



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/AC.7/6  
20 April 2001

RUSSIAN  
Original: FRENCH

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 ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ**

(20-21 марта 2001 года)

**УЧАСТНИКИ**

1. Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях провела свою третью сессию в Женеве 20 и 21 марта 2001 года под председательством г-на Мишеля Эггера (Швейцария). В ее работе приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Австрии, Германии, Испании, Италии, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Словакии, Турции, Украины, Франции и Швейцарии. В работе сессии участвовали также представители Постоянной международной ассоциации дорожных конгрессов (ПМАДК), Международной автодорожной федерации (МАФ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной автомобильной федерации/Международного туристского альянса (ФИА и МТА), Проекта трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕМ). В качестве наблюдателя участвовал также представитель Туристского клуба Швейцарии (ТКШ).

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

*Документация:* TRANS/AC.7/5

2. Повестка дня была принята без изменений.

## **ДОКЛАД О РАБОТЕ ВТОРОЙ СЕССИИ**

*Документация:* TRANS/AC.7/4

3. Специальная многопрофильная группа экспертов утвердила доклад о работе ее второй сессии (10-11 октября 2000 года).

## **ИТОГИ РАБОТЫ СЕМЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ)**

4. Перед тем, как секретариат представил информацию о деятельности КВТ, директор Отдела транспорта г-н Х. Капел Феррер выразил группе экспертов по безопасности в туннелях благодарность за проведенную к настоящему времени работу, напомнив о соответствующих ожиданиях стран - членов ЕЭК и отметив важное значение деятельности, направленной на достижение в этой области как можно более высокой степени согласования.

5. Затем секретариат сообщил группе экспертов об итогах работы тридцать шестой сессии КВТ по вопросам безопасности туннелей, краткая информация о которой приводится ниже:

- КВТ положительно оценил прогресс, достигнутый группой экспертов, а также активное участие стран и НПО в проводимой деятельности;
- отметив положительную реакцию государств - членов ЕЭК ООН на разосланный вопросник, он предложил странам, которые еще не сделали это, как можно скорее ответить на поставленные вопросы;
- КВТ поручил секретариату подготовить для сессии, намеченной на февраль 2002 года, резолюцию, содержащую все рекомендации, которые будут приняты, что даст ему возможность одобрить работу, проведенную группой экспертов. В этой связи он предложил соответствующим рабочим группам

представить свое первоначальное заключение относительно практической осуществимости этих рекомендаций и возможных сроков их реализации;

- в заключение КВТ подтвердил, что группе экспертов следует продолжить работу по железнодорожным туннелям, но при этом он высказал мнение о том, что до начала второго этапа необходимо предварительно ознакомиться с опытом, накопленным в области обеспечения безопасности автодорожных туннелей.

### **ОБСЛЕДОВАНИЕ АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЕЙ, ПРОВЕДЕННОЕ АКГ**

6. Группа экспертов рассмотрела результаты недавно проведенного в Европе автомобильным клубом Германии (АКГ) обследования 47 автодорожных туннелей протяженностью более 1 500 м, расположенных преимущественно на транзитных дорогах (16 - в Австрии, 9 - в Швейцарии, 6 - во Франции, 5 - в Германии, по 3 - в Италии, Испании и Соединенном Королевстве, соответственно, и 2 - в Бельгии). Представляя полученные результаты, представитель АКГ рассказал о методологии, использованной для проведения этого обследования и основанной на оценке потенциальных факторов риска (6 параметров) и потенциальных факторов безопасности (использовалось 9 критериев, разбитых на большое число параметров). Представитель АКГ также сообщил, что в конце мая 2001 года будут опубликованы результаты нового обследования, которое охватит дополнительно 16 туннелей.

7. В ходе последовавшего за этим выступлением обсуждения была подчеркнута необходимость принятия мер, направленных на обеспечение в будущем согласования на базовом уровне методов оценки безопасности туннелей, что позволит избежать использование различных подходов. В этой связи председатель группы г-н М. Эггер предложил структурам частного сектора расширить свое сотрудничество с соответствующими национальными органами.

