



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/2004/31
24 February 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

(Семьдесят шестая сессия, пункт 7 повестки дня,
Женева, 3-7 мая 2004 года)

БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ

Передано правительством Швейцарии

Резюме

Существо предложения: Решения, которые должны быть приняты Рабочей группой WP.15 в отношении положений по безопасности в автодорожных туннелях.

Предлагаемые решения: Включить новые положения в новую главу 8.6. Отказаться от использования любых ссылок на ограниченные количества, предусмотренные в разделе 1.1.3.6, или на любое другое количество, указанное в справочной таблице в документе INF.15, представленном группой, заседавшей в Фельдкирхе.

Пересмотреть перечень веществ в каждой категории грузов.

Применить правила, касающиеся туннелей, к некоторым изъятиям, предусмотренных в ДОПОГ.

Ввести требования о размещении табличек оранжевого цвета и наличии транспортного документа применительно к любому количеству опасных грузов, перевозимых в туннелях с регламентированным движением.

Предоставить договаривающимся сторонам возможность предусматривать отступления от общих правил, касающихся туннелей.

Справочные документы: TRANS/AC.7/9, -/Add.1 и -Corr.1;
TRANS/WP.15/2002/21;
INF.15, INF.18, INF.24, представленные на сессии в мае 2003 года:
(INF.48, представленный Совместому совещанию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в октябре 2003 года.

1. Введение

На своей сессии в январе 2004 года Рабочая группа WP.15 решила создать рабочую группу, которая будет заседать в течение двух дней в период майской сессии 2004 года. С этой целью рабочей группе должен быть предоставлен мандат. Однако до этого Рабочей группе WP.15 необходимо будет принять решения по некоторым основополагающим вопросам.

Ниже мы представляем перечень относящихся к этой теме вопросов, по которым Рабочая группа WP.15 должна высказать свое мнение:

1. Новые положения должны быть включены не в главу 1.9, а в другую главу, например 8.6.
2. Рабочая группа WP.15 должна утвердить принцип, согласно которому некоторые туннели могут не быть рассчитаны на риски, связанные с перевозками опасных грузов в количествах, которые меньше предельных значений, предусмотренных в пункте 1.1.3.6.3, и рассмотреть возможность заявления о том, что в некоторых туннелях перевозка любых опасных грузов запрещена. Это решение может быть реализовано двумя способами:
 - a) можно отказаться от любых предельных значений в таблице категорий грузов, приведенной в докладе совещания, состоявшегося в Фельдкирхе (документ INF.15 от мая 2003 года). Такое решение позволяет в значительной мере упростить применение и толкование рассматриваемых положений (документ INF.28, представленный на сессии в январе 2004 года);
 - b) можно предусмотреть дополнительную колонку в таблице категорий грузов для тех туннелей, в которых запрещается перевозка любого количества опасных грузов (TRANS/WP.15/2003/12). Такое решение сохраняет систему, которая слишком сложна для толкования и практического применения.
3. Рабочая группа WP.15 должна пересмотреть перечни веществ, содержащиеся в таблице в документе INF.15, представленном на сессии в мае 2003 года и содержащем доклад группы, заседавшей в Фельдкирхе.

4. Рабочая группа WP.15 должна утвердить принцип, в соответствии с которым определенная часть изъятий, предусмотренных в ДОПОГ, не может применяться к туннелям с регламентированным движением. Некоторые изъятия, предусмотренные в главах 3.3 и 3.4, а также в подразделе 1.1.3.1, должны учитывать особые правила, касающиеся туннелей с регламентированным движением. Они должны соответствовать следующим минимальным правилам:
 - требованиям, касающимся маркировки транспортного средства с использованием табличек оранжевого цвета;
 - требованиям, касающимся обязательного наличия транспортного документа, и;
 - требованиям в отношении подготовки в соответствии с главой 1.3.
5. Независимо от количества перевозимого опасного груза должно требоваться размещение маркировки на транспортном средстве и наличие транспортного документа, с тем чтобы упростить работу участников перевозки и гарантировать дополнительную безопасность, когда речь идет о проезде через туннели с регламентированным движением.
6. Договаривающиеся стороны сохраняют за собой право предусматривать отступление от системы классификации туннелей, предусмотренной в ДОПОГ.

