

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам опасных грузов****Сто четырнадцатая сессия**

Женева, 6–10 ноября 2023 года

Пункт 5 а) 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 Соединенного Королевства****Резюме*

Существо предложения:	Предложения по уточнению требований раздела 9.7.6 ДОПОГ в отношении защиты транспортных средств с задней стороны и предписанного минимального расстояния между задней частью цистерны и задней частью бампера для обеспечения единообразного толкования.
Предлагаемое решение:	Внести поправки в текст раздела 9.7.6 ДОПОГ.
Справочные документы:	ECE/TRANS/WP.15/2020/5 и неофициальный документ INF.16 (сто восьмая сессия); ECE/TRANS/WP.15/2021/7 и неофициальный документ INF.5 (сто девятая сессия); ECE/TRANS/WP.15/253, пункты 19–22; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158/Add.1 (пункт 9); ECE/TRANS/WP.15/2023/1 и неофициальный документ INF.9 (сто тринадцатая сессия); ECE/TRANS/WP.15/262

* A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6.



Справочная информация

1. Предложения, представленные на сто восьмой, сто девятой и сто тринадцатой сессиях, были направлены на уточнение точек отсчета для измерения требуемого расстояния между задней частью цистерны и задней частью бампера, которое указано в разделе 9.7.6 ДОПОГ. Мы также хотели бы обратить внимание на предыдущие многолетние попытки уточнения соответствующих положений.

2. В докладе о работе сто тринадцатой сессии (ECE/TRANS/WP.15/262) (май 2023 года) говорится следующее:

«Защита транспортных средств с задней стороны — документ: ECE/TRANS/WP.15/2023/1 (Соединенное Королевство), неофициальный документ: INF.9 (Нидерланды).

Несколько делегаций высказались в пользу предложения Соединенного Королевства. Ряд делегаций поддержали замечания Нидерландов в неофициальном документе INF.9 и предпочли продолжить обсуждение на следующей сессии на основе пересмотренного предложения с учетом этих замечаний. Рабочая группа предложила желающим делегациям направить свои замечания представителям Соединенного Королевства и Нидерландов, которые подготовят пересмотренное предложение к следующей сессии».

3. Таким образом, настоящее предложение было совместно разработано Соединенным Королевством и Нидерландами.

Обоснование

4. За более чем 20 лет автомобильные технологии и технологии конструирования цистерн продвинулись далеко вперед. Системы автоматического экстренного торможения (САЭТ) и задние противоподкатные защитные устройства (ЗПЗУ), предусмотренные соответствующими правилами, позволили значительным образом повысить степень защиты транспортных средств с задней стороны. Материалы, конструкция и нормы для цистерн также претерпели существенные изменения, благодаря которым, вместе с бамперами, обеспечивается более эффективная защита при ударах и снижается риск утечки.

5. В рамках предыдущих исследований была выполнена оценка частотности ударов автоцистерн с задней стороны. Исходя из этого были приняты меры для повышения общей устойчивости некоторых цистерн к ударам сзади. Однако, по нашему мнению, эти усовершенствования не отменяют необходимости в защите от ударов с помощью заднего бампера достаточной прочности.

6. Для установления четких требований в отношении устойчивости к ударам предлагается предусмотреть в разделе 9.7.6 ДОПОГ применение положений третьего пересмотренного варианта Правил № 58 ООН (заднее противоподкатное защитное устройство) в качестве согласованного технического стандарта.

7. С учетом вышеназванных достижений представляется убедительным аргумент в пользу того, чтобы положение бампера зависело от типа цистерны. Для обеспечения единообразного толкования предлагается использовать в качестве точек отсчета крайнюю заднюю часть бампера и крайнюю заднюю часть цистерны (в обоих случаях под крайней задней частью понимается часть, наиболее удаленная от передней части транспортного средства). Крайняя задняя поверхность бампера должна располагаться на расстоянии не менее [100] мм от крайней задней части цистерны, но в случае цистерн, изготовленных из алюминиевого сплава в соответствии с пунктом 6.8.2.1.14 а), это расстояние должно быть увеличено хотя бы до [200/150] мм, чтобы обеспечить более высокий уровень защиты.

