



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств**

##### **Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части**

###### **Восьмидесятая сессия**

Женева, 15–18 сентября 2015 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Правила № 55 (механические сцепные устройства)**

### **Предложение по дополнению [5] к поправкам серии 01 к Правилам № 55 (механические сцепные устройства)**

#### **Представлено Председателем неофициальной группы по Правилам № 55\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен неофициальной рабочей группой по Правилам ООН № 55 в целях внесения поправок в определение класса S. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, – зачеркнут.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Пункт 2.5 изменить следующим образом:

«2.5 Нестандартные неоднородные механические сцепные устройства и их элементы не соответствуют стандартным габаритам и параметрам, приведенным в настоящих Правилах, и не могут быть соединены со стандартными сцепными устройствами и их элементами. ~~К их числу относятся, например, Это~~ – такие устройства, **которые** не соответствуют ни одному из классов А–L, ~~и Т или W~~, перечисленных в пункте 2.6, ~~как устройства, и предназначенные~~ для специальных транспортных средств большой грузоподъемности, **или** неоднородные устройства, отвечающие действующим национальным стандартам».

Пункт 2.6.12 изменить следующим образом:

«2.6.12 Класс S: Приспособления и элементы, которые не соответствуют ни одному из классов А–L, ~~и Т или W~~ выше и которые используются, ~~например,~~ на специальных транспортных средствах большой грузоподъемности или являются приспособлениями, эксплуатируемыми только в некоторых странах и в соответствии с действующими национальными стандартами».

## II. Обоснование

1. В то время когда разрабатывался первоначальный вариант данных Правил, использовалось множество различных сцепных устройств. Зачастую использование того или иного типа ограничивалось определенным регионом, в связи с чем уровень согласования был низок. Одна из целей этих Правил как раз и состояла в согласовании этих сцепных устройств. Именно по этой причине в Правила было включено ограниченное число этих устройств. В целях решения проблемы перехода с национальных стандартов на данные Правила ООН был включен класс S. По идее, с годами сцепные устройства, соответствующие старым национальным стандартам, должны были исчезнуть. Вместе с тем принятое определение оставляет возможность иного толкования, что обусловлено словом «например», вследствие чего на практике в случае всех новых разрабатываемых сцепных устройств класс S используется неправильно.

2. Как следствие, Стороны, принявшие эти Правила, не знают, какой уровень безопасности можно ожидать от сцепных устройств класса S, хотя они обязаны признавать эти устройства для их использования на своих дорогах общего пользования. При этом нет уверенности и в том, что они согласятся на проведение испытаний и официального утверждения того или иного сцепного устройства класса S. В этом случае в целях применения необходимых требований и условий испытания соответствующая техническая служба ищет стандарт, который больше всего подходит для данного устройства, или же соответствующее нестандартное устройство (пункт 4.8). Может оказаться, что не все органы по официальному утверждению и технические службы разделяют одно и то же мнение, что создает некоторую неопределенность. Кроме того, пользователи сцепных устройств класса S не знают, по какому уровню безопасности следует испытывать данное сцепное устройство. В то же время изготовителям эти требования известны.

3. Одна из целей Правил состоит в том, чтобы уточнить уровень безопасности, а также требования и испытания. Применительно к сцепным устройствам класса S эта цель на данный момент не достигнута. В случае старых типов сцепных

устройств, которые уже используются на региональном уровне в течение длительного времени и, как показывает практика, обладают требуемым уровнем безопасности, имеющиеся недостатки приемлемы, прежде всего по той причине, что очень рассчитывать на экспорт так называемых «национальных» сцепных устройств вряд ли можно. Вместе с тем сцепные устройства класса S нельзя использовать вместо сцепных устройств, которые разработаны совсем недавно.

4. Цель настоящего предложенного текста – сохранить первоначальное предназначение класса S и исключить возможность его неправильного использования с учетом того факта, что иной вариант мог бы заключаться в полном исключении класса S, поскольку, как можно предположить, все сцепные устройства, соответствующие национальным стандартам, будут официально утверждаться – в том случае, если заинтересованность в таком официальном утверждении существует, – на основании Правил № 55. Правила в этой области и класс S существуют уже около 13 лет. Новые сцепные устройства можно будет включить в Правила в том случае, если такие устройства начнут поступать на рынок.

---