



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/AC.7/13  
14 March 2003

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 ШЕСТОЙ СЕССИИ**

(21-22 января 2003 года)

**УЧАСТНИКИ**

1. Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях провела свою шестую сессию в Женеве 21 января 2003 года под председательством г-на Мишеля Эггера (Швейцария). В ее работе приняли участие представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Германии, Италии, Нидерландов, Норвегии, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции и Швейцарии. На сессии был представлен Проект трансъвропейской автомагистрали Север–Юг ЕЭК ООН (ТЕМ). В ее работе участвовали представители следующих международных организаций: Постоянной международной ассоциации дорожных конгрессов (ПМАДК), Международной ассоциации по строительству подземных сооружений (МАПС), Международной автодорожной федерации (МАФ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и Международной автомобильной федерации/Международного туристского альянса (ФИА и МТА). В качестве наблюдателя

в работе участвовал также представитель Туристского клуба Швейцарии (ТКШ). 22 января 2003 года была организована ознакомительная поездка в Сен-Готардский туннель (Швейцария).

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Документация: TRANS/AC.7/12

2. Повестка дня была утверждена без изменений.

## **ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ ДИРЕКТОРА ОТДЕЛА ТРАНСПОРТА**

3. Директор Отдела транспорта г-н Хосе Капел Феррер кратко информировал Группу экспертов о том, что в феврале 2002 года Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) принял резолюцию № 249 о безопасности в туннелях.

4. Он приветствовал как один из важных последующих шагов в контексте этой резолюции опубликованное недавно в рамках Европейской комиссии предложение по директиве о минимальных требованиях по обеспечению безопасности для туннелей трансъвропейской автодорожной сети. Вместе с тем он выразил сожаление по поводу того, что в предложенной директиве не содержится надлежащих ссылок на работу Многопрофильной группы экспертов, на результатах которой она в значительной мере основана. С учетом некоторых замечаний, высказанных по этой предложенной директиве, он предложил Группе экспертов подробно рассмотреть ее и выразил надежду, что до завершения работы над текстом у Группы экспертов еще будет возможность изложить свою позицию. От имени Группы экспертов ее Председатель г-н Эггер поддержал эту точку зрения.

## **ИТОГИ ШЕСТЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

5. Секретариат информировал Группу экспертов о том, что на своей шестьдесят четвертой сессии (Женева, 18-21 февраля 2002 года) Комитет по внутреннему транспорту с удовлетворением отметил тот факт, что работа по вопросу об автодорожных туннелях завершилась принятием доклада от 10 декабря 2001 года и содержащихся в нем 43 рекомендаций и горячо поблагодарил Председателя Группы экспертов г-на М. Эггера (Швейцария) за представление этого доклада Комитету. Он также выразил свою признательность и благодарность Группе экспертов за высокое качество выполненной ею работы.

6. Кроме того, Комитет принял к сведению, что после утверждения этого доклада Группа экспертов провела 17 и 18 января 2002 года пятую сессию, которая была посвящена анализу последствий инцидента в Сен-Готардском туннеле и на которой были приняты две новые рекомендации.

7. Для того чтобы официально утвердить результаты работы, связанной с автодорожными туннелями, подчеркнуть стратегическую важность этого доклада, и в частности содержащихся в нем рекомендаций, и определить будущие направления деятельности, Комитет принял вышеупомянутую резолюцию на основе текста, предложенного секретариатом, и просил свои вспомогательные органы рассмотреть возможность включения некоторых из этих рекомендаций в правовые документы, входящие в их сферу компетенции.

### **ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РАМКАХ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ КВТ**

8. Секретариат информировал Группу экспертов о последующих шагах, которые были предприняты в связи с его рекомендациями различными вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту, в том числе Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1), Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1), Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средства (WP.29) и Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.15). Группа экспертов была также информирована о ходе работы над вопросом о безопасности в железнодорожных туннелях. Секретариат отметил, что к следующей сессии Группы экспертов он подготовит документ, в котором будет указано состояние дальнейшей деятельности в связи с каждой из этих рекомендаций.

#### Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1)

9. Для ускорения своей работы по изучению рекомендаций, относящихся к ее компетенции, Рабочая группа WP.1 постановила на своей тридцать восьмой сессии (19-22 марта 2002 года) учредить небольшую группу в составе представителей Норвегии, Франции, Швейцарии (которая будет обеспечивать руководство этой группой), Европейской комиссии, МОПДТП, МСАТ и секретариата. Группе было поручено изучить рекомендации с учетом также мер, изложенных в Декларации, принятой в Цюрихе министрами транспорта альпийских стран в ноябре 2001 года, определить рекомендации, относящиеся к сфере компетенции WP.1, и разработать решения, позволяющие наиболее приемлемым образом включить эти рекомендации либо в Венские конвенции, либо в Европейские соглашения, либо в Сводные резолюции CP.1 и CP.2.