Обоснование

Пункт 1

Включение новых положений исключительно в главу 8.6 позволяет избежать ограничения сферы компетенции государств, которое не относится к кругу ведения Рабочей группы WP.15; с другой стороны, это дает государствам достаточно сильный сигнал, с тем чтобы побудить их использовать данную модель для классификации автодорожных туннелей. Кроме того, это решение позволяет прямо информировать пользователей о существовании таких категорий грузов и таких категорий туннелей.

Это решение находится, однако, в прямой зависимости от других предложений, которые перечислены ниже.

Пункт 2

В нашем документе TRANS/WP.15/2004/12 мы уже объясняли причины того, почему не следует ссылаться на подраздел 1.1.3.6 в таблице категорий опасных грузов. Наш подход получил поддержку, о чем свидетельствуют заявления, содержащиеся в документе INF.48, представленном на Совместном совещании МПОГ/ДОПОГ в октябре 2003 года в связи с вопросами обеспечения безопасности. В этом документе Соединенное Королевство представило оценку рисков и на основе ее результатов предложило перенести в транспортную категорию 0 в таблице 1.1.3.6.3 такие вещества, как взрывчатые вещества и изделия класса 1, подклассы 1.1, 1.2, 1.3 (группа совместимости C) и 1.5, токсичные газы, имеющие значение $LK_{50} \leq 400$ мл/м³ (классификационные коды T, TF, TC, TO, TFC и TOS, за исключением аэрозолей) и токсичные вещества класса 6.1 ГУ I, имеющие значение $LK_{50} \leq 400$ мл/м³. Это предложение является, вероятно, оправданным и само по себе показывает, что таблица, приведенная в подразделе 1.1.3.6, недостаточна для того, чтобы гарантировать безопасность даже при осуществлении перевозок вне туннелей. Поэтому данную таблицу нельзя использовать в качестве справочного документа для целей обеспечения безопасности в туннелях.

Кроме того, ссылка на ограничение количеств опасных грузов в расчете на транспортную единицу, т.е. ограничение значений, которые в любом случае не разрешается превышать, как, например, в случае веществ подклассов 1.1, 1.2 и 1.5 для туннелей типа B и в случае веществ подкласса 1.3 для туннелей типа C, теряет всякий смысл, когда речь идет о применении этих так называемых ограничений не в отношении класса 1, а в отношении других классов.

Наше предложение 3, представленное в документе TRANS/WP.15/2004/12, является примером того, что в идеале должно быть достигнуто. Необходимо достичь согласия в отношении значений минимальных количеств, которые не должны превышать, и использовать их в качестве справочных данных в таблице категорий грузов. Однако применение такой справочной таблицы затрудняется в случае транспортных средств, не обозначенных табличками оранжевого цвета. Поэтому представляется, что более простой ситуацией, гарантирующей удовлетворительный уровень безопасности для туннелей с регламентированным движением, являются отказ от предельных значений, предусмотренных в подразделе 1.1.3.6, и введение требования о размещении табличек оранжевого цвета вне зависимости от количества перевозимых грузов. Благодаря этому можно избежать необходимости включения новой колонки для туннелей, через которые запрещается перевозка любого количества опасных грузов. На это было направлено наше предложение 1, сформулированное в документе TRANS/WP.15/2004/12.

Пункт 3

Многие вещества, характеризующиеся такой же потенциальной опасностью, как и вещества, уже приведенные в таблице, не были упомянуты. В рамках всех классов не были учтены опасные вещества, не представляющие дополнительной опасности "воспламеняемости", в то время как речь может идти также о веществах группы упаковки I. В этой связи особое беспокойство вызывают токсичные и коррозионные вещества. Единственным исключением являются коррозионные жидкости с дополнительной опасностью "токсичность" группы упаковки I (СТ1). С другой стороны, не были приняты во внимание токсичные вещества ГУ I и вещества, для которых характерна дополнительная опасность коррозионного воздействия.

Нам представляется, что эти упущения противоречат принципам, которые были установлены самой рабочей группой ОЭСР/ПМАДК и согласно которым необходимо учитывать, что утечка токсичного газа или летучей токсичной жидкости представляет собой один из трех главных видов опасности в туннелях.

