



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/2004/12  
10 November 2003

RUSSIAN  
Original: FRENCH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Семьдесят пятая сессия  
Женева, 19-23 января 2004 года  
Пункт 7 повестки дня

**БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ**

**Комментарии и предложения в связи с докладом специального совещания  
группы экспертов по правилам, касающимся категорий опасных грузов,  
перевозимых в автодорожных туннелях, которое состоялось 12-14 мая  
2003 года в Фельдкирхе**

**Передано правительством Швейцарии**

**Резюме**

**Существо предложения:** Швейцария представляет комментарии к предложениям, сформулированным заседавшей в Фельдкирхе группой в неофициальном документе INF.15, который был представлен на семьдесят четвертой сессии, а также новые предложения, направленные на облегчение применения новых требований, касающихся туннелей.

**Предлагаемые решения:** Включить новые положения в новую главу 8.6. Принять новую таблицу, адаптированную с учетом рисков, возникающих в автодорожных туннелях.

Принять соответствующие дополнительные положения, касающиеся документации, маркировки транспортных средств и подготовки водителей.

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

## 1. Введение

Швейцария поддерживает решения, которые наиболее оптимальным образом учитывают технические требования и требования в области безопасности. По этой причине Швейцария поддерживает действующее в настоящее время положение ДОПОГ, согласно которому установление правил, касающихся туннелей, относится к компетенции каждого государства. Необходимо сохранить эту компетенцию.

Ограничения на проезд через туннели должны вводиться компетентными органами на основе анализа особых характеристик каждого туннеля и интенсивности движения. Общее, абстрактное решение, основанное на самых разнообразных параметрах, не может достаточно полно учитывать особые характеристики каждого туннеля. Такое решение означало бы введение слишком жестких и необоснованных правил для одних туннелей и, напротив, слишком мягких правил для других туннелей. Чтобы избежать подобной ситуации, мы должны выбрать такую систему, которая устанавливает минимальные требования и которая четко определяет компетенцию каждого государства устанавливать более жесткие требования в каждом конкретном случае. В принципе такую же цель преследуют и предложения, сформулированные в докладе ОЭСР/ПМАДК. К сожалению, эксперты не до конца использовали принципы, изложенные в этих предложениях, и мы намерены показать это ниже.

Определение возможности, обстоятельств и условий проезда через туннели должно оставаться в компетенции каждого государства, в частности для того, чтобы каждое государство имело возможность осуществлять управление движением, а также обеспечивать возможность объезда для транспортных средств с опасными грузами в тех случаях, когда проезд через туннели полностью запрещен.

Рабочая группа не вправе выходить за эти рамки.

Текст раздела 1.9.4, содержащийся в приложении 2 к докладу, должен учитывать эти обстоятельства. Швейцария рекомендует включить данные требования в новую главу 8.6. Это позволит одновременно дать достаточно четкий ориентир соответствующим органам, предоставить полезную информацию пользователям и избежать ограничения компетенции государств устанавливать правила в зависимости от конкретной ситуации и местных условий.

Кроме того, решение, предложенное Австрией, а также результаты деятельности рабочей группы не позволяют урегулировать основополагающую проблему в области безопасности, связанную с максимальными количествами, разрешенными для перевозки через туннели.

Швейцария попыталась привлечь внимание рабочей группы, заседавшей в Фельдкирхе, к этим проблемам с помощью документа, содержащего краткое резюме этих проблем. В нем также представлены некоторые дополнительные поправки, необходимые для облегчения международных перевозок и согласования требований в отношении информации на европейском уровне. Мы представляем эти поправки ниже.

## **Комментарии к докладу INF.15 рабочей группы, заседавшей в Фельдкирхе**

### **Приложение 1 (Таблица)**

#### Класс 1

Мы отмечаем, что ограничения, предложенные для класса 1, не соответствуют категориям грузов, предусмотренных в модели ОЭСР/ПМАДК (модель), и категориям, предусмотренным в документе правительства Австрии (TRANS/WP.15/2002/21).

По какой причине отступление от этой модели необходимо только в случае класса 1?

Подробный анализ разрешенных количеств позволяет сделать следующие замечания:

Так называемые "ограничения" для подкласса 1.1 категории грузов В фактически означают максимально допустимое количество на транспортную единицу в соответствии с пунктом 7.5.5.2.1 ДОПОГ. Речь никоим образом не идет об ограничении.

Если бы решение, предложенное группой в Фельдкирхе, было поддержано, то, например, разрешалось бы перевозить изделия, содержащие одновременно взрывчатое вещество и легковоспламеняющуюся жидкость или гель, характеризующиеся опасностью взрыва массой (1.1J) или опасностью разбрасывания (1.2), но не опасностью взрыва массой, в количествах не более 1 000 кг в туннелях соответствующих категории грузов В.

Такая же ситуация возникает с категорией грузов С и подклассом 1.3. Предложенное количество, равное 5 000 кг, - это максимальное количество на одну транспортную единицу, разрешенное в соответствии с пунктом 7.5.5.2.1.

