, предназначенных для использования исключительно в неподвижном транспортном средстве, сиденья транспортных средств категорий М₁, М₂ (класса III или В⁹), М₃ (класса III или В⁹) и N должны быть оснащены ремнями безопасности или удерживающими системами, удовлетворяющими требованиям настоящих Правил.

Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут требовать установки ремней безопасности на транспортных средствах категорий М₂ и М₃, которые принадлежат к классу II.

портных средствах класса I, II или A, которые принадлежат к категории М₂ или М₃, должны соответствовать требованиям настоящих Правил.

~~Договаривающиеся стороны могут в соответствии с национальным законодательством разрешать установку ремней безопасности или удерживающих систем, не охватываемых настоящими Правилами, при условии, что они предназначены для инвалидов.~~

Удерживающие системы, соответствующие положениям приложения 8 к Правилам № 107 с внесенными в них поправками серии 02, не подпадают под действие положений настоящих Правил.

Транспортные средства класса I или A, которые принадлежат к категории М₂ или М₃, могут быть оснащены ремнями безопасности и/или удерживающими системами, соответствующими требованиям настоящих Правил.

Удерживающими системами с гибким устройством регулировки по высоте на уровне плеча могут оснащаться только транспортные средства категории М₂ или М₃ (пункт 2.14.7)».

Включить новый пункт 8.1.3 следующего содержания:

«8.1.3 В случае сидений, которые предназначены не только для использования в неподвижном транспортном средстве и которые можно поворачивать или устанавливать в других направлениях, требования пунктов 8.1.1–8.1.2 выше применяются только в отношении тех направлений, которые предназначены для обычной эксплуатации при движении транспортного средства по дороге общественного пользования».

Изменить нумерацию пунктов 8.1.3–8.1.10 (прежние) на 8.1.4–8.1.11.

Пункт 8.1.11 (прежний) исключить.

Включить новые пункты 8.1.12–8.1.15 следующего содержания:

«8.1.12 Отдельный контрольный сигнал, указывающий на то, что подушка безопасности пассажира деактивирована, и удовлетворяющий требованиям Правил № 121, должен быть предусмотрен для фронтальной(ых) подушки(ек) безопасности пассажира

⁹ В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, пункт 2 – <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>.

в транспортных средствах категорий M₁ и N₁, в которых устанавливается устройство деактивации (с ручным или автоматическим управлением). [Этот контрольный сигнал должен быть снабжен пояснительной надписью "Passenger AIRBAG OFF" [ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ пассажира ОТКЛ.], расположенной на расстоянии не более 25 миллиметров от контрольного сигнала (над или под ним)]¹⁰.

- 8.1.13** Всякий раз, когда кнопка переключения центрального управления находится в положении "ON" ["ВКЛ."], каждый контрольный сигнал деактивации подушки безопасности пассажира, предусмотренный в соответствии с пунктом 8.1.12 выше, (при условии обеспечения возможности выполнения необходимых диагностических/системных проверок):
- a) [не должен загораться, когда фронтальная(ые) подушка(и) безопасности пассажира, к которой(ым) он относится, активирована ("ON" ["ВКЛ."])], но
 - b) должен включаться (за исключением случаев, когда иное предусмотрено пунктом 8.5 настоящих Правил) и непрерывно находиться во включенном состоянии, когда фронтальная(ые) подушка(и) безопасности пассажира, к которой(ым) он относится, деактивирована ("OFF" ["ВЫКЛ."]).
- 8.1.14** В тех случаях, когда одна или несколько фронтальных подушек безопасности в транспортных средствах категории M₁ или N₁ оборудованы устройством деактивации с ручным управлением:
- 8.1.14.1** каждое подобное аппаратное устройство (например, ручной переключатель) должно:
- a) быть расположено в транспортном средстве со стороны пассажира и быть снабжено нестираемой пояснительной надписью "Passenger AIRBAG OFF/ON" [ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ пассажира ОТКЛ./ВКЛ.] или "Passenger AIRBAG ON/OFF" [ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ пассажира ВКЛ./ОТКЛ.] (в зависимости от конкретного случая);

¹⁰ Пояснительная надпись "Passenger AIRBAG OFF/ON" [ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ пассажира ОТКЛ./ВКЛ.] или "Passenger AIRBAG ON/OFF" [ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ пассажира ВКЛ./ОТКЛ.] (в зависимости от конкретного случая) используется вместо вышеуказанной надписи в тех случаях, когда контрольный сигнал, указывающий на деактивацию подушки безопасности пассажира, группируется с предоставленным изготовителем дополнительным контрольным сигналом, указывающим на то, что система ее срабатывания активирована.