Ниже перечисляются другие вещества, на которые также должны распространяться ограничения, как и на вещества, приведенные в настоящее время в таблице в документе INF.15 от мая 2003 года:

Класс 1

В докладе рабочей группе, заседавшей в Хельдхирке, не были упомянуты вещества и изделия подкласса 1.4, относящиеся лишь к категории с низкой степенью опасности в случае воспламенения или инициирования во время перевозки, а именно: 1.4, 1.4B, 1.4C, 1.4D, 1.4E, 1.4F, 1.4S; номера ООН 0349, 0350, 0479, 0480, 0471, 0472, 0481; взрывчатые вещества или изделия "н.у.к." и номер ООН 0190. Если даже эти вещества и изделия в обычных условиях перевозки (т.е. на дорогах на открытом пространстве) действительно представляют лишь относительно незначительную опасность, то их нельзя не учитывать в тех случаях, когда речь идет о проезде через туннели.

Класс 2

Отсутствует классификационный код 3O, в частности № ООН 3311 в цистернах. Кроме того, не указан классификационный код 5 для легковоспламеняющихся аэрозолей (перевозка легковоспламеняющихся аэрозолей полной загрузкой является опасной в туннелях!).

Класс 3

Отсутствуют классификационные коды F1 (ГУ I/II), FT1/FT2 (ГУ I/II), FC (ГУ I/II), FFC (ГУ I/II). Почему, например, легковоспламеняющиеся, токсичные и коррозионные вещества ГУ II не должны считаться опасными в туннелях типа В, С и D, когда они перевозятся в ограниченных количествах до 3 000 литров на транспортную единицу или в КСГМГ? Напротив, их количество неожиданно ограничивается до 333 литров на транспортную единицу в туннелях типа E. Необходимо отметить, что риски, которым подвергаются туннели типа В, С и D, являются значительно более серьезными, чем в случае туннелей типа E. Не существует какой-либо измеренной градации рисков, которым могут подвергаться туннели.

Класс 4.1

Отсутствуют классификационные коды F 1, F 2, F 3, FT 1, FT 2, FC 1, FC 2 (необходимо определить количества для упаковок или для цистерн).

Класс 4.2

Отсутствуют классификационные коды S 1, S 2, S 3, S 4, SW для упаковок ГУ I и II.

Класс 4.3

Ограничения касаются только веществ ГУ I/II в цистернах. Необходимо также установить ограничения для упаковок ГУ I/II. Кроме того, не упомянуты коррозионные вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой, - вещества, которые являются легковоспламеняющимися и коррозионными (WFC). В этом случае речь идет о серьезном пробеле. В действительности эти вещества разрешается перевозить в упаковках в любых количествах в туннелях типа D, но их запрещается перевозить в туннелях типа E.

Класс 5.1

Отсутствуют классификационные коды (для упаковок) O 1 (ГУ I/II), O 2 (ГУ I), OT 1 (ГУ I/II), OT 2 (ГУ I), OC 1 (ГУ I/II), OC 2 (ГУ I); (для цистерн) OT 1 (ГУ II), OC 1 (ГУ II).

Класс 6.1

Отсутствуют классификационные коды (для упаковок и цистерн, ГУ I и II) T 1, T 2, T 3, T 4, T 5, T 6, T 7, TC 1, TC 2, RC 3, TC 4, TW 2.

Класс 7

Необходимо определить вместе с экспертами по этому классу, какие вещества или изделия должны быть регламентированы. Действительно, в случае аварии может возникнуть очень серьезное радиоактивное загрязнение.

Класс 8

Отсутствуют классификационные коды (для упаковок и цистерн) C 1 (ГУ I/II), C 2 (ГУ I), C 3 (ГУ I/II), C 4 (ГУ I), C 5/C 6 (ГУ I/II), C 7 (ГУ I/II), C 8 (ГУ I), C9 (ГУ I), C 10 (ГУ I), № ООН 1760 (ГУ I/II), CF 1/CF 2 (ГУ I), CS 1/CS 2 (ГУ I/II), CW 1/CW 2 (ГУ I/II), CO 1/CO 2 (ГУ I), CT 1 (ГУ II), CT 2 (ГУ I).

Класс 9

Отсутствуют классификационные коды (для упаковок и цистерн) M 2 (речь идет о ПХД, которые в случае пожара могут выделять диоксины) и (для цистерн) M 3.

Необходимо ограничить количества на транспортную единицу для классификационных кодов M4/M8.