Вместо текста, приведенного в колонках В и С для упомянутых веществ класса 1, мы предлагаем указать "БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ".

Мы не считаем, что это является результатом анализа рисков. Количества для класса 1 должны устанавливаться соответствующим компетентными органами в качестве параметров модели количественной оценки рисков (КОР), приведенной в докладе ОЭСР/ПМАДК, с целью классификации конкретного туннеля. Невозможно заранее включить их в таблицу, которая является результатом процедуры КОР. Их включение означает "короткое замыкание" процедуры КОР.

### **Каковы последствия включения максимальных разрешенных количеств на транспортную единицу?**

Поскольку для класса 1 фактически не установлено каких-либо ограничений на перевозку, категорий грузов В и С более не существует. На практике это означает, что в этих туннелях приемлем тот же риск, что и за их пределами. Как в таком случае оправдать ограничения, установленные для других веществ в колонках В и С?

#### **Предложение**

Мы предлагаем исключить количества, указанные для класса 1.

Если для конкретных местных условий необходимы указание таких количеств, местные органы сами должны классифицировать туннель после применения модели КОР, приведенной в докладе ОЭСР/ПМАДК. По этой причине мы считаем абсолютно необходимым предусмотреть возможность разрешения определенных отступлений, как это предложено нами ниже в предложении 5.

#### Все классы

В предложенную таблицу следует внести некоторые уточнения.

В приложении к нашему документу INF.18 мы предложили пересмотренную таблицу, в которой резюмируются результаты работы рабочей группы, но при этом классификационные коды приведены со ссылками на номера ООН или знаки, поскольку в отличие от классификационных кодов эти два элемента информации указываются в транспортном документе. Рабочей группе WP.15 необходимо решить, как следует поступить с этой информацией:

- оставить только классификационные коды;
- заменить классификационные коды номерами ООН и знаками;
- включить оба эти элемента информации.

#### **Ссылка на подраздел 1.1.3.6**

Туннели представляют собой особый случай, который не был принят во внимание при разработке нынешнего варианта таблицы 1.1.3.6.3 ДОПОГ. Например, разрешается перевозить без каких-либо ограничений порожнюю неочищенную тару, содержащую опасные грузы, за исключением грузов транспортной категории 0. Иными словами,

разрешается перевозить без каких-либо ограничений порожнюю неочищенную тару, содержащую, например, легко воспламеняющиеся вещества класса 3, относящиеся к группе упаковки I. Другим примером является возможность перевозки через туннели неограниченных количеств веществ класса 1, относящихся к группе 1.4S. Такой подход не представляется самым безопасным.

Мы также считаем неприемлемым с точки зрения безопасности разрешать перевозку веществ под № ООН 3256 ЖИДКОСТЬ ПРИ ПОВЫШЕННОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ, ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К., в количестве 1 000 л, даже если этот продукт относится к группе упаковки III.

Мы не считаем, что разрешенные количества легко воспламеняющихся газов (например, 333 л сжиженного газа) обеспечивают какой бы то ни было уровень безопасности при перевозке как через туннели, так и на других участках автодорог.

Можно привести большое число примеров. В связи с этим вопросом правительство Швейцарии ссылается на предложения Соединенного Королевства в документе INF.48\*, представленном на сессии Совместного совещания в октябре 2003 года, относительно рисков, которые представляют определенные вещества. Этот документ свидетельствует о необходимости пересмотра таблицы 1.1.3.6 в интересах обеспечения безопасности не только в туннелях, но и вообще при осуществлении перевозок.

С другой стороны, мы не считаем необходимым полностью запрещать провоз веществ, относящихся к транспортной категории 0. Это же замечание касается и других транспортных категорий. Эти вещества могут перевозиться через туннели при определенных условиях, которые должны определяться компетентными органами каждой страны, в количествах, зависящих от возможностей выбора других путей перевозки. Эта цель может быть достигнута путем принятия нижеприведенного предложения 5.

Цель таблицы, содержащейся в подразделе 1.1.3.6, никогда не заключалась в решении вопросов безопасности в туннелях. Эта таблица была введена с тем, чтобы освободить перевозчика от обязанностей иметь свидетельство ДОПОГ, оборудовать транспортное средство в соответствии с требованиями ДОПОГ и разместить на транспортном средстве таблички оранжевого цвета. Кроме того, последний крупный пересмотр таблицы, содержащейся в маргинальном номере 10 011, был осуществлен в 1999 году исключительно с тем, чтобы облегчить пользование таблицей. Поступая таким образом, Рабочая группа WP.15 согласилась отказаться от определенного уровня

---

\* Имеется на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН (<http://www.unecce.org/trans/main/dgdb/ac.1/inf101303.html>).

безопасности, который еще обеспечивался таблицей 10 011 до 1999 года, когда началась работа ОЭСР/ПМАДК. Однако в докладе ОЭСР/ПМАДК еще имеется ссылка на бывший маргинальный номер 10 011. С тех пор Рабочая группа WP.15 изменила редакцию маргинального номера 10 011 таким образом, что те допущения, которые были приняты с самого начала, в настоящее время уже не могут применяться.