10. На своей тридцать девятой сессии (23-26 сентября 2002 года) Рабочая группа утвердила рекомендации, предложенные этой небольшой группой в документе TRANS/WP.1/2002/28, и, учитывая экстренный характер этой работы, решила, что предложения по поправкам к Венским конвенциям, касающиеся безопасности в туннелях, следует включить в пакет поправок, которые должны быть направлены Генеральному секретарю в 2003 году. В ноябре 2002 года была проведена специальная сессия WP.1.

11. После завершения этой работы делегация Швейцарии разработала предложения по поправкам к Венским конвенциям. Председатель WP.1 отметил, что после окончания имеющей первостепенное значение работы по внесению поправок в Конвенции и дополняющие их Соглашения придется проделать важную работу по Сводным резолюциям, с тем чтобы отразить в них соответствующие рекомендации, которые пока не включены в эти правовые документы.

12. Предложения, представленные Швейцарией и содержащиеся в документе TRANS/WP.1/2002/39, включали поправки к статье 25-бис (Особые правила, касающиеся туннелей, обозначенных специальными дорожными знаками) и новые знаки E, 17 - место аварийной остановки (аварийная площадка), F, 14 - огнетушитель, G, 23<sup>a</sup> и G, 23<sup>b</sup> - расположение аварийных выходов, а также G, 24<sup>a</sup> и G, 24<sup>b</sup> - направление и расстояние до ближайшего аварийного выхода.

13. Рабочая группа просила свою Группу экспертов по правовым вопросам провести более подробное изучение некоторых аспектов и решила подготовить новый документ с изложением предложений по поправкам к сорок первой сессии Рабочей группы (31 марта - 3 апреля 2003 года).

#### Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1)

14. Действуя под эгидой Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1), Специальное совещание по выполнению Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) рассмотрело рекомендации Группы экспертов и отобрало те из них, которые могли бы быть включены в СМА. На основе этого отбора делегату от Италии было предложено подготовить предложения по поправкам к СМА. Предложения, содержащиеся в документе TRANS/SC.1/AC.5/2003/1, будут рассмотрены Специальным совещанием по выполнению СМА на его девятнадцатой сессии в мае 2003 года.

15. Кроме того, Рабочая группа SC.1 поручила секретариату представить предложения по вопросу о доступе к профессии оператора автомобильных перевозок, которому

посвящена одна из двух новых рекомендаций, принятых Группой экспертов после инцидента в Сен-Готардском туннеле. Рабочая группа решила запросить мнение Комитета по внутреннему транспорту относительно возможности включения соответствующих положений в разрабатываемый в настоящее время проект пересмотренного варианта Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4). Секретариат представил предложение по этому вопросу на шестьдесят пятой сессии КВТ.

#### Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15)

16. На своей семьдесят третьей сессии (4-8 ноября 2002 года) Рабочая группа WP.15 обсудила вопрос о перевозках опасных грузов в туннелях (TRANS/WP.15/172, пункты 55-60). Некоторые делегации высказались в поддержку включения в главу 1.9 Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) таблицы с указанием, в разбивке по группам, разных категорий опасных грузов, перевозка которых может быть разрешена управляющими туннелями с учетом требований, касающихся конструкции туннеля, ограничений движения и т.д., что позволило бы принять согласованный подход в отношении ограничений движения в туннелях.

17. Другие делегации сочли, что ограничения должны определяться управляющими туннелями на основе анализа конкретных факторов риска, присущих каждому туннелю, и что деятельность ОЭСР/ПМАДК в этой области, хотя она и базируется на результатах тщательных научных исследований, не позволяет в полной мере обеспечить надлежащий учет особенностей каждого автодорожного туннеля.

18. После продолжительного обсуждения этого вопроса Рабочая группа решила включить инструкции по поведению в туннелях в программу подготовки водителей и включить соответствующую таблицу в главу 1.9. Будет учреждена неофициальная группа экспертов, с тем чтобы более четко определить вещества и типы погрузки (в упаковках, навалом/насыпью, в цистернах) для включения в каждую группу с учетом критериев ОЭСР/ПМАДК, включить положения, более четко объясняющие смысл вышеуказанной таблицы, включить эти положения при необходимости в другие части с целью облегчить их эффективное применение водителями, при необходимости предложить Рабочей группе по безопасности дорожного движения (WP.1) принять систему дорожных знаков для использования при въезде в туннели, позволяющих определять категории грузов, разрешенные для перевозки по туннелю, и разработать систему, позволяющую проводить проверки, например, с использованием знаков на транспортных средствах, соответствующей документации и т.д.

