



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/AC.7/15
14 May 2004

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 СЕДЬМОЙ СЕССИИ**

(19 и 20 января 2004 года)

УЧАСТНИКИ

1. Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях провела свою седьмую чрезвычайную сессию под председательством г-на Мишеля Эггера (Швейцария) 19 и 20 января 2004 года в Барселоне в помещении департамента территориальной политики и общественных работ правительства Каталонии.
2. В ее работе приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Германии, Испании, Италии, Нидерландов, Норвегии, Словакии, Финляндии, Франции и Швейцарии, а также представитель Европейской комиссии. На сессии был представлен Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕМ) ЕЭК ООН. Были представлены также следующие международные организации: Всемирная дорожная ассоциация (ПМАДК) и Международная ассоциация по строительству подземных сооружений (МАПС). 20 января 2004 года была организована ознакомительная поездка в туннели Кади в Пиренеях и Вальвидрера в Барселоне.

ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ

3. Открывая седьмую сессию, Председатель Группы г-н Эггер в своем вступительном слове тепло поблагодарил правительство Каталонии за то, что оно в виде исключения позволило провести это совещание в Барселоне, а также выразил благодарность всем, кто принимал участие в организации этого совещания. Со своей стороны секретарь Рабочей группы передал извинения директора Отдела транспорта г-на Капел Феррера, который ввиду неотложного дела, возникшего в последний момент, был вынужден отказаться от участия в работе сессии.

4. Кроме того, г-н Эггер напомнил, что первоначально седьмая сессия, проведение которой было намечено на 1 и 2 сентября 2003 года с целью определения позиции Группы экспертов по предложению, содержащемуся в директиве Европейской комиссии по безопасности в туннелях, была отменена с учетом итогов обсуждения этой директивы в рамках компетентных органов Сообщества. При этом он уточнил, что решение о переносе сроков ее проведения на январь 2004 года было принято по согласованию с секретариатом.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документ: TRANS/AC.7/14*

5. Повестка дня была утверждена без изменений.

ИТОГИ ШЕСТЬДЕСЯТ ПЯТОЙ СЕССИИ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Документ: ECE/TRANS/152

6. Секретариат сообщил Группе экспертов о том, что на своей шестьдесят пятой сессии (Женева, 19-21 февраля 2003 года) Комитет по внутреннему транспорту с удовлетворением отметил то обстоятельство, что с учетом итогов деятельности его вспомогательных групп многие рекомендации могут быть включены в существующие правовые документы.

* Поскольку настоящий документ не был передан для прохождения через официальные каналы тиражирования документации, он является внутренним документом.

7. В связи с предложением, содержащимся в директиве Европейской комиссии по безопасности в туннелях, Группа также была проинформирована о том, что КВТ, выразив сожаление в связи с отсутствием в этом предложении каких-либо упоминаний о деятельности Группы экспертов, с удовлетворением принял к сведению инициативу Европейского парламента запросить мнение ЕЭК ООН по данному тексту.

ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РАМКАХ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Документы: TRANS/WP.1/2003/1/Rev.3; TRANS/WP.1/2003/3/Rev.3; TRANS/SC.1/373, TRANS/SC.1/2002/4/Rev.3; TRANS/SC.1/AC.5/38; неофициальные документы

8. Секретариат проинформировал Группу экспертов о последующей деятельности, которая была проведена в связи с его рекомендациями различными вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту, в частности Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1), Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1), Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.15). С этой целью секретариат подготовил таблицу (неофициальный документ сессии), в которой излагается суть всех рекомендаций, принятых Группой экспертов, параллельно с информацией о ходе их выполнения различными рабочими группами. На основе этой таблицы Группа экспертов приступила к подробному рассмотрению последующей деятельности в контексте соответствующих мер с разъяснениями секретариата по каждой из этих мер.

9. Все замечания, изложенные в ходе сессии, сведены воедино в приложении к настоящему докладу.