8. Для цистерн, дополнительная защита которых обеспечивается их конструкцией, это расстояние может быть уменьшено до 50 мм, при условии что расстояние до корпуса соответствует минимальным значениям, указанным в пункте 7 выше.

9. Следует отметить, что в предлагаемых поправках при описании точки отсчета используется термин «цистерна». Это сделано для того, чтобы защита с помощью заднего бампера обеспечивалась как для корпуса, так и для любого эксплуатационного оборудования. По нашему мнению, использование этого термина позволяет четко понять применяемые требования.

Предложение 1

10. Изменить текст раздела 9.7.6 ДОПОГ следующим образом (заголовок и примечания 1 и 2 остаются без изменений):

«Задняя часть цистерны должна быть защищена бампером от ударов сзади. Бампер должен отвечать, по крайней мере, техническим требованиям третьего пересмотренного варианта Правил № 58³ ООН (заднее противоподкатное защитное устройство) [или последнего пересмотренного варианта на момент регистрации, или на момент поступления в эксплуатацию, если регистрация не является обязательной]. К задней части корпуса не должны прикрепляться какие-либо конструкции, которые могут привести к его разрыву при ударе (например, крепления лестниц, системы камер).

Крайняя задняя поверхность бампера должна располагаться на расстоянии не менее [100] мм от крайней задней части цистерны. В случае цистерн, изготовленных в соответствии с пунктом 6.8.2.1.14 а) [из алюминиевого сплава], это расстояние должно составлять не менее [200/150] мм.

В случае цистерн, для которых обеспечена дополнительная защита, это расстояние может быть уменьшено и составлять не менее [50] мм, при условии что расстояние до корпуса соответствует минимальным значениям, указанным выше. Примерами цистерн с дополнительной защитой являются:

- цистерны с двойными днищами,
- цистерны с порожними отсеками, используемыми для эксплуатационного оборудования,
- цистерны с теплоизоляцией.

Для цистерн такой конструкции дополнительная защита цистерны должна быть выполнена таким образом, чтобы в случае удара можно было бы по всей вероятности избежать пробития корпуса либо чтобы расстояние до корпуса составляло не менее [100] мм.

Для транспортных средств-батарей расстояние 100 мм для размещения бампера отсчитывается от крайней задней части любого корпуса элементов батареи либо крайней задней части любого клапана или его рабочего механизма до крайней задней поверхности бампера.

Бампер не требуется для транспортных средств с самосвальной цистерной для перевозки порошкообразных или гранулированных веществ и самосвальных вакуумных цистерн для отходов с задней разгрузкой, если задняя арматура цистерны оснащена средством защиты, обеспечивающим такую же защиту, как и бампер в соответствии с вышеприведенным описанием.

Соблюдение данного положения не является обязательным в случае транспортных средств с кузовом, обеспечивающим такую же защиту, как и бампер (согласно техническим характеристикам заднего противоподкатного защитного устройства)».

Сноску 3 читать следующим образом:

«³ Правила № 58 ООН (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения:

I. задних противоподкатных защитных устройств (ЗПЗУ)

II. транспортных средств в отношении установки ЗПЗУ официально утвержденного типа

III. транспортных средств в отношении их задней противоподкатной защиты (ЗПЗ)».

Предложение 2

11. Предусмотреть в разделе 1.6.5 переходную меру следующего содержания: «Транспортные средства, зарегистрированные (или введенные в эксплуатацию, если регистрация не является обязательной) до 1 июля 2027 года и не отвечающие требованиям раздела 9.7.6 в отношении защиты с задней стороны, применяемым с 1 января 2025 года, могут по-прежнему эксплуатироваться».

Заключение

12. Данные поправки обеспечат единообразное толкование требований в отношении величины зазора между задней частью цистерны и задним бампером. Они также предусматривают применение технических требований третьего пересмотренного варианта Правил № 58 ООН (заднее противоподкатное защитное устройство) и тем самым обеспечивают соответствие заднего бампера конкретным требованиям прочности. С учетом применения новых технических предписаний и возможных прошлых ошибочных толкований предлагается переходная мера, которая позволяет продолжить эксплуатацию существующих транспортных средств.