### **ТРАГЕДИЯ НА ФУНИКУЛЕРЕ НА АВСТРИЙСКОМ ГОРНОЛЫЖНОМ КУРОРТЕ КАПРУН**

8. Представитель Австрии сообщил группе экспертов уточненную информацию об обстоятельствах, при которых 11 ноября 2000 года на фуникулере, проложенном по горному туннелю в Капруне, произошло трагическое происшествие, в результате которого погибло 155 человек. В частности, он указал технические характеристики туннеля, по которому проходила трасса фуникулера: длина - 4 км, уклон - 46%, диаметр - 3,6 м,

аварийный выход располагался в середине туннеля, внутреннее освещение отсутствовало и единственным средством связи являлся телефон.

## **ОБЗОР ОТВЕТОВ НА ВОПРОСНИК**

*Документация:* TRANS/AC.7/2001/8 и Add.1 и неофициальные документы №3 (общая информация о туннелях) и № 3-бис (информация, касающаяся туннельных труб)

9. Секретариат проинформировал группу экспертов об ответах по части В вопросника (технические характеристики туннелей), которые были представлены в ряде сводных таблиц распространенных в неофициальном порядке. В этой связи секретариат вновь предложил тем государствам-членам, которые еще не сделали это, незамедлительно прислать свои ответы, К моменту проведения сессии на вопросник ответили 28 стран. В целях обеспечения как можно более эффективного использования полученных данных секретариат предложил членам группы высказать свое мнение в отношении последующей деятельности, которую следует провести в связи с распространением этого вопросника.

10. Представитель Постоянной международной ассоциации дорожных конгрессов (ПМАДК), проинформировав участников сессии о том, что в результате распространения вопросника среди членов Комитета по туннелям ПМАДК (27 членов), которые не являются членами ЕЭК, ответы прислали две страны - Япония и Таиланд, распространил документ с изложением ответов этих стран.

## **РАССМОТРЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТУННЕЛЕЙ**

*Документация:* TRANS/AC.7/2001/1; неофициальные документы №3 (рекомендации, подготовленные председателем), № 2 (рекомендации ФИА и МТА), № 4 (предложения Франции) и № 6 (рекомендации МАФ)

11. Группа экспертов рассмотрела на основе подготовленного председателем неофициального документа проекты предложений по рекомендациям, которые составят основу окончательного доклада и будут касаться участников дорожного движения в туннелях, вопросов инфраструктуры и эксплуатации туннелей, а также предписаний, применяемых к транспортным средствам. Председатель группы экспертов г-н Эггер уточнил, что в окончательном докладе рекомендации будут дополнены и разъяснены.

12. Все рассмотренные предложения приведены в документе TRANS/AC.7/6/Add.1 вместе с выделенными жирным шрифтом изменениями, внесенными в ходе сессии, и

относящимися к ним комментариями. Ниже приведены предложения, по которым состоялось подробное обсуждение.

13. Меры, касающиеся **участников дорожного движения**:

- Мера 1.6 (периодическая проверка профессиональных водителей). Эта мера была одобрена, однако предложение о ее применении в обязательном порядке ко всем водителям было отклонено, поскольку его реализация будет связана со слишком большими трудностями.
- Мера 1.7 (согласование правил перевозки опасных грузов в туннелях). Эта мера была одобрена, однако по просьбе ряда делегаций ее следует дополнить предложениями, представленными по данному вопросу ОЭСР/ПМАДК, и упомянуть в ней перевозки неопасных грузов, в ходе которых в туннелях могут возникать опасные ситуации. Представитель Франции сообщил Группе экспертов о том, что в его стране Национальным институтом промышленной экологии и рисков подготовлен доклад "Опасность, которую представляют с точки зрения пожарной безопасности туннелей некоторые вещества, не относящиеся в настоящее время к категории опасных грузов" (ноябрь 2000 года).
- Мера 1.11 (ограничение скорости грузовых автомобилей до 60 км/час). Эта мера была исключена по просьбе ряда делегаций, которые указали, что движение с обязательной постоянной скоростью не соответствует условиям, которые могут возникнуть при различных ситуациях.
- Мера 1.12 (требование об обязательном соблюдении дистанции в 100 м между транспортными средствами). По просьбе делегаций (за исключением делегации Италии) эта мера была исключена ввиду отсутствия возможности контролировать ее выполнение.