Тот факт, что ограничения на перевозки этих веществ устанавливаются лишь для туннелей типа E, но не для туннелей типа B, C или D, заставляет поставить вопрос о том, какие типы туннелей считаются достаточно надежными, чтобы через них разрешалось провозить эти вещества без применения каких-либо других правил. Можно констатировать, что между безопасностью, гарантируемой туннелем типа D, и безопасностью, гарантируемой туннелем типа E, имелись бы огромные различия. Не существует какой-либо измеренной градации рисков, на которые рассчитаны разные типы туннелей. Рабочей группе WP.15 следует попытаться устранить эти пробелы.

Пункт 4

Этот вопрос рассматривается в нашем документе TRANS/WP.15/2004/12, а также в документе INF. 28, представленном на сессии в январе 2004 года. Такой подход

позволил бы обеспечить необходимый контроль за надежным управлением перевозками опасных грузов в туннелях. В тексте каждого изъятия необходимо обратить внимание соответствующих лиц на существование в главе 8.6 положений, которые их касаются. Естественно, нельзя требовать применения всех положений ДОПОГ, однако ссылка на главу 8.6 и соблюдение трех вышеперечисленных правил позволяют в достаточной мере довести до сведения участников перевозки то, что через туннели с регламентированным движением разрешается осуществлять не любые перевозки. Что касается подготовки, то требование к предприятиям, осуществляющим перевозки с применением предусмотренных в ДОПОГ изъятий через туннели с регламентированным движением, в отношении организации - в рамках обучения их персонала - подготовки в соответствии с главой 1.3, в ходе которой должна изучаться тема перевозок в туннелях, не создает, как представляется, непреодолимых трудностей. Впрочем, эта мера уже предусмотрена в рекомендациях Группы экспертов по безопасности в автодорожных туннелях, в том что касается экзаменов на получение водительских удостоверений для всех категорий транспортных средств (мера 1.02 в документе TRANS/AC.7/9/Corr.1). В связи с ней не должно возникать каких-либо проблем с точки зрения ее применения предприятиями.

В соответствии с главой 1.9 договаривающиеся стороны, естественно, сохраняют за собой право применять эти правила, как это было предложено также и нами в предложении 1 в документе TRANS/WP.15/2004/12.

Пункт 5

Требования о размещении на транспортном средстве таблички оранжевого цвета и наличии транспортного документа при проезде через туннели с регламентированным движением не может создавать непреодолимых препятствий для соответствующих предприятий. Эти простые меры позволяют заметно повысить уровень безопасности благодаря эффективному управлению перевозкой опасных грузов в туннелях с регламентированным движением.

Пункт 6

В некоторых случаях и при четко определенных условиях для некоторых грузов, перевозка которых в туннеле запрещается, должна быть все же предусмотрена возможность такой перевозки. В качестве примера можно упомянуть случай транспортной категории 0.

В туннелях полностью запрещается перевозка следующих веществ:

Лишь некоторые вещества W2 - № ООН 1390, 1403, 2813, 2968 - полностью запрещается перевозить в соответствии с подразделом 1.1.3.6, но на другие вещества это запрещение не распространяется:

WC1, № ООН 3129, три ГУ;

WT1, № ООН 3130, три ГУ;

WC2, № ООН 3131, три ГУ;

WT2, № ООН 3134;

W1, № ООН 3148, две ГУ;

WF1, № ООН 3207, три ГУ;

WF2, № ООН 3372, три ГУ;

Вещества класса 6.2, № ООН 2814 и 2900 (группы опасности 3 и 4);

Класс 7: № ООН 2912-2916, 2977, 2978, 3332.

В некоторых случаях можно было бы разрешить перевозку вышеперечисленных грузов в туннелях. Наиболее ярким примером являются инфекционные вещества, которые не представляют непосредственную опасность в случае аварии в туннеле. Перевозка этих веществ может быть разрешена в условиях, установленных органами, несущими ответственность за обеспечение безопасности туннелей.

Можно было бы привести и другие примеры в рамках других транспортных категорий.

Кроме того, государства могут применять не все общие положения, содержащиеся в ДОПОГ (требования в отношении табличек оранжевого цвета и транспортного документа, изъятия в соответствии с подразделом 1.1.3.1, главами 3.3 и 3.4). Это их право сохраняется. Это позволяет определить общий принцип, от которого государства вправе отступать. Общий принцип известен и гарантирует минимальный уровень безопасности. В зависимости от местных условий (низкая плотность движения, управление движением в зависимости от времени суток) государства могут разрешать отступления от общих правил.