- b) иметь положение/настройку для активации подушки безопасности пассажира с нестираемой надписью ["ON" ("ВКЛ.")] и нижеследующей пиктограммой¹¹, указывающей на то, что подушка безопасности пассажира активирована:



- c) иметь положение/настройку для деактивации подушки безопасности пассажира с нестираемой надписью ["OFF" ("ВЫКЛ.")] и нижеследующей пиктограммой, указывающей на то, что подушка безопасности пассажира деактивирована.



8.1.14.2 Каждое подобное устройство на основе программного обеспечения (например, опция/подопция в электронном меню) должно:

- a) представлять на дисплее/показывать [слова "Passenger AIRBAG ON" [ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ пассажира ВКЛ.]] вместе (т.е. одновременно) с пиктограммой¹¹, приведенной в пункте 8.1.14.1 b) выше и указывающей на активированное состояние подушки безопасности;
- b) представлять на дисплее/показывать [слова "Passenger AIRBAG OFF" [ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ пассажира ВЫКЛ.]] вместе (т.е. одновременно) с пиктограммой¹¹, приведенной в пункте 8.1.14.1 c) выше и указывающей на деактивированное состояние подушки безопасности.

8.1.14.3 Руководство по эксплуатации транспортного средства, в отношении которого изготовитель может запрашивать взаимное признание официального утверждения, должно содержать, по крайней мере, следующую информацию на всех официальных языках Договаривающейся(ихся) стороны (сторон) (например, Европейского союза, Японии, Российской Федерации или Новой Зеландии и т.д.):

¹¹ Эта пиктограмма в салоне транспортного средства может быть монохромной или зеркальной.

- a) подробные инструкции по эксплуатации каждого устройства деактивации подушки безопасности с ручным управлением;
- b) заявление, в котором поясняется, что основной причиной для оборудования транспортного средства переключателем подушки безопасности пассажира (или устройством деактивации) является возможность безопасного использования (при деактивированной подушке безопасности) детского удерживающего устройства, установленного против направления движения, на сиденье, перед которым расположена подушка безопасности пассажира.

Необходимо обеспечить, чтобы эту информацию можно было легко найти в руководстве по эксплуатации транспортного средства (например, при помощи конкретной ссылки на эту информацию, напечатанной на первой странице, табулятора страницы или отдельного буклета и т.д.).

8.1.15 В тех случаях, когда какая-либо фронтальная подушка безопасности для переднего бокового сиденья пассажира в транспортных средствах категории M₁ оборудована устройством деактивации с ручным управлением:

[8.1.15.1 транспортное средство должно соответствовать требованиям, предъявляемым к испытанию с использованием взрослого женского манекена "Гибрид III" пятого перцентиля в соответствии с Правилами № [137] ООН в их первоначальном варианте, когда фронтальная подушка безопасности для переднего бокового сиденья пассажира деактивирована до начала испытания согласно приложению 3 (процедура испытания) или приложению 7 (процедура испытания на тележке) указанных Правил, либо

8.1.15.2 переднее боковое сиденье пассажира должно быть оборудовано системой напоминания о состоянии подушки безопасности, удовлетворяющей требованиям пункта 8.5 настоящих Правил.]».

Включить новые пункты 8.5–8.5.2 следующего содержания:

[«**8.5** Устройство для напоминания о состоянии подушки безопасности пассажира

8.5.1 Любая система напоминания о состоянии подушки безопасности, предусматриваемая в соответствии с пунктом 8.1.15.2 настоящих Правил, должна – при проведении испытания в соответствии с приложением 19 – отвечать следующим требованиям в отношении ее функционирования:

8.5.1.1 Визуальное предупреждение обеспечивается посредством постоянного или прерывистого, но частого светового сигнала (т.е. мигания) соответствующего контрольного сигнала, указывающего на то, что подушка безопасности пассажира деактивирована.

8.5.1.2 Звуковое предупреждение подается при помощи постоянного или прерывистого, но частого звукового сигнала либо голосо-

вой информации. В последнем случае изготовитель должен обеспечить возможность использования для целей оповещения официального(ых) языка(ов) той страны, на рынок которой впервые поступает транспортное средство. Такое звуковое предупреждение может включать несколько этапов.