Мы не можем говорить, что таблица, содержащаяся в пункте 1.1.3.6.3 ДОПОГ, составлена на той же основе, что и таблица, использованная в модели ОЭСР/ПМАДК. Эта новая таблица ДОПОГ 1999 года не может служить основой для обеспечения безопасности в туннелях.

Неофициальный документ INF.48, представленный Соединенным Королевством на сессии Совместного совещания в октябре 2003 года, относительно рисков, которые представляют некоторые вещества, указывает на необходимость пересмотра таблицы 1.1.3.6 не только по соображениям безопасности в туннелях, но и для обеспечения безопасности перевозок вообще.

## **Приложение 2 к докладу**

### ***Раздел 1.9.4***

Как упоминалось выше, Швейцария считает, что новые положения не могут иметь обязательного характера. По этой причине необходимо заменить слово "shall" словом "should" в этом предложении.

#### ***Подраздел 1.9.4.2***

Не следует ссылаться на таблицу подраздела 1.1.3.6. Необходимо определить соответствующую таблицу, которая согласуется с принципами, использованными в модели ОЭСР/ПМАДК, и удовлетворяет требованиям безопасности в туннелях. До тех пор пока эта цель не будет достигнута, ссылка на подраздел 1.1.3.6 должна оставаться в квадратных скобках.

### **Второе предложение**

Второе предложение направлено на решение вопроса о смешанных грузах при использовании таблицы категорий грузов, содержащейся в приложении 1 к докладу. Эта цель достигнута лишь частично. Например, в случае туннелей, соответствующих категории грузов D, нам непонятно, каким образом может осуществляться совместная

погрузка сосудов с токсичными и легковоспламеняющимися газами и цистерн, содержащих легковоспламеняющиеся жидкости групп упаковки I и II, а также пестициды группы упаковки I?

Подраздел 1.1.3.6 применяется только к перевозкам грузов в упаковках. Как следует понимать в подобном случае слова "... весь груз должен быть отнесен к наиболее ограничительной категории после применения положений пунктов 1.1.3.6.4 и 1.1.3.6.5"? Как следует сравнивать риски при перевозке сосудов с газами без превышения предельных значений, указанных в подразделе 1.1.3.6 для веществ класса 2 в колонке D, и рисков при перевозке веществ класса 3, указанных в колонке D таблицы?

Текст, предложенный в подразделе 1.9.4.2, и таблица, приведенная в приложении 1, не помогают нам существенным образом в решении этого вопроса. Для того чтобы решить его, нужно фактически быть экспертом по каждому из перевозимых веществ. Пользователи (перевозчики) не в состоянии самостоятельно решать эти проблемы. В этом случае необходимо также провести дополнительный анализ, прежде чем принять предложение рабочей группы. Операторы туннелей и пользователи нуждаются в ясных и практических ответах.

Мы считаем, что единственная проблема заключается в установлении четких количественных пределов для туннелей с учетом только физических и химических свойств веществ и их поведения в замкнутом пространстве. Такого рода подход будет наиболее надежным и простым. Действительно, если при перевозке 1 000 л легковоспламеняющихся жидкостей в туннеле происходит авария, которая очень часто приводит к пожару, то не имеет большого значения, как перевозится этот продукт - в таре или в цистернах.

### **Последнее предложение**

Трудно понять, по какой причине последнее предложение касается только порожних или частично наполненных цистерн и контейнеров. Возникает вопрос: как быть в случае тары? Намерены ли мы перевозить через туннели больше продуктов в порожней неочищенной таре, чем в наполненной таре? Перевозка порожней тары в соответствии с подразделом 1.1.3.6 разрешается в неограниченных количествах. Иными словами, можно превышать количества, упомянутые для транспортных категорий 1-3, когда перевозится порожняя неочищенная тара. Мы не видим какой-либо логики в этих положениях. Они были включены в ДОПОГ только для того, чтобы освободить водителей от выполнения требований об обязательном получении подготовки и использовании оборудованного транспортного средства. Когда речь идет о туннелях, нельзя ссылаться на эти положения.



Поэтому в нашем предложении 3 мы предложили включить таблицу в качестве раздела 8.6.3, а также предусмотреть процедуру оценки рисков.

### **Предложения**

Как было отмечено некоторыми делегациями в ходе ноябрьской сессии Рабочей группы WP.15, модель ОЭСР/ПМАДК основывается на таблице 1.1.3.6.3 ДОПОГ. Кроме того, как ни парадоксально, эта модель не позволяет учитывать возможность запрещения перевозки опасных грузов в туннелях. Подобный подход не является результатом анализа рисков и применения самой модели. Исключение такой возможности само по себе не имеет ничего общего с применением научных параметров в рамках математической модели. В действительности, с научной точки зрения нельзя предположить результаты замеров до использования измерительного прибора. По существу эксперты ОЭСР/ПМАДК ограничились лишь определением сферы применения своего предложения. Например, как они указывают в главе 4 в "Описании системы", категория Е определяется ими следующим образом:

"Категория Е Без опасных грузов (за исключением грузов, для которых не требуется размещения на транспортных средствах какой-либо маркировки)".