10. В результате этого анализа Председатель заявил, что он и все члены Группы экспертов рады тому, что многие рекомендации нашли отражение в существующих правовых документах, и поблагодарил рабочие группы за то, что они оперативно учли эти рекомендации в своей соответствующей деятельности.

РАБОТА, ПРОВОДИМЫЯ В РАМКАХ ДРУГИХ ФОРУМОВ

11. Представитель Европейской комиссии г-н Тамм сообщил о ходе работы по предложению, касающемуся директивы по безопасности в туннелях. В этой связи он отметил, что обсуждению данного предложения было посвящено пятнадцать совещаний

Совета, состоявшихся в 2003 году, что Европейским парламентом в ходе первого чтения было предложено 78 поправок и что, как он надеется, эта директива будет окончательно принята в апреле 2004 года.

12. Заместитель Председателя Группы экспертов г-н Дидье Лакруа кратко напомнил об основных аспектах деятельности Всемирной дорожной ассоциации (ПМАДК) (правительства 107 стран, 2 000 других членов из 130 стран). Он также остановился на вопросе проводимой и будущей деятельности этого учреждения и, в частности, подробно рассказал об итогах ее двадцать второго конгресса, состоявшегося в октябре 2003 года в Дурбане (Южная Африка), где в рамках четырех сессий, одна из которых была посвящена проблеме безопасности и организована совместно ЕЭК ООН, Европейской комиссией и МАПС, были рассмотрены вопросы, касающиеся автодорожных туннелей. Г-н Лакруа передал на рассмотрение неофициальный документ с описанием всей этой деятельности. И наконец, он сообщил, что конгресс, посвященный 100-летию ПМАДК, состоится в 2007 году в Париже, т.е. там же, где проходил и первый Конгресс по дорожному движению в 1909 году.

13. Г-н Лакруа также представил информацию по следующим трем реализуемым европейским проектам: АПТУН (Затратоэффективные, стабильно используемые и новаторские методы повышения противопожарной безопасности в существующих туннелях), который нацелен на внедрение новаторских технологий и разработку методологии оценки уровней безопасности в туннелях; ПВТ ("Пожары в туннелях"), осуществление которого началось в марте 2001 года и завершится в 2005 году, и ПИНТК (Долговечные и надежные туннельные сооружения), который направлен на разработку эффективных методов и стимулирование развития практических механизмов содействия принятию решений. Он указал, что представители этих трех проектов соберутся вместе, чтобы представить информацию о результатах своей деятельности на совместно проводимом симпозиуме на тему "Безопасные и надежные туннели", который состоится в Праге 4-6 февраля 2004 года.

ОБНОВЛЕНИЕ ПЕРЕЧНЯ АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЕЙ

14. Секретариат сообщил, что он намерен распространить в 2004 году вопросник с целью обновления перечня туннелей длиной более 1 000 м, составленного в 2001 году.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

15. Представитель Австрии рассказал об итогах обследования, посвященного дорожно-транспортным происшествиям, имевшим место в 1999-2001 годах в 136 туннелях (115 однострунных и 21 двухтрубный), расположенных на территории его страны. Это исследование, в частности, показывает, что в туннелях с двусторонним движением количество жертв больше, чем в туннелях с односторонним движением.

16. МТА/ФИА, представленные Ассоциацией РАКК Испании, напомнили о целях обследований ЕВРОТЕСТ по безопасности в туннелях, проводившихся автомобильными клубами под эгидой Автомобильного клуба Германии (АКГ) (их основная цель состояла в информировании пользователей об уровне безопасности в этих сооружениях). Они отметили, что за последние пять лет было обследовано 120 туннелей в Европе. В 2004 году предусмотрено провести 20 обследований, в том числе четыре в Испании. Они напомнили об используемой процедуре, которая сводится к следующему: вначале направляется вопросник через консультанта, а затем организуется посещение туннеля специалистами. Они призвали соответствующие организации стран к сотрудничеству в рамках данного проекта.

