



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/AC.7/11
8 February 2002

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 ПЯТОЙ СЕССИИ**

(17-18 января 2002 года)

УЧАСТНИКИ

1. Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях провела свою пятую сессию в Женеве 17-18 января 2002 года под председательством г-на Мишеля Эггера (Швейцария). В ее работе приняли участие представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Германии, Италии, Нидерландов, Норвегии, Словакии, Соединенного Королевства, Турции, 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 участвовали также представители Туристского клуба Швейцарии (ТКСШ) и Национального агентства противопожарной защиты (НАПЗ) Соединенных Штатов.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/AC.7/10

2. Была утверждена повестка дня.

ДОКЛАД О РАБОТЕ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ

Документация: TRANS/AC.7/8

3. Специальная многопрофильная группа экспертов утвердила доклад о работе своей четвертой сессии (9-11 июля 2001 года). Представитель МСАТ выразил оговорку его организации в отношении мер 4.2 (Количество перевозимого топлива) и 4.4 (Масса и габариты транспортных средств большой грузоподъемности), изложенных в документе TRANS/AC.7/9.

ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ ДИРЕКТОРА ОТДЕЛА ТРАНСПОРТА

4. Директор Отдела транспорта г-н Хосе Капел Феррер поздравил Группу экспертов с принятием ее рекомендаций (TRANS/AC.7/9). Он информировал Группу, что эти рекомендации были включены в приложение к Декларации относительно повышения безопасности дорожного движения в туннелях в зоне Альп, которая была принята министрами транспорта Австрии, Германии, Италии, Франции и Швейцарии в Цюрихе 30 ноября 2001 года.

5. Г-н Капел Феррер просил Группу экспертов рассмотреть возможность включения этих рекомендаций в юридический документ по безопасности в туннелях. Кроме того, он поднял вопрос о том, каким образом эти рекомендации можно было бы распространить на другие географические регионы и страны, в том числе, например, на Австралию, Соединенные Штаты и Японию. В заключение он настоятельно призвал Группу экспертов и далее проводить встречи (возможно, раз в два года или чаще) для рассмотрения прогресса, достигнутого вспомогательными органами КВТ в отношении

включения рекомендаций в существующие юридические документы, и для обсуждения новых изменений в области обеспечения безопасности в туннелях.

СООБЩЕНИЕ О ПОЖАРЕ В СЕН-ГОТАРДСКОМ ТУННЕЛЕ

6. Председатель Группы экспертов г-н Эггер представил информацию о пожаре в Сен-Готардском туннеле, происшедшем 24 октября 2001 года. Он отметил, в частности, что Сен-Готардский туннель был открыт в 1980 году и что в силу того, что он находится на высоте всего 1 000 м над уровнем моря и имеет подъездные пути с двумя полосами движения в каждом направлении, он является наиболее привлекательным участком пересечения Альп для автомобильного транспорта между западной частью Германии и районом Милана в Италии. Он заявил, что в 2003 году, возможно, будет проведен национальный референдум по вопросу о строительстве второй галереи этого туннеля.

7. Г-н Эггер пояснил, что пожар возник в результате бокового столкновения между двумя грузовыми автомобилями, один из которых по неизвестным причинам выехал на полосу встречного движения. После столкновения оба автомобиля полностью блокировали туннель, перекрыв доступ для пожарных.

8. Аварийно-спасательная команда прибыла на место происшествия в течение двух минут. Распространение дыма удалось ограничить на двухкилометровом участке туннеля. Все системы оборудования туннеля, такие, как аварийное освещение, вентиляция, системы управления движением и т.д., функционировали исправно и эффективно.

9. В пределах 1-2 км от очага пожара было обнаружено 11 погибших. Ни у кого из них не было никаких признаков физических травм. Все они погибли в результате отравления ядовитым дымом. Некоторые из погибших были обнаружены за рулем их собственных транспортных средств. Согласно оценкам, у всех жертв было вполне достаточно времени, чтобы покинуть туннель через аварийные выходы, прежде чем оказаться в зоне, охваченной ядовитым дымом. Реальная трагедия пожара в Сен-Готардском туннеле состоит в том, что люди, ставшие его жертвами, погибли в результате неверной оценки ситуации и неправильного поведения, поскольку, вместо того чтобы немедленно воспользоваться аварийными выходами, они решили ждать или пытались развернуть свои транспортные средства.

