



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/AC.7/4
13 November 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Специальная многопрофильная группа экспертов
по безопасности в туннелях

**ДОКЛАД СПЕЦИАЛЬНОЙ МНОГОПРОФИЛЬНОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ
ПО БЕЗОПАСНОСТИ В ТУННЕЛЯХ О РАБОТЕ ЕЕ ВТОРОЙ СЕССИИ
(10-11 октября 2000 года)**

УЧАСТНИКИ

1. Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях провела свою вторую сессию в Женеве 10 и 11 октября 2000 года под председательством г-на Мишеля Эггера (Швейцария). В ее работе приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Германии, Италии, Нидерландов, Турции, Украины, Франции и Швейцарии. В работе сессии участвовали также представители следующих международных организаций: Постоянной международной ассоциации дорожных конгрессов (ПМАДК), Международной ассоциации по строительству подземных сооружений (ИТА), Международной автодорожной федерации (МАФ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (ФИА и МТА). В качестве наблюдателя участвовал представитель Туристского клуба Швейцарии (ТКШ).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/AC.7/3

2. Повестка дня была принята без изменений.

ДОКЛАД О РАБОТЕ ПЕРВОЙ СЕССИИ

Документация: TRANS/AC.7/2

3. Специальная многопрофильная группа экспертов утвердила доклад о работе своей первой сессии (10-11 июля 2000 года).

ИТОГИ СОВЕЩАНИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ДОРОЖНЫХ АДМИНИСТРАЦИЙ ЗАПАДНОЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН (ВЕРД)

4. Председатель проинформировал участников сессии об итогах совещания Руководителей автодорожных администраций западноевропейских стран (ВЕРД), которое состоялось 14 и 15 сентября в Мальмё, Швеция. ВЕРД одобрили выводы, сделанные альпийскими странами, включая Австрию, Италию, Францию и Швейцарию, и заслушали сообщение о работе Специальной многопрофильной группы экспертов ЕЭК ООН по безопасности в туннелях.

РАССМОТРЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ В ТУННЕЛЯХ

Документация: TRANS/AC.7/2000/6; TRANS/AC.7/2000/7, TRANS/AC.7/2000/9 (только на английском языке)

5. Специальная многопрофильная группа экспертов приняла к сведению представленные ей дополнительные документы, в том числе статью под названием "Нынешние проблемы безопасности в туннелях" профессора Альфреда Хаака, и проект директивы по обозначению знаками устройств для обеспечения безопасности в туннелях, изданный Федеральным управлением автодорог Швейцарии. Заместитель Председателя проинформировал участников совещания о межведомственном циркуляре по безопасности в туннелях, изданном правительством Франции.

6. Затем Группа экспертов продолжила обсуждение мер, предложенных в заключительном докладе Швейцарской целевой группы по безопасности в туннелях и содержащихся в документе TRANS/AC.7/2000/6. В докладе выделены следующие основные области, для которых требуются рекомендации: поведение участников дорожного движения в туннелях, инфраструктура, правила дорожного движения, эксплуатация туннелей, требования к транспортным средствам и перевозка опасных грузов.

7. На своей первой сессии Группа экспертов рассмотрела меры, касающиеся поведения участников дорожного движения в туннелях. Она согласилась с тем, что меры 1.10 и 1.11, которые соответственно касаются максимальной скорости и обязательной дистанции между транспортными средствами и которые были отклонены Швейцарской целевой группой по безопасности в туннелях, все же следует сохранить, по крайней мере для целей обсуждения в рамках Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1), где они будут рассмотрены на предмет возможных поправок к Венским конвенциям или к Сводной резолюции о дорожном движении (CP.1).

8. В связи с мерами C2, касающимися эксплуатации, Группа экспертов, признав трудности, возникающие в таких федеративных государствах, как Германия и Швейцария, поддержала меру 2.01, в которой содержится призыв к созданию национального органа для координации работы по предупреждению происшествий в туннелях. Группа экспертов поддержала меру 2.02, в соответствии с которой рекомендуется назначить сотрудника по технике безопасности по всем туннелях длиной более 600 м. Группа экспертов, признав финансовые последствия такой меры, согласилась с тем, что нет необходимости назначать сотрудника по технике безопасности для каждого туннеля, что один сотрудник мог бы заниматься несколькими туннелями и что протяженность необязательно является самым важным критерием. В случае рекомендаций Организации Объединенных Наций эта мера могла бы применяться к туннелям длиной 1 000 м и более.