19. WP.15 отметила, что сотрудничество с Рабочей группой WP.1 позволит ввести согласованную систему дорожных знаков путем внесения поправок в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года и в дополняющее ее Европейское соглашение.

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

20. На своей сто двадцать шестой сессии (12-15 марта 2002 года) Всемирный форум WP.29 рассмотрел рекомендации, касающиеся автотранспортных средств (TRANS/WP.29/841, пункты 27 и 28), и просил Рабочую группу по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) отразить в ее программе работы следующие меры: 4.1 - Устройства для тушения огня, 4.3 - Огнестойкость топливных баков и 4.5 - Использование легковоспламеняющихся материалов в транспортных средствах. Что касается остальных мер в отношении транспортных средств, то WP.29 решил, что вопрос о мере 4.2 - Количество перевозимого топлива - следует передать на рассмотрение Рабочей группы по перевозкам опасных грузов, которая уже установила предел в 1 500 литров для основных топливных баков транспортных средств.

21. В отношении меры 4.4 - Вес и габариты транспортных средств большой грузоподъемности - WP.29 решил, что этот вопрос не относится к его компетенции и регулируется национальными законодательствами и законодательством ЕС, применяющимся государствами - членами ЕС. Мере 4.6 - Технические осмотры - следует рассмотреть в контексте Соглашения 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров. Возможность осуществления самого этого Соглашения в настоящее время зависит от позиции подписавших его стран, которые должны его ратифицировать.

22. Что касается меры 4.05, то по ней уже предприняты соответствующие шаги в предложениях, касающихся Правил № 34, и в предлагаемом проекте новых Правил относительно характеристик горения материалов.

Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в (железнодорожных) туннелях

23. Первая и вторая сессии Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в (железнодорожных) туннелях состоялись 27-28 июня 2002 года и 25-26 ноября 2002 года. Группа решила, что ее рекомендации будут относиться к новым туннелям протяженностью более 1 000 м. В случае ранее построенных/существующих

туннелей и туннелей протяженностью более 15 км может возникнуть необходимость разработки конкретных и дополнительных мер обеспечения безопасности, на которые в надлежащих случаях будет приводиться соответствующая ссылка. В рекомендациях Группы будут рассматриваться только железнодорожные туннели, построенные на открытых железнодорожных путях, и они не будут касаться подводных туннелей, горных туннелей, подземных платформ, подземных железных дорог/метро и туннелей в городских районах.

24. Группа отметила, что, несмотря на наличие в ряде стран национального законодательства по регулированию аспектов безопасности в железнодорожных туннелях, при рассмотрении вопросов, связанных с осуществлением международных железнодорожных перевозок, необходимо согласовать многие элементы обеспечения безопасности железнодорожного движения в туннелях.

25. Третья сессия Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в (железнодорожных) туннелях состоится 27-28 марта 2003 года в Женеве.

#### **ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ДИРЕКТИВЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ КОМИССИИ**

26. Представитель Европейской комиссии г-н Бернд Тамм осветил работу Комиссии в области обеспечения безопасности в туннелях. Он отметил, что за последние годы пожары в туннелях были причиной слишком большого числа человеческих жертв. Пожары в туннелях наносят прямой ущерб в размере 210 млн. евро в год, а также приводят к огромным косвенным издержкам для экономики в связи с необходимостью закрытия туннеля. Например, в случае туннеля под Монбланом они составили 300-400 млн. евро в год.

27. Г-н Тамм заявил, что 30 декабря 2002 года Комиссия приняла предложение по директиве, нацеленной на достижение единообразного, постоянного и высокого уровня защиты для всех европейских граждан, пользующихся автодорожными туннелями на трансъвропейской автодорожной сети (ТЕАС). Это предложение устанавливает минимальные требования в отношении безопасности для всех туннелей, имеющих протяженность более 500 м и принадлежащих к ТЕАС. Предполагается, что туннели будут приводиться в соответствие с новыми стандартами в течение десяти лет с момента вступления в силу этой директивы. 50% туннелей должны быть приведены в соответствие с этими стандартами в течение первых шести лет.