10. Г-н Эггер подчеркнул, что информационные кампании должны информировать водителей о том, что в случае пожара они должны покинуть свои транспортные средства и немедленно проследовать к ближайшему аварийному выходу, предусмотренному в туннеле. Исключительно важное значение для сокращения риска дорожно-транспортных

происшествий в туннелях, а также для облегчения доступа аварийно-спасательных транспортных средств имеет соблюдение ограничений скорости движения и поддержание надлежащей дистанции между транспортными средствами. Кроме того, в силу ограниченной ширины многих туннелей нельзя допускать превышения веса и габаритов большегрузных транспортных средств.

11. Г-н Эггер заявил, что в связи с этим инцидентом Федеральное управление автомобильных дорог Швейцарии примет меры для улучшения связи между участниками дорожного движения и операторами туннелей, а также для совершенствования систем управления движением, особенно для транспортных средств большой грузоподъемности. Двустороннее движение большегрузных транспортных средств по Сен-Готардскому туннелю было временно приостановлено, и был введен режим попеременного движения в каждом направлении.

РАССМОТРЕНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВКИ В РЕКОМЕНДАЦИИ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ С УЧЕТОМ ПОЖАРА В СЕН-ГОТАРДСКОМ ТУННЕЛЕ

Документация: TRANS/AC.7/9; TRANS/AC.7/2002/1

12. Группа экспертов обсудила вопрос о расположении топливных баков и констатировала, что удар, ставший причиной несчастного случая в Сен-Готардском туннеле, был боковым, что является довольно необычным. Было решено, что вопрос о расположении топливных баков можно было бы дополнительно проработать в рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

13. Была обсуждена возможность установления согласованных на международном уровне процедур эвакуации на случай пожара в туннеле. Было решено, что следует как можно скорее регламентировать применение зеленой таблички с изображением бегущего человека, а также освещение аварийных выходов и что использование сирен, мигающих огней и других средств следует дополнительно обсудить в рамках Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1).

14. Группа экспертов подчеркнула важное значение улучшения подготовки и информирования водителей для целей обеспечения правильного поведения на случай инцидента в туннеле.

15. Представитель Европейской комиссии информировал делегатов о том, что Комиссия намерена организовать информационно-пропагандистскую кампанию по ознакомлению участников дорожного движения с правилами поведения в туннелях.

16. Группа экспертов просила сообщить, проводились ли какие-либо исследования по сравнительной оценке степени риска в туннелях с движением в двух направлениях и туннелях, имеющих две галереи, и рекомендовала - если таковых не было - провести такое исследование на общеевропейском уровне силами Европейской комиссии.

17. Делегация Италии предложила, чтобы следующая Неделя безопасности дорожного движения ЕЭК ООН, запланированная на 2004 год, была посвящена безопасности в туннелях.

18. Группа экспертов обсудила вопрос о разрешении разворота транспортных средств в случае экстренных ситуаций в туннелях, однако, учитывая тот беспорядок, к которому это привело во время пожара в Сен-Готардском туннеле, она решила сохранить свою рекомендацию относительно запрещения разворота транспортных средств в туннелях, если только водители не получают непосредственных соответствующих указаний от сотрудников полиции или аварийно-спасательных служб.

19. В свете появившейся информации о водителе, ответственном за происшествие в Сен-Готардском туннеле, Группа экспертов решила добавить в свой доклад рекомендацию относительно доступа к профессии транспортного оператора, используя в качестве основы текст, предложенный МСАТ: "Следует усилить и унифицировать условия доступа к профессии оператора автомобильных перевозок и их выполнение в плане профессиональной компетенции, уровня оплаты труда и авторитетности". Было также решено рассмотреть вопрос о согласовании страхового покрытия. Группа экспертов просила секретариат подготовить добавление к документу TRANS/AC.7/9 об условиях доступа к профессии транспортного оператора.