17. Представитель Франции отметил, что, хотя его страна и принимает результаты этих обследований, он все же занимает осторожную позицию в отношении используемой методологии, которая представляется спорной. В этой связи он напомнил, что цель проекта АПТУН состоит, в частности, в том, чтобы предложить методологию оценки уровня безопасности в эксплуатируемых туннелях. Со своей стороны Председатель Группы экспертов г-н Эггер выразил недоумение относительно ожидаемых конкретных результатов этих обследований, отметив, что было бы предпочтительнее не выступать против них. В частности, он подчеркнул, что ответить на вопросы, заданные в вопроснике, трудно, а иногда и невозможно.

18. Представитель Швейцарии, выступая от имени Федерального управления автомобильных дорог, рассказал о том, как его страна выполняет эти рекомендации. В этой связи он отметил, что ФУАД (Федеральное управление автомобильных дорог) ввело новые предписания, касающиеся вентиляции, обозначения объектов обеспечения безопасности, радиосвязи в туннелях, видеонаблюдения и обнаружения пожаров. Он сообщил, что установка диодных ламп по бокам проезжей части или на стенах туннелей была с одобрением воспринята участниками дорожного движения, которые сочли, что это позволяет лучше обозначать дорогу. В заключение он подчеркнул, что Швейцария придает первостепенное значение наиболее эффективным с точки зрения затрат мерам.

ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В КОНТЕКСТЕ ДАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

19. Отметив, что Группа завершила работу, которую ей поручил провести Комитет по внутреннему транспорту, г-н Эггер от имени Группы выразил мнение о том, что эту работу следует не прекратить, а временно "поставить в скобки". В частности, он ожидает, что через два-три года будет проведено совещание, на котором будет поставлена последняя точка в рассмотрении охарактеризованных изменений.

ДОКЛАД О РАБОТЕ СЕССИИ

20. Было указано, что доклад о работе сессии будет подготовлен секретариатом после ее завершения.

Приложение

Последующие мероприятия в контексте рекомендаций

Аспекты, по которым в ходе сессии были высказаны замечания

Мера 1.03 (Выезд горящего транспортного средства из туннеля): Для иллюстрации важности и обоснованности этой меры представитель Франции сообщил, что благодаря хладнокровию водителя автобуса, позади которого возник пожар во время его движения в туннеле, находящемся в Савойе (Франция), из этого туннеля удалось вывезти целыми и невредимыми 43 пассажира.

Мера 1.04 (Контроль без предупреждения на дорогах): В данной связи основное внимание уделяется проблеме управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии и его трагическим последствиям для безопасности дорожного движения. Представитель Европейской комиссии сообщил, что в настоящее время готовится предложение по директиве, касающейся ужесточения контроля большегрузных транспортных средств на дорогах и на предприятиях.

Мера 1.07 (Правила, регламентирующие перевозку опасных грузов): Секретариат проинформировал Группу экспертов о трудностях, с которыми столкнулась WP.15 в связи с включением предложений ОЭСР в ДОПОГ. Подчеркнув необходимость наличия последовательной и согласованной системы, г-н Лакруа от имени ПМАДК отметил, что он готов к обсуждению вопроса о ее применении. Он также сообщил, что ПМАДК готова к сотрудничеству в разработке рекомендаций для органов, занимающихся управлением дорожным движением и эксплуатацией туннелей.

Мера 1.09 (Дистанция между транспортными средствами): Председатель подчеркнул, что в Швейцарии введено требование о соблюдении дистанции в 150 м между всеми транспортными средствами, движущимися в туннелях. Это требование было воспринято участниками дорожного движения с явным замешательством; оно не выполняется, поскольку водители не поняли цели принятия этой меры.