28. Общая сумма затрат на осуществление этой директивы будет составлять от 2,3 до 6,3 млрд. евро в зависимости от того, все ли существующие туннели будут приводиться в соответствие с новыми положениями, содержащимися в этой директиве, или же государства-члены предпочтут альтернативные и менее дорогостоящие меры.

29. Г-н Тамм пояснил, что это предложение по директиве было направлено в Европейский совет и Европейский парламент. Он указал, что наряду с этим Комиссия учредит рабочую группу в составе экспертов от государств - членов ЕС. Для участия в ее работе будут приглашены Норвегия, Швейцария и ЕЭК ООН.

30. В контексте сообщения, сделанного г-ном Таммом, Группа экспертов была информирована о том, что рабочая группа "Безопасность в туннелях", учрежденная Исполнительным комитетом "Обеспечение безопасности перевозок и мобильности в зоне Альп", в состав которой входят эксперты по вопросам обеспечения безопасности в автомобильных туннелях от Австрии, Германии, Италии, Франции и Швейцарии, подготовила совместное заявление в отношении вышеуказанного предложения по директиве. Это заявление приводится в приложении к настоящему докладу.

31. В целях подготовки официального письменного комментария в отношении предложения по проекту директивы Группа экспертов решила провести свое следующее совещание 1-2 сентября 2003 года.

## **РАБОТА, ПРОВОДИМАЯ ДРУГИМИ ФОРУМАМИ**

32. Заместитель Председателя Группы экспертов г-н Дидье Лакруа представил информацию о работе Технического комитета ПМАДК по эксплуатации автомобильных туннелей (С5) и его шести рабочих групп, которые занимаются вопросами конфигурации автомобильных туннелей, их оснащения, эксплуатации, экологического воздействия и безопасности. ПМАДК организовал Международный семинар по технологии строительства туннелей и автомобильных дорог, который был проведен 4-8 ноября 2002 года в Пекине (Китай). В рамках двадцать второго Всемирного дорожного конгресса, который должен состояться в октябре 2003 года в Дурбане (Южная Африка), будет проведена специальная сессия в целях согласования и координации различных инициатив в области обеспечения безопасности эксплуатации туннелей, в работе которой примет участие ЕЭК ООН.

33. Г-н Лакруа информировал также Группу экспертов о крупномасштабном исследовательском проекте АПТУН (Затратоэффективные, устойчивые и новаторские методы повышения уровня противопожарной безопасности в существующих туннелях),



который будет нацелен на изучение новаторских технологий и разработку методологии оценки уровней безопасности в туннелях. Этот проект осуществляется консорциумом в составе 41 европейского партнера.

34. Помимо исследовательских проектов, г-н Лакруа сообщил о европейских тематических сетях, которые служат форумами для обмена опытом, изучения результатов исследований и подготовки будущих проектов. В марте 2001 года была создана тематическая программная сеть ПВТ ("Пожары в туннелях"), работа которой рассчитана на четыре года. В ее работе участвуют 33 партнера из 12 европейских стран. В рамках этой сети ведется шесть технических баз данных по исследовательским проектам, средствам проверки уровня пожарной безопасности, цифровым моделям, средствам обеспечения безопасности в туннелях, оценке причин реальных пожаров в туннелях и деятельности по совершенствованию туннелей. К числу других аспектов технической работы относится подготовка рекомендаций в отношении сценариев различных пожаров, проектирования с учетом требований противопожарной безопасности и организации действий на случай пожара.

#### **ДОКЛАД О РАБОТЕ СЕССИИ**

35. Группа экспертов решила, что доклад о работе сессии будет подготовлен секретариатом после завершения сессии.

#### **ОЗНАКОМИТЕЛЬНАЯ ПОЕЗДКА В СЕН-ГОТАРДСКИЙ ТУННЕЛЬ**

36. 22 января 2003 года Группа экспертов провела ознакомительную поездку в Сен-Готардский туннель (Швейцария). Председатель Группы экспертов г-н Мишель Эггер организовал демонстрацию новой системы поочередного пропуска транспортных средств, которая была введена в действие для поддержания оптимального транспортного потока в туннеле. Группа экспертов посетила также центр управления в Гёшенене и осмотрела запасную галерею и убежище.