20. Перечень других предлагаемых мер, фигурирующий в приложении 2 к Декларации министров транспорта, принятой в Цюрихе 30 ноября 2001 года, приводится в приложении к настоящему докладу.

21. В заключение Группа экспертов признала, что, за исключением нескольких вышеупомянутых дополнений, ее заключительный доклад от 10 декабря 2001 года охватывает все аспекты, имеющие отношение к повышению безопасности в автодорожных туннелях. Происшествие в Сен-Готардском туннеле еще раз показало важность самопомощи, а также то, что правильное поведение участников дорожного

движения имеет ключевое значение для предотвращения гибели людей в случае пожара в туннеле.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

22. Группа экспертов еще раз рассмотрела текст проекта резолюции по безопасности в туннелях, который будет представлен для целей принятия на шестьдесят четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту (18-21 февраля 2002 года).

23. Группа экспертов постановила провести свою следующую сессию 21-22 января 2003 года. В числе прочих вопросов были упомянуты результаты исследования относительно скорости распространения и стратификации дыма в туннелях, проведенного Университетом Херриота Уатта в Соединенном Королевстве, а также исследование по автоматическим разбрызгивающим системам, проводимое в Нидерландах. Делегат от Нидерландов изъявил готовность представить результаты этого исследования, когда они будут получены, Группе экспертов.

24. К делегации Швейцарии была обращена просьба направить окончательный доклад о пожаре в Сен-Готардском туннеле в ПМАДК, МАПС и ЕЭК ООН.

ДОКЛАД О РАБОТЕ СЕССИИ

25. Группа экспертов решила, что доклад о работе сессии будет подготовлен секретариатом и препровожден всем членам Группы.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ПОСЕЩЕНИЕ ТУННЕЛЯ ПОД МОНБЛАНОМ

26. 18 января 2002 года Группа экспертов предприняла техническое посещение туннеля под Монбланом (Франция-Италия). Итальянские и французские представители управляющей компании "Groupement Européen d'Intérêt Economique" (GEIE) организовали презентацию, посвященную новым элементам обеспечения безопасности в туннеле.

27. Группа экспертов выразила признательность компании GEIE и ее Директору г-ну Бертье за организацию технического посещения и проявленное гостеприимство.

Приложение

Другие предлагаемые меры (перечень, приведенный в приложении 2 к декларации, принятой министрами транспорта 30 ноября 2001 года в Цюрихе)

Участники дорожного движения

- снижение предельного уровня содержания алкоголя в крови для профессиональных водителей (0,2%)
- усиление предписаний, касающихся условий работы и подготовки профессиональных водителей
- согласование предписаний для водителей, работающих по найму, и водителей, занимающихся индивидуальной трудовой деятельностью
- создание централизованного регистра нарушений, касающихся безопасности движения

Инфраструктура

- ограничение доступа для определенных категорий транспортных средств в зависимости от существующего оборудования и конструктивных особенностей туннелей, а также от других технических параметров (например, размеры/вес, значительный угол продольного уклона и/или недостаточный радиус поворота на альпийских дорогах и т.д.)

Транспортные средства

- обеспечение наличия передних противоподкатных устройств
- обеспечение наличия задних противоподкатных устройств
- обеспечение наличия боковых защитных устройств (включая средства защиты топливных баков)
- обеспечение наличия устройств ограничения скорости
- обеспечение наличия огнетушителя на борту грузовых автомобилей

- установление минимальных норм выброса выхлопных газов (например, Евро 2 или 3)
- установление минимальной удельной мощности (на тонну общего веса)
- обеспечение наличия датчика уровня давления в шинах
- обеспечение наличия кондиционера
- страхование гражданской ответственности без ограничения страховой суммы
- разработка надлежащих норм для синтетических материалов, используемых в конструкции транспортных средств.