Представитель Франции отметил, что в предложении по европейской директиве рекомендованы следующие нормы: между легковыми транспортными средствами следует соблюдать дистанцию, преодолеваемую за 2 секунды; между грузовыми транспортными средствами - дистанцию, преодолеваемую за 4 секунды; а в случае остановки транспортных средств следует соблюдать дистанцию в 5 м, если эта остановка не является аварийной. Кроме того, он отметил, что в туннелях под Монбланом и Фрежюс введено

требование о соблюдении 150-метровой дистанции и что для содействия выполнению этого требования через каждые 150 м были установлены световые сигналы синего цвета. В заключение он выразил удовлетворение в связи с тем, что SC.1 отложила принятие положений приложения 2 к СМА в ожидании окончательного принятия этой директивы с целью обеспечения согласованности обоих текстов.

Представитель Италии также отметил трудности, связанные с контролем за соблюдением установленной дистанции при отсутствии автоматических систем. Он сказал, что в Италии в двусторонних туннелях длиной более 2 000 м должна соблюдаться дистанция в 100 м.

И наконец, представитель Австрии сообщил, что в одном из туннелей Вены в течение нескольких месяцев проводится эксперимент по контролю за соблюдением дистанции между транспортными средствами.

Мера 2.01 (Орган по координации и надзору): Было отмечено, что в директиве ЕС не предусмотрено полного эквивалента этому органу, который является национальным, а административный орган, упомянутый в директиве (ст. 4), необязательно является таковым. Вместе с тем было подчеркнуто, что полномочия, предоставленные этому административному органу, близки к полномочиям органа по координации и надзору.

Было отмечено, что, хотя в эту директиву были включены меры 2.02, 2.03 и 2.05, в ней не нашли отражения меры 2.04, 2.06, 2.07. Секретариат подчеркнул, что в ходе рассмотрения этих мер в мае 2003 года (TRANS/SC.1/AC.5/38) Группа по СМА сочла, что меры 2.01-2.07 не относятся к сфере действия СМА и поэтому они не были включены в предложения, представленные на рассмотрение SC.1 в октябре 2003 года.

Мера 2.08 (Закрытие полос движения): Эта мера является обязательной в директиве ЕС. Представитель Швейцарии отметил, что в случае туннелей большой протяженности закрытие полос движения за пределами туннеля представляется неэффективным и что операторы туннелей требуют, чтобы закрытие полос движения осуществлялось внутри туннеля, в частности если движение в нем является неинтенсивным.

Мера 2.09 (Время, требующееся для доступа в туннели в экстренном случае): Данная мера отчасти предписана в директиве ЕС, но не в положениях, содержащихся в приложении 2 к СМА.

Мера 2.10 (Выбор одного центра контроля): Представитель Европейской комиссии отметил, что данный аспект (охарактеризованный в пункте 3.5 директивы) вызвал продолжительные дискуссии в рамках компетентных органов ЕС.

Мера 2.13 (Альтернативные маршруты), мера 2.14 (Функционирование вентиляционных систем), мера 2.15 (Руководящие положения о практических испытаниях на пожаробезопасность): Представитель Комиссии отметил, что в директиве содержатся лишь базовые положения по данным аспектам, которые можно было бы впоследствии развить с учетом информации об оптимальной практике.

Мера 2.16 (Проверка элементов оборудования транспортных средств большой грузоподъемности на перегрев): Обсуждение этой меры касалось главным образом крытых галерей, оборудованных в настоящее время в туннелях под Монбланом и Фрежюс. Председатель Группы экспертов отметил, что на Конгрессе по дорожному движению в Дурбане вопрос об использовании этих крытых галерей вызвал неоднозначную реакцию. Представитель Италии уточнил, что речь идет о положениях, введенных в экспериментальном порядке, и что в настоящее время готовится доклад по вопросу об их использовании. Он добавил, что эти системы могут применяться только при наличии пунктов сбора дорожной пошлины, так как транспортные средства в этом случае должны двигаться со скоростью 20 км/ч.

