



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Сто шестнадцатая сессия

Женева, 5–8 ноября 2024 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

Предложения о внесении поправок

в приложения А и В к ДОПОГ: конструкция

и допущение к перевозке транспортных средств

Подраздел 9.7.6 — Защита транспортных средств с задней стороны

Передано правительством Соединенного Королевства
Великобритании и Северной Ирландии*

Резюме

Существо предложения:	Предложения по уточнению требований подраздела 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 подраздела 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; ECE/TRANS/WP.15/2023/13 и неофициальный документ INF.22 (сто четырнадцатая сессия); ECE/TRANS/WP.15/2024/6; ECE/TRANS/WP.15/267.

* A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5.



I. Справочная информация

1. Предложения, представленные на сто восьмой, сто девятой, сто тринадцатой, сто четырнадцатой и сто пятнадцатой сессиях Рабочей группы, были направлены на уточнение точек отсчета для измерения расстояния между задней частью цистерны и задней частью бампера, которое указано в подразделе 9.7.6 ДОПОГ. Следует отметить, что попытки уточнить это расстояние предпринимались на протяжении многих лет.

2. В докладе о работе сто пятнадцатой сессии (документ ECE/TRANS/WP.15/267) в апреле 2024 года содержится следующая информация относительно самого последнего (документ ECE/TRANS/WP.15/2024/6) предложения Соединенного Королевства:

«Большинство делегаций высказались за вариант 1, предложенный Соединенным Королевством, т. е. за то, чтобы установить одинаковое минимальное расстояние между цистерной и противоположным брусом для всех цистерн.

Рабочая группа согласилась с тем, что необходимо прояснить некоторые моменты, в частности в отношении значений, заключенных в квадратные скобки, и ссылок на Правила № 58 ООН.

Рабочая группа отметила, что Соединенное Королевство представит пересмотренное предложение на следующей сессии с учетом полученных замечаний».

3. Предложения, содержащиеся в этом документе, были разработаны с участием других договаривающихся сторон и представителей отрасли.

II. Обоснование

4. Рабочая группа просила Соединенное Королевство представить предложения на апрельской сессии 2024 года, в которых делегатам предлагается сделать выбор между сложными или более простыми изменениями к подразделу 9.7.6. В ходе длительных обсуждений большинство делегатов высказались за простое предложение, предусматривающее для всех цистерн одинаковое минимальное расстояние между цистерной и противоположным брусом.

5. Согласно отзывам делегаций, высказанным в ходе сто пятнадцатой сессии, широкую поддержку получило предложение о том, чтобы все цистерны, независимо от их конструкции, имели бампер, расположенный таким образом, чтобы расстояние от крайней задней поверхности бампера до крайней задней точки цистерны составляло не менее 150 мм (см. рисунки 9.7.6.1.1 и 9.7.6.1.2 ниже). Это предложение обеспечит последовательный порядок измерения для цистерн всех типов и позволит давать четкое толкование в отношении стандартов и разрешений.

6. Поскольку в определении теперь говорится о расстоянии «от крайней задней поверхности бампера до крайней задней части цистерны», то для некоторых Договаривающихся сторон это может привести к уменьшению измеренного расстояния между бампером и цистерной, а для других — к его небольшому увеличению.

7. Для установления четких требований в отношении устойчивости бампера к удару сзади предлагается предусмотреть в подразделе 9.7.6 ДОПОГ применение положений Правил № 58 ООН (заднее противоположное защитное устройство). Это позволит установить согласованные требования к уровню защиты, обеспечиваемой бамперами в задней части цистерны.

8. Следует отметить, что в предлагаемых поправках при описании точки отсчета используется термин «цистерна», который включает в себя как корпус, так и любое эксплуатационное оборудование. Для цистерн с двойными стенками было включено примечание, в котором учитывается толкование, представленное на осенней сессии 2020 года Рабочей группы по цистернам; расстояние, которое следует предусматривать для таких цистерн, измеряется от крайней наружной стенки цистерны.

9. Следует также отметить, что пункт 9.8.5 (Защита MEMU с задней стороны) включает требование о наличии бампера, в достаточной степени предохраняющего от ударов с задней стороны, в соответствии с требованиями подраздела 9.7.6, поэтому в настоящий момент следует рассмотреть возможность внесения изменений и в пункт 9.8.5.

