



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Восемьдесят восьмая сессия

Женева, 3–7 мая 2010 года

Пункт 6 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ:
конструкция и допущение к перевозке транспортных средств**

Раздел 9.7.6: Защита транспортных средств с задней стороны

Передано правительством Германии*

Резюме

Существо предложения: В настоящем документе представлено технико-экономическое исследование по вопросу о защите с задней стороны и предлагаются необходимые дальнейшие действия в этой области.

Предлагаемое решение: Решение о будущей работе.

Справочные документы: TRANS/WP.15/2002/11 и TRANS/WP.15/170, пункты 47 и 48.

Введение

1. С 80-х годов прошлого столетия в ДОПОГ (в настоящее время в разделе 9.7.6) содержатся требования, касающиеся защиты с задней стороны специальных транспортных средств, перевозящих опасные грузы (автоцистерн,

* Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 1 с) положения о круге ведения Рабочей группы, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1; в нем предусматривается, что Рабочая группа "разрабатывает и совершенствует Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)".

транспортных средств-батарей, транспортных средств со съемными цистернами вместимостью более 1 м³ и MEMU). В указанном разделе предусмотрено следующее: "Транспортное средство должно быть оснащено с задней стороны по всей ширине цистерны бампером, в достаточной степени предохраняющим от ударов сзади".

2. Это положение не содержит ни эксплуатационных параметров, ни определений в отношении расположения защиты с задней стороны, ни критериев испытания требуемого достаточно прочного бампера.

3. В начале 90-х годов прошлого столетия ввиду произошедших серьезных дорожно-транспортных происшествий с транспортными средствами, перевозящими опасные грузы, в Германии был осуществлен исследовательский проект "THESEUS – Обеспечение максимально возможного уровня безопасности автоцистерн посредством экспериментального моделирования условий дорожно-транспортных происшествий". Анализ ДТП показал, что преобладающим типом ДТП являлись столкновения с автоцистернами с ударом сзади. С тех пор ситуация не изменилась; в Европе по-прежнему происходят столкновения с автоцистернами, влекущие за собой серьезные последствия. Об этом свидетельствуют также и статистические данные о ДТП Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН.

4. В тот период выводы, сделанные по итогам реализации проекта THESEUS в отношении повышения уровня безопасности автоцистерн, нашли свое отражение, в частности, в представленном Рабочей группе предложении об улучшении защиты с задней стороны автоцистерн, перевозящих опасные грузы. Предложенные идеи включали оборудование транспортного средства сзади энергопоглощающими устройствами или направленный поток энергии (например, с использованием поперечин, прилегающих к шинам). На том этапе после продолжительных и напряженных дискуссий Рабочая группа не приняла эти предложения (см. TRANS/WP.15/170, пункты 47 и 48).

5. Существовали два главных аргумента против предложения, направленного на повышение уровня безопасности транспортного средства с задней стороны с помощью дополнительных мер: один из аргументов состоял в том, что статистические данные, полученные в рамках проекта THESEUS, касались Германии и что другие страны не могут подтвердить такой же статистики ДТП в отношении столкновений с ударом сзади; другой контраргумент состоял в том, что для "новой" защиты сзади невозможно предложить подходящего метода испытания.

Будущая работа

6. После нескольких произошедших в Европе столкновений с ударом сзади, имевших серьезные последствия, Германия хотела бы вновь выступить с инициативой в отношении повышения уровня безопасности транспортных средств с задней стороны. С этой целью было подготовлено технико-экономическое исследование, в котором, помимо обзора проведенных ранее исследований по этому вопросу и предложений, представленных ранее Рабочей группе, изложены, в частности, новые подходы к решению этой проблемы в будущем.

7. Это исследование включает в себя анализ статистических данных ЕЭК ООН по дорожно-транспортным происшествиям, который свидетельствует о том, что проблема столкновений с ударом сзади по-прежнему существует в Ев-

ропе, и который определяет пути преодоления вышеупомянутого препятствия, связанного с возможностью испытания пригодной защиты с задней стороны.

8. Например, метод испытания устройства для защиты с задней стороны может быть смоделирован на основе квазистатического метода испытания на пробивание, предусмотренного в директивах Европейского союза, касающихся противопокатной защиты. Это означает, что не существует намерения поддерживать какое-либо одно конструктивное решение в рамках ДОПОГ. Альтернативный вариант смоделированного испытания также представляется подходящим в свете развития современных методов расчета.

9. Крайне важно требовать определенной энергопоглощающей способности. Это не будет ограничивать варианты конструкции усиленной защиты с задней стороны и обеспечит возможности для дальнейшего развития рынков и разработки материалов. Таким образом, комбинированная задняя и противопокатная защита, уже используемая в некоторых странах, могла бы быть сохранена после прохождения дополнительного испытания защиты с задней стороны.

10. Вместе с тем для разработки метода испытания необходимо будет провести опыты, с тем чтобы метод испытания мог обеспечить эффективную защиту от высвобождения опасных материалов в случае столкновений с ударом сзади.

Предложение

11. Исследование, представленное в неофициальном документе INF.3, служит прочной основой для рассмотрения данного вопроса, имеющего важное значение для обеспечения безопасности в странах – участницах ДОПОГ, и Германия желала бы обратиться к договаривающимся сторонам ДОПОГ с просьбой оказать ей поддержку в этом вопросе. Если они проявят соответствующий интерес к данному вопросу, Германия подготовит рабочий документ, основанный на первоначальном предложении, и представит его на следующем совещании Рабочей группы в октябре 2010 года.