14. Меры, касающиеся **эксплуатации**:

- Мера 2.1 (учреждение органа по надзору). Эта мера была одобрена, но поскольку ее цель заключается в том, чтобы оказывать содействие созданию на национальном уровне единого органа по надзору за происшествиями, в результате которых требуется вмешательство соответствующих органов, а не в том, чтобы регулировать деятельность этих органов по ликвидации их последствий, было предложено изменить существующую формулировку с учетом этих соображений.

В ходе обсуждения этого вопроса делегации смогли сообщить более точную информацию о видах практики, применяемой в их странах.

- Мера 2.4 (строительство туннеля для проведения испытаний). Строительство такого туннеля было одобрено в принципе. Представитель Швейцарии сообщил, что в его стране ведутся работы по проектированию испытательного туннеля, в котором смогут проводить учения аварийно-спасательные службы, и этим туннелем смогут пользоваться другие страны. Представитель Норвегии сообщил, что в его стране уже построен туннель, в котором пожарные могут проводить учения.

- Мера 2.8 (частичное или полное прекращение дорожного движения в туннелях в случае возникновения происшествий). Поскольку данная мера имеет спорный характер, группа экспертов решила, что область ее применения следует ограничить только случаями запланированного закрытия туннелей для движения.

- Мера 2.9 (присутствие аварийно-спасательных команд). Принцип присутствия таких команд был одобрен, однако, учитывая различные виды практики, которые применяются в соответствии с конкретными техническими характеристиками туннелей, группа экспертов предложила использовать общую формулировку, касающуюся только туннелей большой протяженности.

- Мера 2.10 (проверка состояния оборудования). Проведение такой проверки было одобрено в принципе, однако при этом было решено включить это положение в меру 2.1. Был также поставлен вопрос о целесообразности определения периодичности проведения таких проверок. После обсуждения группа экспертов высказала мнение о том, что, учитывая различные виды практики, которые применяются в соответствии с конкретными техническими характеристиками туннелей, будет предпочтительнее использовать формулировку общего характера. Кроме того, отметив, что в Швейцарии эти проверки проводятся дорожными властями, Председатель группы экспертов предложил ознакомиться с видами практики, которые в настоящее время применяются в представленных государствах-членах. Так, в Австрии соответствующая проверка проводится один раз в шесть лет экспертом, назначенным государством. Во Франции проверка должна проводиться независимой службой эксплуатации, которая тем не менее может входить в состав администрации. В Норвегии этот контроль поручено осуществлять пожарным. В Германии выполнение этой работы поручается, как правило, частным структурам. В Греции создан независимый контрольный орган в составе представителей университетских кругов, который тем не менее подчиняется центральной администрации.

15. Меры, касающиеся **инфраструктуры**:

- Мера 3.1 (справочное руководство по однострунным туннелям). Основной принцип этой меры был одобрен, однако, учитывая различия в подходах альпийских стран к решению проблемы вентиляции, этот вопрос будет вновь рассмотрен в ходе сессии, запланированной на июль. С этой целью было принято предложение председателя о создании в рамках группы экспертов неофициальной группы.
- Мера 3.5 (критерии, используемые для определения необходимого количества туннельных труб). Эта мера была одобрена, однако в ее окончательную формулировку были включены дополнительные положения, касающиеся критерия уровня безопасности и необходимости сохранения в туннеле в максимально возможной степени количества полос движения, существовавшего до входа в туннель (за исключением резервных полос).
- Мера 3.8 (технические требования в отношении оборудования, устанавливаемого в туннелях). Основной принцип этой меры был одобрен, однако в ходе обсуждения было признано необходимым рассматривать оборудование общего назначения, предназначенное для обеспечения безопасности, отдельно от оборудования, предназначенного для участников дорожного движения. В этих положениях будет необходимо привести ссылку на работу, проводимую в ПМАДК и в Германии (неофициальный документ № 5).
- Мера 3.9 (согласование сигнализации). Эта мера была одобрена в принципе. Группа экспертов подготовит при содействии МАФ конкретные предложения для WP.1 и выражает пожелание, чтобы это согласование имело как можно более широкий характер.
- Мера 3.13 (потенциальные факты риска в туннелях). Эта мера была одобрена в принципе, однако данный вопрос следует рассмотреть более подробно в свете документа, представленного Германией. Франция сообщила, что ОЭСР/ПМАДК уже работают над этим вопросом с целью подготовки стандартов для проектирования туннелей.

