



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Восемьдесят девятая сессия

Женева, 26–29 октября 2010 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 Германии¹

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 специ-

¹ 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)".

альных транспортных средств, перевозящих опасные грузы (автоцистерн, транспортных средств-батарей и транспортных средств со съёмными цистернами вместимостью более 1 м³). Кроме того, с 2009 года введены в действие соответствующие требования и в отношении 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 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.

6. В этой связи следует обратить внимание на еще одну проблему, заключающуюся в непоследовательном применении/выполнении на европейском уровне действующих требований ДОПОГ, касающихся защиты с задней стороны. Многие государства-члены рассматривают противопокатную защиту, предписанную правилами Европейского союза (ЕС), как соответствующую требованиям ДОПОГ в отношении защиты с задней стороны и поэтому не предусматривают этот тип защиты в качестве отдельной меры. В Германии требуемые ЕС устройства противопокатной защиты также во многих случаях сконструированы таким образом, что они отвечают требованиям ДОПОГ, касающимся защиты с задней стороны, а также требованиям, касающимся противопокатной защиты.

7. После нескольких – подчас весьма серьезных – случаев столкновения с ударом сзади, которые произошли не только в Германии, но и в других странах

Европы, Германия желала бы вновь выступить с инициативой в отношении повышения уровня безопасности транспортных средств с задней стороны.

Технико-экономическое исследование

8. С этой целью было подготовлено технико-экономическое исследование, в котором, помимо обзора проведенных ранее исследований по этому вопросу и предложений, ранее представленных Рабочей группе, изложены, в частности, новые подходы к решению этой проблемы в будущем (см. неофициальный документ INF.3, представленный на восемьдесят восьмой сессии).

9. В этом исследовании подчеркивается необходимость еще раз изучить вопрос о "защите с задней стороны" с учетом ее нового качества и описывается нынешняя ситуация с защитой автоцистерн, перевозящих опасные грузы, с задней стороны. Оно содержит анализ статистических данных ЕЭК ООН по дорожно-транспортным происшествиям, который показывает, что проблема столкновений с ударом сзади по-прежнему существует в Европе, и определяет пути преодоления первого из вышеупомянутых препятствий, связанного с возможным испытанием пригодности защиты с задней стороны. Произошедшие за последние десять лет в Германии случаи столкновений с автоцистернами, перевозившими опасные грузы, с ударом сзади и существующая в Европе описанная ситуация с авариями, связанными с ударом сзади, указывают на то, что установка специальных задних защитных устройств на этих транспортных средствах должна по-прежнему считаться одним из требований, обеспечивающих повышение уровня безопасности.

Будущая работа

10. Из приведенных выше разъяснений, касающихся противоподкатной защиты, становится очевидной необходимость ее подробного описания в правилах. Однако ДОПОГ, напротив, не содержит какого-либо требования или определения в отношении испытания защиты с задней стороны; в силу этого возникает необходимость внесения соответствующей поправки.

11. В процессе дальнейшей работы особенно важно собрать новые данные для решения следующих вопросов:

- разработка и подтверждение метода испытания защиты с задней стороны;
- тип конструкции защиты с задней стороны.

12. 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 противоподкатной защиты. Это означает, что не существует намерения поддержать какое-либо одно конструктивное решение в рамках ДОПОГ. Альтернативный вариант смоделированного испытания также представляется подходящим в свете развития современных методов расчета.

13. 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 противоподкатная защита, уже используемая в некоторых странах, могла бы быть сохранена после прохождения дополнительного испытания защиты с задней стороны.

14. 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.

15. В силу причин, связанных со сложным технологическим характером возможных конструктивных решений для защиты с задней стороны (ключевое слово: единица, состоящая из транспортного средства и цистерны), для достижения этой цели предлагается применение систематического подхода. Такой подход включает в себя аналитико-экспериментальные процедуры (см. главу 11 исследования). Разработка конструкции защиты с задней стороны может быть осуществлена в рамках исследования ЕС отдельных компонентов, которое обеспечивает основу для последующего испытания отдельного компонента "защита с задней стороны" с целью его официального утверждения.

16. Предлагаемая защита с задней стороны должна быть сконструирована как опытный прототип, который позволит продемонстрировать – посредством испытания на удар при столкновении – более высокую степень защиты по сравнению с существующей. Следует надеяться, что результаты этой работы можно будет положить в обоснование необходимости дальнейшей работы над этим вопросом.

Предложение

17. Исследования, представленные в неофициальном документе INF.3, внесенном на восемьдесят восьмой сессии, служат 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 договаривающиеся стороны ДОПОГ согласятся с тем, что работу над этим вопросом следует продолжить, Германия подготовит рабочий документ, основанный на первоначальном предложении, и представит его на следующем совещании Рабочей группы в мае 2011 года.