---

Приложение

**Заявление в отношении предложения по директиве, касающейся безопасности в туннелях, представленное от имени рабочей группы "Безопасность в туннелях", учрежденной Исполнительным комитетом "Обеспечение безопасности перевозок и мобильности в зоне Альп"**

*(в составе экспертов по вопросам обеспечения безопасности в автодорожных туннелях от Австрии, Германии, Италии, Франции и Швейцарии)*

Европейская директива по безопасности в туннелях - эта ценная инициатива, направленная на повышение уровня безопасности в автодорожных туннелях. Она позволила бы иметь согласованную концепцию безопасности и привела бы к согласованию уровней безопасности по всему Европейскому союзу, а следовательно, дала бы единый ориентир для пользователей туннелей в Европе.

Вместе с тем Европейская директива не должна детально конкретизировать средства обеспечения безопасности. Это было бы несовместимым с ее статусом законодательного акта в связи с широким разнообразием конкретных случаев и стремительным развитием технологического прогресса в данной области. Что еще хуже, законодательный акт, устанавливающий конкретные средства безопасности, мог бы привести к последствиям, идущим вразрез с его целями, поскольку он был бы несовместим с реальной концепцией безопасности. Надлежащий подход к обеспечению безопасности должен основываться на четких целях и анализе различных функций в этой области, и лишь после этого можно было бы выбирать средства обеспечения безопасности, в наибольшей мере соответствующие каждому конкретному случаю.

Что касается существующих туннелей, то практическая реализация стандартных детализированных решений является порой невозможной или по меньшей мере требует больших финансовых затрат. Одним словом, поиск решений с учетом особенностей каждого конкретного случая позволит выбрать варианты, отличающиеся более высокой затратноэффективностью.

В силу всех этих причин технические и технологические параметры, изложенные в приложении 1 рассматриваемого проекта, не следует выводить на уровень директивы. Кроме того, нынешнее техническое содержание приложения 1 не соответствует нынешним международным стандартам, рекомендованным ЕЭК ООН, ПМАДК и т.д.

Помимо этих технических недостатков, практическая реализация мер безопасности не может основываться на классификации туннелей, учитывающей ограниченное число параметров. Для оценки уровня безопасности туннеля необходимо учитывать многие другие факторы. Оптимальное использование каждой меры обеспечения безопасности не всегда связано с одними и теми же параметрами (т.е. одни меры в большей мере связаны с протяженностью туннеля, другие - с его поперечным сечением, третьи - с тем, рассчитан ли он на движение в одном или в двух направлениях, контролируется он операторами или нет и т.д.).

Другой недостаток закрепления стандартных технических решений состоит в том, что это препятствует внедрению новаторских технологий. Принятие решений относительно внедрения новаторских технологий в каждом отдельном случае на уровне Европейской комиссии, как это предусматривается в нынешнем проекте, еще более препятствовало бы внедрению новаторских решений.

В проекте, по всей видимости, не установлено четкого распределения обязанностей. Наиболее важное значение имеет распределение обязанностей между административным органом и владельцем туннеля. Для целей безопасности крайне важно, чтобы владелец и оператор туннеля несли всю полноту ответственности за обеспечение безопасности в их туннеле; что касается административного органа, то он должен следить за тем, чтобы они выполняли свои обязанности надлежащим образом, и принимать соответствующие меры, если они этого не делают. Кроме того, следует уточнить роль сотрудника по технике безопасности (например, в настоящее время он, по всей видимости, назначается управляющим туннеля, но ему подчиняются государственные аварийно-спасательные службы). В директиву вряд ли следует включать очень подробные процедуры, фигурирующие в приложении 2 рассматриваемого проекта.

В заключение следует отметить, что Европейская директива должна устанавливать стратегические принципы и цели в области обеспечения безопасности и требовать от государств-членов выполнения соответствующих процедур (намеченных в Директиве в общих чертах) для достижения этих целей. Любые технические требования должны основываться на докладе ЕЭК ООН (доклад Специальной многопрофильной группы экспертов, составленный в декабре 2001 года, с добавлениями, внесенными в январе 2002 года) и не должны содержать дополнительных подробностей. Что касается конкретного определения мер обеспечения безопасности и их практической реализации, то этим должны заниматься государства, используя при этом в качестве подспорья рекомендации, подготовленные от имени Европейской комиссии и других европейских и международных организаций.

Имеется также явная потребность в согласовании средств обеспечения безопасности, которыми должны располагать пользователи (знаки, телефоны аварийной связи, огнетушители, аварийные выходы и т.д.), а также требований в отношении поведения пользователей внутри туннелей. Это также могло бы быть достигнуто посредством стандартизации и/или европейских соглашений на уровне ЕЭК ООН.

-----