В этой связи эксперты приняли во внимание маргинальный номер 10 011, в котором определены предельные значения, при превышении которых применяется обязательное требование в отношении размещения табличек оранжевого цвета. Выбрав этот вариант, эксперты использовали собственную модель, поскольку в случае произвольного установления предельных значений на основе таблицы, цель которой заключается не в обеспечении безопасности при перевозках в туннелях, а в освобождении тех или иных грузов от действия определенных требований, не учитываются принципы, регулирующие использование самой модели.

Модель ОЭСР/ПМАДК, предложенная Австрией в ходе ноябрьской сессии Рабочей группы WP.15 в документе TRANS/WP.15/2002/21, а также результаты совещания группы в Фельдкирхе основываются на двух допущениях:

1. Таблица 1.1.3.6.3 ДОПОГ действительно основывается на точном анализе видов опасности, присущих каждому опасному грузу.
2. Баланс рисков, представленный в таблице 1.1.3.6.3, применяется также к туннелям.

Вследствие этого некоторые делегации в ходе ноябрьской сессии отметили, что во многих случаях применение таблицы, предложенной Австрией, дает либо слишком жесткие, либо слишком мягкие результаты.

Это имело бы серьезные последствия как для пользователей туннелей, так и для безопасности в туннелях в зависимости от того, на какой чаше весов находится рассматриваемое опасное вещество.

Для того чтобы избежать этих проблем, некоторые делегации предложили изменить содержание таблицы (предложение Норвегии в отношении класса 1).

Мы также считаем необходимым внести изменения в таблицу.

Мы видим четыре способа сделать это:

1. Мы не будем включать в главу 1.9 ограничений для государств. Напротив, можно было бы включить информацию, необходимую для водителей и грузоотправителей, в новую главу 8.6 в виде таблицы, в которой определяются грузы, разрешенные для перевозки в каждой категории туннелей. В этом случае заинтересованные стороны должны будут учитывать эти требования, когда знаки, обозначающие туннель, указывают на категории, указанные в этой таблице.
2. Нам следует добавить шестую колонку в таблицу, содержащуюся в австрийском документе. Эта колонка будет касаться туннелей, в которых перевозка опасных грузов полностью запрещена (независимо от маркировки транспортного средства). Этот путь позволил бы решить проблемы, обусловленные чрезмерно большими допусками, которые, как представляется, в некоторых случаях предусмотрены в таблице. Это позволило бы решить некоторые проблемы безопасности, вытекающие из предложенной модели.
3. Еще одной необходимой мерой является использование другой справочной таблицы, чем та, которая содержится в подразделе 1.1.3.6 ДОПОГ. Эта новая таблица должна быть лучше адаптирована к особой ситуации в туннеле.

4. Необходимо включить текст, описывающий модель не как абсолютное правило, не допускающее отклонений, а как рекомендацию Договаривающимся сторонам.
5. Следует включить положение, разрешающее предусматривать отступления от правил.

### ***Предложение 1***

Включить положения, касающиеся категорий грузов, в новую главу 8.6.

Это решение позволит избежать включения ограничений в сферу компетенции государств, однако оно дает государствам достаточно четкий ориентир в отношении использования модели для классификации автодорожных туннелей. Кроме того, это решение позволяет информировать пользователей о существовании таких грузов и таких категорий туннелей.

Это решение зависит, однако, от других предложений, приведенных ниже.

Таблицу, предложенную в приложении 2 к докладу INF.15 группы, заседавшей в Фельдкирхе, можно было бы включить в раздел 8.6.3.

### **"8.6.3 Категории опасных грузов для перевозки в автодорожных туннелях**

В приведенной ниже таблице описываются категории опасных грузов, которые разрешается перевозить на одной и той же транспортной единице в автодорожных туннелях. При проезде через автодорожные туннели, должным образом обозначенные знаками и сигналами, водители, перевозящие опасные грузы, должны соблюдать требования в отношении грузов, разрешенных для перевозки в соответствующих туннелях.