9. Группа экспертов поддержала меры 2.03, 2.04 и 2.05. В связи со статистикой Группа экспертов согласилась с тем, что ответственность за сбор и оценку информации должен нести национальный наблюдательный центр, упомянутый в предложении, касающемся меры 2.01, и что такая информация могла бы быть включена в базу данных Трансъевропейской сети автомобильных дорог Европейской комиссии (ТЕРН).

10. Группа экспертов приняла меры 2.06 и 2.07, хотя она признала, что такие меры весьма дорогостоящи и что передвижные вентиляторы необходимо использовать с предосторожностью. Рассматривался также вопрос о применении высокоэффективных дыхательных аппаратов.

11. Группа экспертов одобрила меру 2.08, в соответствии с которой полное или частичное закрытие полос движения должно всегда осуществляться за пределами туннеля.
12. Обсуждая меры СЗ, касающиеся инфраструктуры, Группа экспертов пришла к выводу, что строительство путей эвакуации для существующих однострубных туннелей (мера 3.01) сопряжено с большими трудностями и расходами. Было достигнуто согласие относительно того, что эффективная поперечная вентиляция и система отвода газов снижают необходимость строительства путей эвакуации в таких туннелях. Делегат Франции сообщил о том, что в его стране пути эвакуации требуются через каждые 400 м на междугородных маршрутах и через каждые 200 м в городских туннелях.
13. Группа экспертов поддержала меры 3.02 и 3.03. Председатель отметил, что в двухтрубных туннелях в Швейцарии поперечные проходы должны создаваться через каждые 300 м для пешеходов и через каждые 900 м для транспортных средств. Группа экспертов согласилась с тем, что в туннелях, проложенных открытым способом, и в городских туннелях расстояние между поперечными проходами может быть уменьшено. Было также решено, что во всех туннелях следует предусмотреть доступ к наружному (свежему) воздуху, который также может использоваться пожарными бригадами. Поперечные проходы должны соединяться дымонепроницаемыми открывающимися вручную дверями, которые не должны блокироваться.
14. В связи с мерой 3.05 Группа экспертов согласилась с тем, что при решении вопроса о выборе между строительством однострубного или двухтрубного туннеля в дополнение к объему движения следует также учитывать оценку риска.
15. Группа экспертов приняла к сведению сообщение о том, что ПМАДК завершает разработку инструкций, касающихся размеров и эксплуатации вентиляционных систем в туннелях (мера 3.06). Она предложила добавить слова "в случаях пожара".
16. Группа экспертов поддержала меры 3.07 и 3.08. Применительно к мере 3.08 она упомянула о том, что к числу предметов оборудования, для которых требуются инструкции, относятся устройства для обнаружения тепловых и воздушных потоков и аппаратура для видеонаблюдения.
17. Группа экспертов поддержала меру 3.09. Стандартные международные знаки требуются для обозначения запасных выходов, месторасположения огнетушителей и т.д.

18. Группа экспертов согласилась с тем, что в связи с применением систем разбрызгивания в туннелях по-прежнему возникает множество проблем и что в настоящее время рекомендовать их использование нельзя (мера 3.10). Однако не следует исключать возможность их применения в будущем.

19. В отношении меры 3.11 Группа экспертов согласилась с тем, что в рекомендациях Организации Объединенных Наций не следует делать ссылки на конкретные проблемы, существующие в Швейцарии.

20. Группа экспертов поддержала меры, касающиеся транспортных средств. Она согласилась с тем, что основополагающее значение имеют наличие огнетушителей и обучение пользованию ими.

21. Группа экспертов изучила предложения Франции по вопросам, подлежащим рассмотрению (TRANS/AC.7/2000/7). В предложениях Франции был сделан вывод о том, что итогом работы Группы экспертов может явиться подготовка следующих предложений: о внесении поправок в Венские конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах; о внесении изменений в Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА); о внесении поправок в Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ); о внесении поправок в правила, касающиеся конструкции транспортных средств; и о включении соответствующих положений в резолюцию (возможно, в Сводные резолюции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах (СР.1 и СР.2).