16. Меры, касающиеся **транспортных средств**

- Мера 4.1 (обязательные требования об оснащении грузовых транспортных средств огнетушителями). Группа экспертов одобрила эту меру, но при этом

выразила несогласие с принципом оснащения огнетушителями всех транспортных средств. WP.29 следует обратить внимание на возможность оборудования большегрузных транспортных средств термодатчиками, которые уже в обязательном порядке устанавливаются на автобусах вместимостью более 22 пассажиров.

- Мера 4.2 (ограничение количества топлива на борту транспортных средств). В настоящее время максимальный разрешенный объем топлива составляет 1 500 литров. Франция предложила уменьшить эту величину до 700 л, что является обычной практикой для современных транспортных средств, и запретить использование дополнительных баков. Группа экспертов поддержала это предложение, однако степень его обоснованности должна быть рассмотрена WP.29.
- Мера 4.3 (огнестойкость топливных баков большегрузных транспортных средств). Это предложение было подготовлено в результате технического обследования, которое было проведено после трагедии в туннеле под Монбланом. Группа экспертов поддержала предложение Франции, в котором подчеркивалась необходимость проведения исследования по данному вопросу.
- Мера 4.4 (ограничение увеличения массы и габаритов большегрузных транспортных средств). По объективным соображениям группа экспертов поддержала эту меру, сознавая, что ее выполнение связано с решением весьма сложных вопросов.
- Мера 4.5 (предотвращение использования легковоспламеняющихся материалов в конструкции транспортных средств). Группа экспертов в принципе согласилась с необходимостью проведения исследования по данному вопросу, однако при этом она сочла, что WP.29 следует предварительно высказать свое мнение относительно его обоснованности.
- Мера 4.6 (проведение регулярных осмотров транспортных средств с целью оценки, в частности, их пожароопасности). Основная цель этой меры заключается в том, чтобы повысить уровень информированности стран по данному вопросу ввиду того, что Соглашение 1997 года о проведении технических осмотров применяется на добровольной основе. Принцип проведения таких осмотров был одобрен, однако при этом была отмечена необходимость пересмотра предложенной формулировки с целью ее уточнения.



## **РАССМОТРЕНИЕ ДРУГИХ ДОКУМЕНТОВ**

*Документация:* TRANS/AC.7/2001/2, TRANS/AC.7/2001/3, TRANS/AC.7/2001/4, TRANS/AC.7/2001/5, TRANS/AC.7/2001/6 и TRANS/AC.7/2001/7

17. В рамках этого пункта повестки дня обсуждение не проводилось.

## **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

18. Следующая сессия Группы экспертов будет проведена 9, 10 и 11 июля 2001 года.  
*(Примечание. Продолжительность сессии, которую первоначально предусматривалось провести за два дня, будет увеличена до трех дней по совместной просьбе Председателя и заместителя Председателя Группы.)*

19. Учитывая эти обстоятельства, Председатель сообщил о своем намерении представить предложение по рекомендациям не менее чем за 15 дней до начала сессии.

20. Председатель сообщил, что в ходе следующей сессии Группы экспертов он намеревается поднять вопрос о продолжении работы в области железнодорожных туннелей.

## **ДОКЛАД О РАБОТЕ СЕССИИ**

21. Доклад о работе сессии был подготовлен секретариатом при содействии Председателя.

-----