Мера 3.01 (Число галерей и полос движения): Было отмечено, что положения, принятые Группой по СМА (см. второй абзац пункта III.3 приложения 2 к докладу TRANS/SC.1/AC.5/38), имеют более широкий охват, чем рекомендация и директива. Поэтому была высказана просьба исключить предложение *"Двухтрубный туннель следует строить в том случае, если на соответствующей автодороге имеются разделенные проезжие части"* и дополнить первое предложение второго абзаца следующим текстом: *"(...служат прогнозируемая интенсивность движения и уровень безопасности (с учетом, в частности, доли транспортных средств большой грузоподъемности, наклона и длины)"*.

Мера 3.03 (Использование поперечных проходов в двухтрубных туннелях): Была высказана просьба воспроизвести во втором абзаце пункта V.3 приложения 2 к докладу TRANS/SC.1/AC.5/38 положение, позволяющее сделать выбор между использованием прямых выходов из туннеля или использованием другой трубы в качестве эвакуационного или аварийного пути. Было также предложено исключить слова *"транспортных средств"* в конце второго предложения этого же параграфа.

Мера 3.04 (Пересечение центральной разделительной полосы у въезда в туннели): Было предложено изменить последнюю фразу пункта V.3 приложения 2 к докладу TRANS/SC.1/AC.5/38 следующим образом: *"В случае двухтрубных туннелей рекомендуется предусмотреть, когда это возможно с учетом географических характеристик местности, пересечение центральной разделительной полосы за пределами каждого портала"*.

Мера 3.05 (Руководящие положения, касающиеся оборудования в туннелях): Было предложено исключить слова *"для контроля за воздухом и дымом и"* в первом абзаце пункта V.5.2 приложения 2 к докладу TRANS/SC.1/AC.5/38. Была также сформулирована просьба об изменении этой формулировки для приведения ее в соответствие с положениями директивы ЕС (пункт 2.5.1)

Было также обращено внимание на оснащение туннелей громкоговорителями. Председатель Группы экспертов напомнил, что об этом оборудовании говорили в ходе первоначального обсуждения, однако, поскольку большинство высказалось против, упоминание о нем было снято. Представитель Австрии сообщил, что использование этого оборудования в его стране дало хорошие результаты.

Кроме того, было отмечено, что принятые Группой по СМА положения о площадках для аварийной остановки транспорта (см. третий абзац пункта III.3.3 приложения 2 к докладу TRANS/SC.1/AC.5/38) имеют более широкую сферу применения, чем рекомендация и директива. Следует обеспечить соблюдение условий, предусмотренных рекомендацией 3.05, посредством изменения предложения следующим образом: *"В узких двусторонних туннелях с высокой интенсивностью движения по меньшей мере через каждые 1 000 м должны быть предусмотрены площадки аварийной остановки транспорта"*, либо посредством приведения его в полное соответствие с формулировкой пункта 2.5 приложения I к директиве.

Мера 3.09 (Системы дорожных знаков и сигналов): Секретариату было поручено изменить знак G, 24с, приведенный в документе TRANS/WP.1/2003/3/Rev.3, который в силу того, что на нем приведено изображение пешехода, бегущего по направлению к наиболее удаленному выходу, может привести в заблуждение участников дорожного движения, направляющихся к аварийному выходу. Таким образом, была выражена просьба о том, чтобы по крайней мере изобразить пешехода, бегущего по направлению к ближайшему выходу.

Мера 3.11 (Критерии для наблюдения): Использовать пункт 2.13.1 приложения 1 к директиве, но не изменения, внесенные в СМА.

Мера 4.02 (Количество перевозимого топлива): Группа выразила сожаление в связи с тем, что WP.15 не приняла к сведению предложения, содержащиеся в рекомендации. Она хотела бы знать мотивы, лежащие в основе этого решения.