- 8.5.1.3** Визуальное и звуковое предупреждение вместе подаются в течение периода, совокупная продолжительность которого составляет не менее [X] секунд, через первые [Y] секунд после того, как выполняется, по крайней мере, одно из следующих условий (или при их любом сочетании):
- 8.5.1.3.1** пройденное расстояние превышает пороговое значение.
Пороговое значение (за исключением совокупного расстояния, пройденного транспортным средством вне обычных условий эксплуатации) не должно превышать 500 м;
- 8.5.1.3.2** скорость движения превышает пороговое значение.
Пороговое значение не должно превышать 25 км/ч;
- 8.5.1.3.3** транспортное средство находится в обычных условиях эксплуатации в течение более продолжительного периода времени, чем пороговый период.
Пороговое значение (за исключением совокупного периода времени, в течение которого транспортное средство находится вне обычных условий эксплуатации) не должно превышать 60 секунд.
- 8.5.2** Конструкция любого устройства напоминания о состоянии подушки безопасности пассажира, установленного в соответствии с пунктом 8.1.15.2 настоящих Правил, должна допускать возможность деактивации звукового предупреждения, обеспечиваемого устройством напоминания о состоянии подушки безопасности, только путем выполнения последовательности операций, не указанной в каких-либо руководствах по эксплуатации транспортного средства, и/или использования инструментальных средств (механических, электрических, цифровых и проч.), не входящих в комплект инструментария транспортного средства.»].

Включить новые пункты 15.4–15.4.4 следующего содержания:

- «15.4** Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 07 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании 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 До 1 сентября [2020] года ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не должна отказывать в национальном или региональном официальном утверждении типа транспортного средства, официально утвержденного на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 06.
- 15.4.3 Начиная с 1 сентября [2020] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны принимать для целей национального или регионального официального утверждения типа транспортных средства, тип которых не был официально утвержден на основании настоящих Правил с поправками серии 07.
- 15.4.4 Даже после даты вступления в силу поправок серии 07 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать и предоставлять распространения официальных утверждений в отношении компонентов и отдельных технических узлов (т.е. ремней безопасности и удерживающих систем) на основании предыдущих серий поправок к Правилам.».

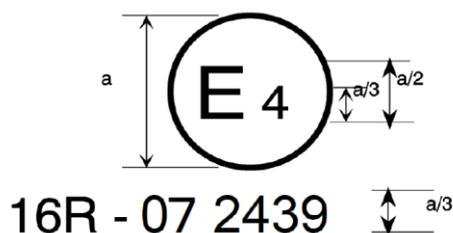
Приложение 2 изменить следующим образом:

«Приложение 2

Схемы знаков официального утверждения

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

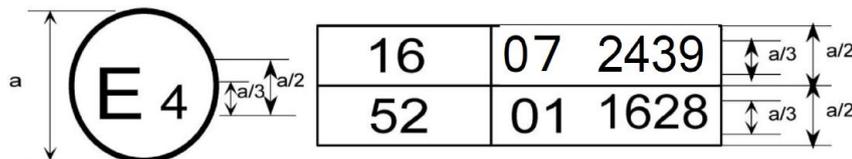
Образец А
(см. пункт 5.2.4 настоящих Правил)



$a = 8$ 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 отношении ремней безопасности. Номер официального утверждения означает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 16 с поправками серии 07.

Образец В
(см. пункт 5.2.5 настоящих Правил)



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (Е 4) на основании правил № 16 и 52¹. 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».

Включить новое приложение 19 следующего содержания:

«Приложение 19

[Испытания функции напоминания о состоянии подушки безопасности пассажира]

1. **Схема проведения испытания на транспортном средстве**
 - 1.1 **Фронтальную(ые) подушку(и) безопасности пассажира деактивируют** путем использования соответствующего устройства/средства деактивации с ручным управлением.
 - 1.2 **Присутствие пассажира на переднем боковом пассажирском сиденье имитируют при помощи (по усмотрению изготовителя):**
 - a) груза общей массой [40] кг ± [X] кг, помещаемого на подушку этого сиденья по центру, либо
 - b) [взрослого женского манекена «Гибрид III» пятого перцентиля], либо
 - c) [состояние, при котором присутствие пассажира, размеры которого не превышают соответствующие габариты взрослого женского манекена «Гибрид III» пятого перцентиля, на переднем боковом пассажирском сиденье имитируют при помощи метода, указанного изготовителем и одобренного органом по официальному утверждению].
 - 1.3 **Ремни безопасности на сиденье водителя и переднем боковом пассажирском сиденье должны быть застегнуты.**
 - 1.4 **[В случае любого испытания, в котором присутствие пассажира на переднем боковом пассажирском сиденье имитируют в соответствии с пунктом 1.2 b) или c) настоящего приложения, пе-**

¹ Второй номер приведен лишь в качестве примера.

