



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/2005/16
2 August 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

(Семьдесят девятая сессия,
Женева, 7-11 ноября 2005 года)

ЧАСТЬ 9 ДОПОГ

**Включение нового требования в подраздел 9.2.4 "Предотвращение опасности
возникновения пожара"**

Передано правительством Норвегии

РЕЗЮМЕ

Существо предложения:	Пожар на транспортных средствах, перевозящих опасные грузы, может привести к крупным авариям. Одним из наиболее распространенных и наиболее трудных для тушения видов пожара является возгорание шин.
Предлагаемые меры:	Ввести новые требования об установке систем контроля давления в шинах на транспортных средствах EX/III, FL, AT и OX.
Справочные документы:	Документы TRANS/WP.15/2002/3 и INF.6, представленные на семьдесят второй сессии в мае 2002 года.

Введение

Пожар на транспортных средствах, перевозящих опасные грузы, особенно класса 1, может привести к крупным авариям. Одним из наиболее распространенных и наиболее трудных для тушения видов пожара является возгорание шин.

Обычно причинами таких пожаров являются либо недостаточно накачанные шины, либо тепло, выделяемое заклиненными тормозами или неисправными подшипниками.

Норвегия считает, что современные технологии, позволяющие избежать возникновения пожара на транспортных средствах при перевозке опасных грузов, следует использовать в ДОПОГ, как только становится легкодоступным соответствующее оборудование.

Предложение

1. Включить в подраздел 9.2.4 следующие требования, касающиеся систем контроля давления в шинах:

"9.2.4.8 Система контроля давления в шине

Автотранспортные средства и прицепы должны иметь на всех колесах эффективную систему контроля давления в шине, посылающую водителю предупредительный сигнал в случае, если давление воздуха в шине на 25 или более процентов ниже давления, указанного на табличке".

2. Включить в таблицу подраздела 9.2.1 новую графу 9.2.4.8 и проставить в ней литеру "X" в колонках, относящихся к транспортным средствам EX/III, AT, FL и OX.

3. В колонку "ЗАМЕЧАНИЯ" этой новой графы включить следующий текст:

"Применимо к автотранспортным средствам и прицепах, впервые зарегистрированным с 1 января [2008] года".

Обоснование

По национальным статистическим данным об авариях и инцидентах с транспортными средствами, перевозящими опасные грузы, с 1990 года в Норвегии было зарегистрировано 36 случаев возникновения пожара на таких транспортных средствах; в 10 из них (т.е. в 27,8% случаев), как сообщается, возгоранию подверглись шины.

Часто горящие шины бывают чрезвычайно трудно потушить.

Даже если в ходе испытаний, описанных в документе INF.6, представленном на семьдесят второй сессии в мае 2002 года, было доказано, что для тушения загоревшихся шин во многих случаях было бы достаточно двух шестикилограммовых порошковых огнетушителей, практика показывает, что для одного водителя тушение такого пожара в дорожных условиях может оказаться нелегкой задачей.

В пункте 16 доклада неофициальной рабочей группы по транспортным средствам типа EX, совещание которой состоялось в декабре 2001 года в Тёнсберге, Норвегия, говорится следующее:

"Шины являются хорошо известным источником пожаров и других аварий с транспортными средствами. По данным МОПАП и КСККП, в настоящее время на рынке имеются системы контролирования давления в шинах и эти системы уже устанавливаются на транспортных средствах в интересах экономной эксплуатации шин. Рабочая группа попросила Рабочую группу WP.15 поручить своему секретариату поставить этот вопрос перед секретариатом WP.29, с тем чтобы разработать правила, касающиеся установки этих систем в качестве стандартного оборудования, по крайней мере на транспортных средствах, перевозящих опасные грузы".

К сожалению, с тех пор в этой области ничего конкретного сделано не было, и Норвегия считает, что разработка такого оборудования, а также то обстоятельство, что Соединенные Штаты Америки ввели требование о его установке на всех легковых автомобилях, универсальных пассажирских автомобилях, грузовых автомобилях и автобусах полной массой в 10 000 фунтов, говорят в пользу Рабочей группы WP.15, вводящей такие требования в отношении транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

В пункте 15 вышеупомянутого доклада рабочая группа пришла также к следующему выводу в отношении пожара, вызываемого заклиненными тормозами:

"Рабочая группа согласилась с тем, что в этой области следует предусмотреть специальные положения. Из сообщений об авариях известно, что причиной пожаров на транспортных средствах, перевозящих взрывчатые вещества и изделия, являются заклинивающиеся тормоза. Рабочая группа отметила, что эта общая проблема касается всех транспортных средств, перевозящих опасные грузы, и просила

Рабочую группу WP.15 поручить своему секретариату обратиться к секретариату WP.29 с просьбой изучить этот вопрос и согласовать систему контроля за температурами на тормозных барабанах/дисках, позволяющую обнаруживать заклинивающиеся тормоза".

У Норвегии нет убедительных доказательств того, что такое оборудование легкодоступно и широко используется, и поэтому она не предлагает внедрять его на данном этапе. Кроме того, утверждалось, что системы контроля давления в шинах могут также быть способны воспринимать изменения в давлении воздуха в шинах под воздействием внешних источников тепла. Однако просьба неофициальной рабочей группы о внедрении системы контроля за температурами на тормозных барабанах/дисках, позволяющей обнаруживать заклинивающиеся тормоза, с которой она обратилась к Рабочей группе WP.29, остается в силе.

Последствия для безопасности

Это предложение позволит повысить уровень безопасности перевозок опасных грузов благодаря уменьшению опасности возгорания шин на транспортных средствах по причине низкого давления воздуха в них, заклиненных тормозов или неисправных подшипников.

Осуществимость

Это предложение не приведет к крупным финансовым последствиям для транспортного сектора. В настоящее время такое оборудование устанавливается во всем мире из соображений экономии, и требование в отношении его установки будет применяться только к новым транспортным средствам. Есть основания полагать, что затраты на установку такого оборудования окупятся в короткое время благодаря более экономному расходу топлива и меньшему износу шин.

Выполнимость

Проблем с выполнимостью новых требований не предвидится, так как это оборудование станет частью стандартного оборудования допущенных к перевозке транспортных средств.