**Таблица 8.6.3 Категории опасных грузов для перевозки в автодорожных туннелях**

Класс	Категории (см. ПРИМЕЧАНИЯ 1 и 2)					
	А	В	С	Д	Е	[F]
1	Без ограничений	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов подклассов 1.1, 1.2 и 1.5 в количестве более [1000] кг максимально допустимой массы нетто взрывчатых веществ и взрывчатых веществ и изделий, относящихся к группам совместимости А, К и L, в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов подклассов 1.1, 1.2 и 1.5 в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> <li>грузов подкласса 1.3 в количестве более [5000] кг максимально допустимой массы нетто взрывчатых веществ и взрывчатых веществ и изделий, относящихся к группам совместимости А, Н, J, К и L, в количестве выше порогового значения согласно подразделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов подклассов 1.1, 1.2, 1.3 и 1.5 в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> <li>взрывчатых веществ и изделий, относящихся к группам совместимости А, Н, J, К и L, в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	[Запрещено]
2	Без ограничений	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>легковоспламеняющихся газов (классификационные коды F, TF и TFC) в цистернах</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории В и токсичных газов (классификационные коды Т, ТС, ТО и ТОС) в цистернах</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории С</li> <li>легковоспламеняющихся и токсичных газов (классификационные коды F, FC, Т, ТС, TF, ТО, TFC и ТОС) в упаковках в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	[Запрещено]
3	Без ограничений	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов с классификационным кодом D: № ООН 1204, 2059, 2059, 2059, 2059, 2059, 3064, 3343, 3357 в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории В</li> <li>грузов ГУ I в цистернах с классификационным кодом FC: знаки 3 + 8 и FТС: знаки 3 + 6.1 + 8</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории С и грузов ГУ I и II в цистернах и грузов с классификационным кодом F2: № ООН 3256 в цистернах</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	[Запрещено]

Класс	Категории (см. ПРИМЕЧАНИЯ 1 и 2)					
	А	В	С	Д	Е	[F]
4.1	Без ограничений	Ограничения для грузов с классификационными кодами D, DT: № ООН 1310, 1322, 1336, 1337, 1344, 1347, 1349, 1354, 1355, 1356, 1357, 1517, 2555, 2556, 2557, 2852, 2907, 3317, 3319, 3344, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3370, 3376, 1320, 1321, 1348, 1571, 3369 в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ <ul style="list-style-type: none"> <li>самореактивных веществ типа В [№ООН 3221, 3222, 3231 и 3232] [со знаками 4.1 + 1] в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории В</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории С и самореактивных веществ типа С-Ф: № ООН 3223-3230 в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> <li>[веществ, подобных самореактивным веществам, в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ]</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	
4.2	Без ограничений	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов ГУ I в цистернах</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории В</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории С и [грузов ГУ II, перевозимых навалом/насыпью или в цистернах]</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	[Запрещено]
4.3	Без ограничений	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов ГУ I в цистернах</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории В</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории С и [грузов ГУ II, перевозимых навалом/насыпью или в цистернах]</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	[Запрещено]
5.1	Без ограничений	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов ГУ I в цистернах</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории В</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории С</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	[Запрещено]

Класс	Категории (см. ПРИМЕЧАНИЯ 1 и 2)					
	A	B	C	D	E	[F]
5.2	Без ограничений	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов типа B [№ ООН 3101, 3102, 3111 and 3112] в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории B</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	[Запрещено]
6.1	Без ограничений	Без ограничений	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов ГУ I в цистернах с классификационными кодами TF1: знаки 6.1 + 3, кроме пестицидов, и TFC: знаки 6.1 + 3 + 8</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории C</li> <li>грузов ГУ I с классификационными кодами TF2: пестициды со знаками 6.1 + 3 и TW1: [жидкости со знаками 6.1 + 4.3] [№ ООН 3123] в цистернах</li> <li>грузов ГУ I с классификационными кодами TF1: знаки 6.1 + 3, кроме пестицидов, и TFC: знаки 6.1 + 3 + 8 в упаковках в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> <li>грузов ГУ II с классификационными кодами TF1, TF2: знаки 6.1 + 3, TFC: знаки 6.1 + 3 + 8 и TW1: № ООН 3123</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	[Запрещено]
6.2	Без ограничений	Без ограничений	Без ограничений	Без ограничений	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>№ ООН 2814 и 2900 в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	[Запрещено]

Класс	Категории (см. ПРИМЕЧАНИЯ 1 и 2)					
	А	В	С	Д	Е	[F]
7	Без ограничений	Без ограничений	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>№ ООН 2977 и 2978</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории С</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	[Запрещено]
8	Без ограничений	Без ограничений	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов ГУ I с классификационным кодом СТ1: жидкости со знаками 8 + 6.1 в цистернах</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов категории С и</li> <li>грузов ГУ I в цистернах с классификационными кодами CF1: знаки 8 + 3, CFT: [знаки 8 + 3 + 6.1][№ ООН 2029] и</li> <li>CW1 [жидкости со знаками 8 + 4.3] [№ ООН 3094]</li> <li>грузов ГУ I с классификационным кодом СТ1: жидкости со знаками 8 + 6.1 в упаковках в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	[Запрещено]
9	Без ограничений	Без ограничений	Без ограничений	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов с классификационным кодом М2 (№ ООН 2315, 3151 и 3152) в цистернах</li> <li>грузов с классификационным кодом М3 (№ ООН 2211 и 3314), перевозимых навалом/ насыпью или в цистернах</li> <li>грузов с классификационным кодом М10 (№ ООН 3258)</li> </ul>	Ограничения для <ul style="list-style-type: none"> <li>грузов этого класса в количестве выше порогового значения согласно разделу 8.6.2 ДОПОГ</li> </ul>	[Запрещено]

Договаривающиеся стороны могут предусматривать отступления от критериев классификации туннелей".