реднее боковое пассажирское сиденье должно быть отрегулировано следующим образом:

1.4.1 Продольное положение сиденья

Регулируемое в продольной плоскости сиденье устанавливают таким образом, чтобы его точка «Н», определенная в соответствии с процедурой, изложенной в приложении 15, находилась в:

- a) в указанном изготовителем положении, т.е. по направлению вперед от среднего положения регулировки или
- b) в отсутствие конкретных рекомендаций изготовителя – как можно ближе к точке, находящейся на равном расстоянии между крайним передним положением сиденья и средним положением его регулировки.

1.4.2 Угол наклона спинки сиденья

Если спинка сиденья регулируется, то ее устанавливают таким образом, чтобы угол наклона туловища находящегося на нем манекена как можно точнее соответствовал величине, рекомендованной изготовителем для обычной эксплуатации].

2. Испытание

2.1 Затем транспортное средство, подготовленное в соответствии с пунктом 1, испытывают при соблюдении одного из условий (по усмотрению изготовителя), указанных в пунктах 2.1.1–2.1.3 ниже, или при любом сочетании этих условий.

2.1.1 Испытуемое транспортное средство ускоряют из неподвижного положения до скорости 25–0/+10 км/ч в направлении вперед.

2.1.2 Испытуемое транспортное средство движется вперед на расстояние не менее 500 м из неподвижного положения.

2.1.3 Транспортное средство движется вперед со скоростью свыше 10 км/ч в течение периода не менее 60 секунд]».

II. Обоснование

1. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение) и Правила № [137] ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) касаются соответствующих эксплуатационных характеристик и не содержат положений в отношении наличия каких-либо устройств деактивации подушек безопасности. В соответствии с толкованием Австралии (как и в случае действующего австралийского конструкторского правила 69/00 о всеобъемлющих мерах фронтальной защиты пассажира), это означает, что транспортное средство должно удовлетворять необходимым требованиям в отношении характеристик в случае столкновения независимо от положения регулировки какого-либо устройства деактивации.

2. Вместе с тем, поскольку Австралия применяет Правила № 94 ООН, она признает и принимает тот факт, что официальные утверждения в соответствии с Правилами № 94 ООН выдаются органами по официальному утверждению для типов транспортных средств, оснащенных устройствами деактивации подушки

безопасности с ручным управлением, на основании того, что транспортные средства этого типа проходят необходимое испытание только при включенной подушке безопасности.

3. Аналогичная ситуация может также возникнуть в случае новых правил № [137] ООН, которые Австралия хотела бы принять в качестве альтернативы АКП 69/00. В этой связи Австралия считает, что Правила № 94 ООН и Правила № [137] ООН следует изменить путем включения в них конкретных положений в отношении использования устройств деактивации, а в Правилах № 16 ООН необходимо определить требования, касающиеся эксплуатации таких устройств, в случае если они установлены.

4. Основной причиной для оборудования транспортного средства устройством деактивации подушки безопасности пассажира является возможность безопасного использования детского удерживающего устройства, установленного против направления движения, на сиденье, перед которым расположена эта подушка безопасности. Хотя в случае Австралии в таком положении нет необходимости (поскольку в соответствии с национальными правилами дорожной безопасности использование детских удерживающих устройств на передних сиденьях транспортных средств с двумя и более рядами сидений запрещено), следует признать, что другие Договаривающиеся стороны могут разрешать их использование, что необходимо учесть в правилах.

5. Вместе с тем чрезвычайно важное значение имеет предоставление четкой и понятной информации о любом устройстве деактивации подушки безопасности, чтобы свести к минимуму возможность возникновения какой-либо двусмысленности или ненадлежащего использования, которые могут привести к смерти или серьезной травме детей и взрослых пассажиров. Это касается устройств деактивации подушек безопасности как с ручным, так и с автоматическим управлением. При размещении детского удерживающего устройства, установленного против направления движения, на сиденье, перед которым расположена подушка безопасности, необходимо подтверждение, что эта подушка безопасности деактивирована. Мы отмечаем, что Европейская программа оценки новых автомобилей и Федеральный стандарт безопасности автотранспорта № 208 содержат детальные требования в этом отношении, и рекомендуем включить аналогичные требования в Правила № 16 ООН.