III. Предложения

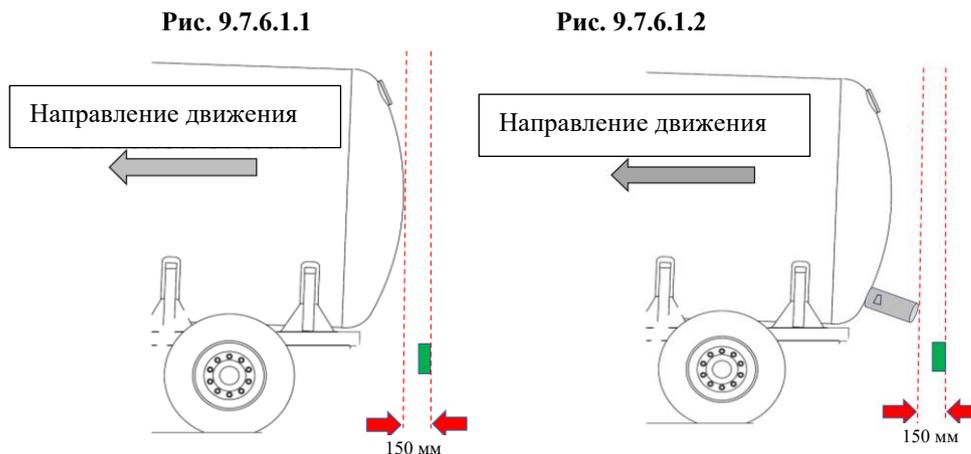
Предложение 1

10. Изменить подраздел 9.7.6 ДОПОГ следующим образом:

«9.7.6 Защита транспортных средств с задней стороны

9.7.6.1 Транспортное средство должно быть оснащено с задней стороны бампером. Конструкция бампера должна отвечать техническим требованиям Правил № 58 ООН (заднее противоподкатное защитное устройство) с поправками не ниже серии 03 на момент регистрации или на момент поступления в эксплуатацию, если регистрация не является обязательной.

Крайняя задняя поверхность бампера должна располагаться на расстоянии не менее 150 мм от крайней задней части цистерны (или от выступающей арматуры, соприкасающейся с перевозимым веществом). Это расстояние измеряется, как указано на рис. 9.7.6.1.1 и 9.7.6.1.2 и в пункте 9.7.6.3.



9.7.6.2 Цистерны с загрузочным или разгрузочным отверстием в задней части цистерны, например вакуумные цистерны для отходов или самосвальные цистерны, предназначенные для порошкообразных или гранулированных веществ, могут в качестве альтернативы указанным требованиям к положению бампера иметь дополнительную защиту для задней арматуры цистерны. Такая дополнительная защита должна обеспечиваться металлическим профилем, который имеет момент сопротивления сечения не менее 20 см^3 в самом слабом сечении.

9.7.6.3 В случае цистерн с двойными стенками за заднюю часть цистерны принимается задняя сторона крайней наружной стенки цистерны.

9.7.6.4 Положения пунктов 9.7.6.1 и 9.7.6.2 не применяются к транспортным средствам, используемым для перевозки опасных грузов в контейнерах-цистернах, МЭГК или переносных цистернах.

9.7.6.5 В отношении защиты цистерн от повреждений, вызываемых ударами сбоку или опрокидыванием, см. пункты 6.8.2.1.20 и 6.8.2.1.21 или, в случае переносных цистерн, пункты 6.7.2.4.3 и 6.7.2.4.5».

Предложение 2

11. Предусмотреть в подразделе 1.6.5 переходную меру следующего содержания:
«Транспортные средства, зарегистрированные или введенные в эксплуатацию, если регистрация не является обязательной, до 1 января 2029 года и не отвечающие требованиям подраздела 9.7.6, применяемым с 1 января 2027 года, могут по-прежнему эксплуатироваться».

IV. Заключение

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

13. Поскольку дискуссии по этому вопросу ведутся уже несколько лет, а различные толкования применительно к конструкции транспортных средств приводят к отсутствию единообразия, мы считаем, что соответствующее согласованное толкование должно быть достигнуто как можно скорее.

V. Транспорт и цели в области устойчивого развития

14. Целью данного документа является разъяснение применения подраздела 9.7.6 ДОПОГ. Более систематичный подход и более тщательное обоснование положений ДОПОГ позволяют сделать правовые тексты более четкими и избежать различий в толкованиях, применяемых разными Договаривающимися сторонами ДОПОГ, и тем самым способствуют достижению цели № 16 Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития «Мир, правосудие и эффективные учреждения».