[Замечание: На данный момент мы решили не переводить эту таблицу на французский язык.

Мы оставили открытым вопрос о выборе информации, которая должна содержаться в этой таблице (номер ООН, классификационный код, знаки). Этот вопрос еще должен быть решен Рабочей группой WP.157

С другой стороны, мы ссылаемся на наше предложение 3, касающееся таблицы в разделе 8.6.2 вместо подраздела 1.1.3.6; согласно предложению 2 ниже, мы включили шестую колонку, запрещающую перевозку опасных грузов в туннелях, определенных в указанной таблице, и, согласно предложению 5 ниже, положение, разрешающее предусматривать отступления.

Однако в этой таблице пока еще не решен вопрос о совместной погрузке различных опасных грузов и возможности или невозможности для перевозчика осуществлять оценку различных рисков.]

### ***Предложение 2***

Швейцария считает, что туннели, движение через которые в настоящее время регулируется швейцарским законодательством, не вписываются в предлагаемую модель. Эти туннели указаны в швейцарском законодательстве с тем, чтобы разрешить перевозку через них определенных опасных грузов при некоторых условиях, поскольку в противном случае перевозка таких грузов через эти туннели была бы запрещена. Однако в нашем законодательстве мы предусмотрели определенную гибкость, сохранив при этом риски на уровне, который еще можно контролировать или который, по крайней мере, не увеличивает последствия дорожно-транспортного происшествия. Для Швейцарии было бы неприемлемым снижать уровень безопасности, достигнутый в настоящее время благодаря существующему законодательству. Включение дополнительной шестой категории туннелей, через которые перевозка опасных грузов полностью запрещена, позволит принимать во внимание особые условия движения и более низкий уровень безопасности, которые, очевидно, не учитываются в модели.

В том случае, если это предложение будет принято, необходимо будет все равно сохранить предложение 5, с тем чтобы по-прежнему, как и сегодня, иметь возможность допускать определенную гибкость и разрешать перевозку тем или иным способом опасных грузов через определенные туннели, запрещенные для движения транспорта с опасными грузами.

### ***Предложение 3***

Мы уже указали на проблемы, обусловленные ссылкой на подраздел 1.1.3.6. Для того чтобы достичь согласованного на международном уровне решения, которое в то же время обеспечивало бы достаточный уровень безопасности в туннелях, мы предлагаем включить новую таблицу для туннелей, основанную на тех же методах оценки, что и методы, использованные для модели ОЭСР/ПМАДК.

Нам необходимо достичь согласия в отношении наиболее ограниченных количеств, которые могут перевозиться в туннелях. Эта таблица сможет затем послужить основой для системы ОЭСР/ПМАДК.



## **Предложение по справочной таблице**

### **Таблица, которую предлагается использовать вместо таблицы 1.1.3.6, на которую имеется ссылка в модели ОЭСР/ПМАДК**

Мы предлагаем приведенную ниже таблицу в качестве основы для обсуждения. Она должна быть включена в ДОПОГ в рамках нового раздела 8.6.2 в качестве справочной таблицы, на которую будет сделана ссылка в таблице по туннелям, вместо таблицы 1.1.3.6.

#### **"8.6.2 Максимальные общие количества на транспортную единицу, разрешенные для перевозки в туннелях**

8.6.2.1 В тех случаях, когда в соответствии с пунктом 1.9.3 а) применяются дополнительные положения, касающиеся перевозки опасных грузов через автодорожные туннели, Договаривающимся сторонам предлагается ссылаться на категории опасных грузов, указанные в приведенной ниже таблице.

#### **8.6.2.2 Таблица максимальных общих количеств на транспортную единицу, разрешенных для перевозки в туннелях**

Приведенная ниже таблица 8.6.2 должна использоваться вместе с таблицей 8.6.3. В ней указаны максимальные общие количества на транспортную единицу, разрешенные для перевозки в автодорожных туннелях, которые указаны в таблице 8.6.3. Она позволяет оценивать разрешенные количества грузов в зависимости от категории грузов, разрешенной для перевозки в туннеле, определенном в таблице 8.6.3.

Кодичество Знаки	0	20	50	100	150	300	1000	Не ограничено
1	1.1A-1.1G, 1.1J, 1.1L, 1.2B-1.2J, 1.2L, 1.3C, 1.3G-1.3J, 1.3L,							
1.4	1.4C-1.4G, кроме № ООН 0407, 0448, 0479, 0480	1.4C № ООН 0407, 0448, 0479, 0480, 1.4D	1.4S					
1.4+6.1+8	X							
1.4+8	X							
1.5		1.5D						
1.6	1.6N							
1+6.1	1.1A № ООН 0224, 0143 1.1D № ООН 0143, 0076 1.3C № ООН 0077							
1+6.1+8	1.2G № ООН 0018, 1.3G № ООН 0019							
1+8	1.2G № ООН 0015, 1.3G № ООН 0016							
2.1			3F		1F, 2F, 4F, 5F, 6F			
2.2	№ ООН 1043				4A № ООН 2073	3A, 5A, 6A	1A, 2A	
2.2+5.1			3O		5O		1O, 2O	
2.3					1T, 2T, 5T, 7T			
2.3+2.1					1TF, 2TF, 5TF, 7TF			
2.3+2.1+8					1TFC, 2TFC, 5TFC			
2.3+5.1					1TO, 2TO, 5TO			
2.3+5.1+8					1TOC, 2TOC, 5TOC			
2.3+8					1TC, 2TC, 4TC, 5TC			
3	D № ООН 3343, ГУ I (D и F1) D ГУ II № ООН 1204, 3064 F2 ГУ III № ООН 3256		ГУ II (F1 и D), кроме № ООН 1204 и 3063		ГУIII, кроме 3256			
3+6.1	ГУ I и ГУ II				ГУIII			
3+6.1+8	ГУ I, ГУ II							
3+8	ГУ I, ГУ II				FC ГУIII			

Кодичества Знаки	0	20	50	100	150	300	1000	Не ограничено
4.1	ГУ I ГУ II : D : № ООН 2555-2557, 2907, 3376 SR1 : № ООН 3223, 3224, 3242 F2 № ООН 3176 ГУ III : F2 № ООН 2304, 3176 F3 № ООН 2448	ГУ I № ООН 3225, 3226	ГУ II F3 № ООН 1309, 1323, 1326, 1333, 1339, 1341, 1343, 1352, 1358, 1437, 1871, 2989, 3089, 3178, 3181, 3182	а) ГУ II: D: № ООН 3319 и 3344 F1: № ООН 1325, 3175, 3270, 1345 ГУ III: F3 SR1 № ООН 3227- 3330		ГУ III: F1 № ООН 1312, 1324, 1325, 1328, 1332, 1334, 1353, 2000, 2213, 2538, 2717, 1331, 1944, 1945, 2254, 2623 SR1 № ООН 2856, 3241, 3251		
4.1+6.1	GE I			ГУ II		ГУ III		
4.1+8				ГУ II		ГУ III		
4.1+1	X							
4.2	ГУ I			ГУ II		ГУ III		
4.2+4.3	ГУ I				ГУ III			
4.2+6.1	ГУ I			ГУ II:		ГУ III		
4.2+8	ГУ I			ГУ II		ГУ III		
4.3	ГУ I ГУ II: W2: № ООН 1390, 2813, 3148 ГУ III: W2: № ООН 1403, 2813, 2968, 3148		ГУ II: W2: № ООН 1393, 1394, 1396, 1400, 1401, 1402, 1405, 1409, 1417, 2624, 2805, 2830, 2835, 3078, 3170, 3208 W3: № ООН 3292		ГУ III W2: № ООН 1396, 1398, 1405, 1435, 2844, 2950, 3170, 3208			
4.3+4	ГУ I + II							
4.3+4.2	ГУ I, ГУ II		WS ГУ III					
4.3+6.1	ГУ I, II и III, кроме № ООН 1408				№ ООН 1408			
4.3+3	ГУ I и II							
4.3+3+8	X							
4.3+8	X							

Кодичество Знаки	0	20	50	100	150	300	1000	Не ограничено
5.1	ГУ I ГУ II: O1 № ООН 3139			ГУ II, кроме № ООН 3139		ГУ III		
5.1+6.1	ГУ I			ГУ II		ГУ III		
5.1+6.1+8	X							
5.1+8	ГУ I			ГУ II		ГУ III		
5.2	P1: № ООН 3103, 3104 P2 : № ООН 3113-3120	P1 № ООН 3105, 3106		P1: № ООН 3107-3110				
5.2+1	X							
6.1	ГУ I: T1-T8 ГУ II: T5: № ООН 1687 T1: № ООН 1600, 2312			ГУ II, кроме № ООН 1600, 1687, 2312		ГУ III		
6.1+4.1	X							
6.1+4.2	ГУ I № ООН 3124		ГУ II № ООН 3124					
6.1+4.3	X							
6.1+5.1	X							
6.1+3	ГУ I		ГУ II	ГУ III				
6.1+3+8	ГУ I		ГУ II					
6.1+8	ГУ I ГУ II : № ООН 3250			ГУ II, кроме № ООН 3250				
6.2	№ ООН 2819, 2900, группы опасности 3 и 4	№ ООН 2819, 2900, группа опасности 2		№ ООН 3291		№ ООН 3373		
7 без знака								№ ООН 2908-2911
7X	X							
7X+7 <sup>E</sup>	X							
7X+8						X		
7X+7E+8							X	
8	ГУ I ГУ II № ООН 2576		ГУ II C1 № ООН 2851 C2 1756, 2439	ГУ III C1 № ООН 1757 C2 № ООН 1740 ГУ II, кроме № ООН 1756, 2439, 2576, 2851		ГУ III, кроме № ООН 1740, 1757		№ ООН 2794, 2795, 2800, 3029
8+3	ГУ I		вещества Н.У.К. ГУ II CF1: № ООН 1715, 1724, 1747,	вещества не Н.У.К., ГУ II CF1 № ООН 1604, 2051, 2248, 2258, 2264,				

