



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/2006/18
4 August 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Восьмьдесят первая сессия
Женева, 25-27 октября 2006 года
Пункт 4 предварительной повестки дня

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

Раздел 8.1.5: Прочее оборудование

Передано правительством Соединенного Королевства

РЕЗЮМЕ

- Существо предложения: На восьмидесятой сессии была принята поправка к разделу 8.3.7, в соответствии с которой требуется использовать один противооткатный упор для удержания в неподвижном состоянии транспортного средства, не оснащенного вспомогательной тормозной системой. Настоящее предложение направлено на то, чтобы привести раздел 8.1.5 в соответствие с разделом 8.3.7, предусмотрев в нем требование о наличии лишь одного, а не двух противооткатных приборов, которые должны перевозиться на транспортной единице в качестве прочего оборудования.
- Предлагаемые решения: Изменить содержащееся в пункте 8.1.5 а) требование о наличии противооткатных упоров, с тем чтобы оно применялось только к транспортным средствам, не оснащенным стояночными тормозами.
- Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/2006/1 (Норвегия)

Введение

1. В настоящее время раздел 8.1.5 ДОПОГ предусматривает, что на транспортном средстве должен иметься один противооткатный упор. Поскольку в состав транспортного средства входят как тягач, так и прицеп, на практике это означает необходимость перевозки по крайней мере двух противооткатных упоров. Однако в ходе обсуждения предложения 2006/1, представленного на предыдущем совещании Рабочей группы WP.15, было указано, что большинство прицепов оснащены вспомогательным тормозным устройством. В этом случае представляется логичным и разумным требовать наличия противооткатных упоров только в том случае, если транспортная единица на оснащена другими тормозными устройствами. Соединенное Королевство вносит это предложение с целью упростить предписание раздела 8.1.5 (в отношении перевозки прочего оборудования), с тем чтобы он в большей степени соответствовал новому тексту раздела 8.3.7.

Предложение

2. Изменить текст первого подпункта пункта 8.1.5 а), как это показано ниже жирным шрифтом:

а) следующим аварийным снаряжением общего назначения:

- для каждого транспортного средства, **не оснащенного стояночными тормозами**, - по меньшей мере одним противооткатным упором, размеры которого должны соответствовать весу транспортного средства и диаметру его колес.

Обоснование

3. Подавляющее большинство тягачей, перевозящих опасные грузы, оснащены стояночными тормозами. Прицепы также в большинстве случаев имеют вспомогательное тормозное устройство, позволяющее безопасным образом удерживать прицеп в неподвижном состоянии, даже если он не прицеплен к тягачу. Для таких транспортных средств нет никакой пользы в наличии противооткатного упора. В тех случаях, когда транспортное средство не имеет стояночных тормозов, существует очевидная польза с точки зрения безопасности в перевозке на их борту противооткатного упора. Данное предложение позволяет также перевозить на транспортном средстве более одного противооткатного упора, если это требуется обстоятельствами.

История вопроса

4. В своем документе 2006/1, представленном на майской сессии 2006 года, правительство Норвегии предложило внести в раздел 8.3.7 ДОПОГ изменения для обеспечения того, чтобы прицепы, находящиеся на стоянке без буксирующих их транспортных средств, безопасным образом удерживались в неподвижном состоянии с помощью вспомогательного стояночного тормоза или одного противооткатного прибора. Это предложение было принято без голосования, однако в ходе обсуждения стало очевидным, что значительное большинство прицепов оснащены вспомогательными тормозами и что лишь относительно небольшое число прицепов удерживаются в неподвижном состоянии безопасным образом с помощью только противооткатного упора. По этой причине Соединенное Королевство вносит предложение об изменении текста раздела 8.1.5, с тем чтобы он лучше отражал существующую практику и технологические изменения, а также позволял промышленности сократить издержки, связанные с соблюдением требований ДОПОГ.

Последствия для безопасности

5. Настоящее предложение поддерживает существующий уровень безопасности, обеспечивая использование вспомогательного стояночного тормоза или противооткатного упора.

Практическая осуществимость

6. С точки зрения практической осуществимости никаких проблем не предвидится, поскольку данное предложение обеспечивает согласование текстов разделов 8.1.5 и 8.3.7.