22. Группа экспертов одобрила представленные Францией предложения 1.1-1.5, связанные с правилами дорожного движения и поведением участников дорожного движения. Она одобрила также изложенные в главе 2 предложения, касающиеся эксплуатации. Предложение 2.5, в котором рекомендуется производить осмотр большегрузных транспортных средств на въездах в туннели большой протяженности, не было охвачено мерами, предложенными Швейцарской целевой группой по туннелям. Группа экспертов признала, что мера 2.6, в соответствии с которой рекомендуется присутствие аварийно-спасательных групп на обоих концах протяженных туннелей с движением в двух направлениях и высокой плотностью транспортных потоков, является крайне дорогостоящим предложением, реализовать которое можно только в ряде основных туннелей. В связи с предложением 2.7 Группа экспертов согласилась с целесообразностью проведения осмотров по крайней мере через каждые 15 лет независимыми от оператора экспертными комиссиями и через каждые пять лет - проверок состояния сооружений и оборудования.

23. Группа экспертов одобрила предложения 3.1-3.6, касающиеся инфраструктуры.

24. Группа экспертов была проинформирована о том, что предложения, изложенные в главе 4, основаны на результатах исследовательского проекта ПМАДК/ОЭСР по перевозке опасных грузов через автодорожные туннели. Это исследование будет более подробно обсуждаться на следующей сессии Рабочей группы ЕЭК ООН по перевозкам опасных грузов (WP.15).

25. Группа экспертов согласилась с предложением 5.1 относительно топливных баков для транспортных средств, однако признала трудности, связанные с уменьшением максимального количества перевозимого топлива, в том числе различия в цене на топливо в разных странах. Она признала наличие проблемы, связанной с дополнительными топливными баками. Группа экспертов поддержала предложения 5.2 и 5.3, отметив при этом, что будут предприниматься попытки добиться увеличения максимальных размеров и веса большегрузных транспортных средств и автопоездов.

26. Рабочая группа одобрила предложения 5.4-5.6.

27. Представитель Международной автодорожной федерации (МАФ) представил доклад о системах сигнализации в туннелях, в котором содержатся предложения, касающиеся видимости в туннелях, установки в туннелях горизонтальных и вертикальных знаков и использования новых информационных технологий, например знаков с меняющейся информацией. Эти меры обладают большим потенциалом с точки зрения повышения уровня безопасности в туннелях и вполне оправдывают связанные с ними затраты.

ОБЗОР ПОЛОЖЕНИЯ В СВЯЗИ С ОТВЕТАМИ НА ВОПРОСНИК ПО БЕЗОПАСНОСТИ В ТУННЕЛЯХ

28. Секретариат проинформировал участников совещания о том, что вопросник был направлен 55 странам - членам ЕЭК и что ответы были получены от Азербайджана, Лихтенштейна, Норвегии, Польши и Румынии. Группа экспертов напомнила о том, что крайний срок для представления ответов на вопросник - 31 октября 2000 года.

29. Представитель Всемирной автодорожной ассоциации (ПМАДК) сообщил участникам совещания о том, что этот вопросник был направлен членам Комитета ПМАДК по туннелям (27 членов), не являющимся членами ЕЭК.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ДОКЛАД ДЛЯ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ШЕСТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Документация: TRANS/AC.7/2000/8

30. Группа экспертов рассмотрела измененный проект плана работы, подготовленный секретариатом. В соответствии с этим проектом плана работы Группа должна представить промежуточный доклад для рассмотрения шестьдесят третьей сессией Комитета по внутреннему транспорту (13-15 февраля 2001 года).

31. Группа экспертов решила, что вышеупомянутый промежуточный доклад не может содержать рекомендации Группы, работа над которыми завершится не ранее ее совещаний в марте и июле 2001 года. Промежуточный доклад для КВТ будет включать доклады о работе первых двух сессий Группы экспертов.

32. Представитель секретариата Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) сообщил участникам совещания о том, что поправки в Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) вносятся только один раз в два года и что первая возможность для принятия поправок к этому Соглашению, касающихся безопасности в туннелях, появится в 2003 году, т.е. позднее даты, указанной в проекте плана работы.

33. Группа решила, что вопрос о сроках и способах рассмотрения возможности принятия поправок к правовым документам по безопасности в туннелях должен решаться по усмотрению каждого вспомогательного органа КВТ. Поэтому необходимо будет изменить даты, указанные в проекте плана работы, после обсуждения вопроса о графике внесения поправок в рамках вспомогательных органов. В задачу Группы экспертов входит разработка рекомендаций, которые вспомогательные органы могли бы использовать в качестве ориентира.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

34. Группа экспертов решила провести свою следующую сессию 20 и 21 марта 2001 года.

ДОКЛАД О РАБОТЕ СЕССИИ

35. Доклад о работе сессии был подготовлен секретариатом по согласованию с Председателем.