6. В настоящем предложении представлена надежная и стандартизированная маркировка, а также требования в отношении инструкций в руководстве пользователя в целях обеспечения глубокого понимания того, как функционируют устройства деактивации подушек безопасности с ручным приводом, и сведения к минимуму случаев их ненадлежащего использования. Это также позволит дорожным службам, организациям участников дорожного движения и потребителей составить наиболее простые и доступные для понимания указания/разъяснения в отношении устройств деактивации подушек безопасности с ручным управлением для пользователей транспортных средств.

7. Контрольные сигналы играют чрезвычайно важную роль (в случае устройств деактивации подушек безопасности как с ручным, так и с автоматическим управлением), поскольку они обеспечивают подтверждение того, что подушка безопасности пассажира отключена при размещении детского удерживающего устройства, установленного против направления движения, на сиденье, перед которым расположена подушка безопасности, а также (в случае устройств деактивации с ручным управлением) напоминают взрослому пассажиру вновь ее включить.

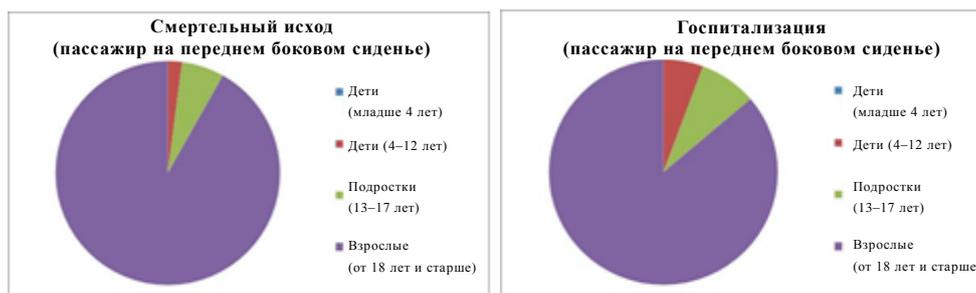
8. Что касается устройства деактивации подушки безопасности с ручным управлением, то важно также отметить следующее:

а) подавляющее большинство случаев гибели и серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий среди пассажиров, занимающих переднее боковое сиденье, приходится на взрослых (см., например, пункт 9 ниже);

б) применение мер контроля со стороны правоохранительных органов для обеспечения того, чтобы переключатель подушки безопасности с ручным управлением находился в надлежащем положении, когда сиденье занимает взрослый пассажир, не представляется возможным;

в) неправильное использование переключателя подушки безопасности с ручным управлением может (при отсутствии надлежащих мер) лишить взрослых пассажиров ряда преимуществ в плане защиты, обеспечиваемых в рамках новых Правил № [137] ООН.

9. Например, в случае гибели или госпитализации в результате столкновения между транспортными средствами, классифицированных как лобовые (без обгона) или лобовые (с обгоном), в штате Виктория, Австралия, в период с 1 января 2006 года по 31 декабря 2014 года жертвы среди пассажиров, занимавших переднее боковое сиденье легкового автомобиля (т.е. М₁), распределяются (по возрасту) следующим образом:



Источник: База данных статистики штата Виктория о жертвах ДТП (VicRoads CrashStats).

10. Функция напоминания о состоянии подушки безопасности пассажира предлагается для транспортных средств категории М₁, оснащенных устройством деактивации подушки безопасности с ручным управлением и не отвечающих эксплуатационным требованиям, предусмотренных Правилами № [137] ООН, при выключенной подушке безопасности. Это предложение следует рассмотреть в контексте недавно представленного совместного предложения ЕК, Японии и Республики Корея, которое, в случае его принятия, будет предусматривать использование сигнализатора непристегнутых ремней безопасности для переднего бокового пассажирского сиденья и, соответственно, наличия соответствующих датчиков, необходимых для того, чтобы система напоминала взрослому пассажиру о необходимости включения подушки безопасности, которая была деактивирована при помощи устройства с ручным управлением.

11. Если GRSP примет решение о включении требования о сигнализаторах непристегнутых ремней безопасности в Правила № 16 ООН (в соответствии с совместным предложением ЕК, Японии и Республики Корея), то обеспечение системы напоминания о состоянии подушки безопасности пассажира в транспортных средствах категории М₁, оснащенных устройством деактивации подушки безопасности с ручным управлением, будет сопряжено с весьма незначительными дополнительными расходами.