Кодичества Знаки	0	20	50	100	150	300	1000	Не ограничено
			1767, 1816, 2218, 2502, 2789, 2826, 2920, 2986	2248, 2258, 2264, 2357, 2619, 2685, 2686, 2734				
8+3+6.1	X							
8+4.1	ГУ I: № ООН 2921			ГУ II № ООН 2921				
8+4.2	ГУ I			ГУ II				
8+4.3	X							
8+5.1	вещества Н.У.К., ГУ I и II		вещества не Н.У.К., ГУ I и II					
8+5.1+6.1	X							
8+6.1	ГУ I: СТ1		ГУ II : СТ1: № ООН 2030, 1732, 1790, 2817 СТ2: № ООН 1811	ГУ II : СТ1: № ООН 1761, 2818, 2922 СТ2: № ООН 2923 ГУ III: СТ1:I № ООН 2817, 2030		ГУ III : СТ1 : № ООН 1761, 2818, 2922		
9	ГУ II: № ООН 2212, 2590, 3258, 2315, 3151, 3152, ГУ III № ООН 3257		М3 № ООН 2211, 3314 М5 № ООН 2990, 3072 ГУ III М11 № ООН 1841	ГУ II М4 II № ООН 3090, 3091 ГУ III М5 № ООН 3268		ГУ II и ГУ III М 11 № ООН 2969, 3316, 1931, 1941, 1990, 3316 М 11 № ООН 3363, 3359		ГУ III: № ООН 3082, 3077, 3245 генетически измененные организмы

a) ГУ III

F3: № ООН 1325, 3175, 3270, 1345, 1309, 1313, 1314, 1318, 1330, 1338, 1346, 1350, 1869, 2001, 2687, 2714, 2715, 2858, 2878, 2989, 3089, 3178, 3181, 3182

В приведенной выше таблице слова "максимальное общее количество на транспортную единицу" означает:

- для изделий - массу брутто в килограммах (для изделий класса 1 - массу нетто взрывчатого вещества в кг);
- для твердых веществ, сжиженных газов, охлажденных сжиженных газов и растворенных газов - массу нетто в килограммах;
- для жидкостей и сжатых газов - номинальную вместимость сосуда (см. определение в разделе 1.2.1) в литрах;
- для других изделий, кроме изделий класса 1, - массу брутто изделий.

Количества различных опасных грузов (за исключением грузов, допускаемых в неограниченных количествах), содержащиеся в одной транспортной единице, должны ограничиваться таким образом, чтобы "Q" не превышало 1, при этом "Q" рассчитывается по следующей формуле:

$$Q = \frac{n_1}{M_1} + \frac{n_2}{M_2} + \frac{n_3}{M_3} \dots$$

В данном случае  $n_1$ ,  $n_2$  и т.д. означают количества различных опасных грузов на транспортную единицу;  $M_1$ ,  $M_2$  и т.д. - максимальные количества, принимаемые в расчет для этих опасных грузов".

### **Пояснения**

Если это предложение будет принято, то тогда ссылка на подраздел 1.1.3.6 в таблице приложения 2 к документу INF.15, которую мы воспроизвели в разделе 8.6.3, приведенном выше, должна быть заменена ссылкой на эту новую таблицу.

В предшествующей таблице приводится краткая информация о максимальных общих количествах на транспортную единицу для каждого из типов веществ в зависимости от их знаков (кроме классов 1 и 2). В качестве наиболее точного средства определения рисков мы выбрали знаки, которые указываются в настоящее время в транспортном документе. Другими критериями являются группа упаковки и номера ООН. И наконец, хорошим ориентиром при определении рисков является классификационный код, однако недостатком классификационных кодов является то, что они не указываются в транспортном документе (кроме кодов для классов 1 и 2). Тем не менее классификационный код является наиболее простым способом определения рисков. Необходимо, однако, отдавать себе отчет в том, что предусмотренные в ДОПОГ критерии не всегда адаптированы к рискам, которые представляют некоторые вещества в случае аварий при их перевозке в туннелях. Некоторые физические и химические свойства, имеющие важное значение для особого вида замкнутого пространства - туннеля, не учитываются в общей системе классификации в ДОПОГ. Это обстоятельство является одной из причин, в силу которых данная таблица не может быть столь же простой, как и таблица 1.1.3.6.3. Однако пользоваться таблицей 8.6.2 довольно легко. Достаточно знать знаки, группу упаковки и номер ООН, чтобы определить максимальное количество, разрешенное для перевозки в туннеле Е. Классификационные коды можно исключить из окончательного варианта таблицы, поскольку они не указываются в документах. