



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/2009/12
21 July 2009

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Восемьдесят седьмая сессия
Женева, 2-6 ноября 2009 года
Пункт 5 предварительной повестки дня

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

Безопасность в автодорожных туннелях

Передано правительством Швейцарии*

Резюме

Существо предложения:	Распространить действие ограничений проезда через туннели на перевозки в ограниченных количествах в соответствии с главой 3.4.
Справочные документы:	ST/SG/AC.10/C.3/2002/47 и неофициальный документ UN/SCETDG/ 21/INF.28 TRANS/WP.15/2004/12, INF.18, представленный на семьдесят четвертой сессии Группы WP.15, и INF.16, представленный на семьдесят девятой сессии Группы WP.15.

* Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 1 с) положения о круге ведения Рабочей группы, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1; в нем предусматривается, что Рабочая группа "разрабатывает и совершенствует Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)".

Введение

1. Новые положения ДОПОГ в отношении туннелей, вступающие в силу с 1 января 2010 года, создают серьезные проблемы в области безопасности. В ДОПОГ допустимыми признаются изъятия, которые нельзя применять в случае туннелей, учитывая замкнутость пространства, через которое осуществляется перевозка. Этот вопрос также ставился в ходе дискуссий о применении требований в туннелях (INF.18, представленный на семьдесят четвертой сессии Группы WP.15, TRANS/WP.15/2004/12 и INF.16, представленный на семьдесят девятой сессии Группы WP.15). Однако этому неоднократно ставившемуся вопросу было уделено недостаточное внимание. Вследствие этого безопасность в туннелях уже не гарантирована так, как это было до настоящего времени. Более того, тот факт, что изъятия были предусмотрены в ДОПОГ без учета характерных особенностей туннелей, их обоснованность в некоторых случаях так и не была доказана, и даже напротив. Например, исследование, проведенное Национальным институтом промышленной экологии и рисков (ИНЕРИС - Франция), с которым можно ознакомиться в неофициальном документе двадцать первой сессии Подкомитета по перевозке опасных грузов UN/SCETDG/21/INF.28 на английском языке и в документе ST/SG/AC.10/C.3/2002/47 на французском языке, свидетельствует о том, что тара, в которой перевозятся ограниченные количества, не обеспечивает более высокий уровень безопасности по сравнению с такой, которая отвечает требованиям правил. Это исследование свидетельствует также о том, что в некоторых случаях тара этого типа обеспечивает даже меньшую безопасность, чем более крупная по размерам тара, отвечающая требованиям правил.

2. Все указывает на то, что полные изъятия, предусмотренные в ДОПОГ, были изначально включены в правила на основании интуитивных и ненаучных оценок и без проведения глубокого анализа рисков. Такое допущение риска может быть приемлемым в случае проезда по открытой местности. В случае же маршрутов, пролегающих через туннели, оно уже не является приемлемым. Поэтому применительно к туннелям подобную ситуацию не следует оставлять неизменной. Подход, учитывающий риски, связанные с перевозками через туннели опасных веществ, которые освобождены от действия требований ДОПОГ, уже давно применяется в некоторых странах альпийской дуги. Он доказал свою эффективность.

3. Мы желаем обеспечить сохранение существовавшего до сих пор уровня безопасности в туннелях и считаем, что некоторые изъятия, предусмотренные в ДОПОГ, не имеют под собой никакого основания в случае туннелей, и предлагаем распространить на них действие тех же ограничений, что и в отношении грузов, не освобожденных от действия правил. С этой целью мы формулируем ниже ряд принципиальных вопросов,

на которые мы хотели бы получить ответы от Группы WP.15. Это необходимо для того, чтобы подготовить предложения, учитывающие решения, которые будут приняты на основе этих ответов.

Вопрос 1

4. Согласна ли Группа WP.15 распространить на транспортные единицы массой свыше 12 тонн, на которые нанесена маркировка, предписанная в пункте 3.4.12, и в которых максимальное количество на транспортную единицу превышает предельные значения указанные в пункте 1.1.3.6.3, действие тех же ограничений на проезд через туннели в соответствии с разделом 1.9.5, что и на транспортные единицы, которые не освобождены от действия правил согласно главе 3.4?

Вопрос 2

5. Согласна ли Группа WP.15 распространить на транспортные единицы, упомянутые в вопросе 1, действие обязательного требования о наличии транспортного документа, когда перевозка осуществляется через туннель, к которому применяются ограничения на проезд транспортных средств, перевозящих опасные грузы, в соответствии с разделом 1.9.5?

Обоснование

6. Использование транспортного документа необходимо для того, чтобы можно было проверить как перевозимые количества, так и код ограничения на проезд через туннели, присвоенный грузу. Это ускорит принятие решений в отношении проезда через туннели как для перевозчика, так и для операторов туннелей и контролирующих органов, которые должны принимать решения о разрешении проезда.
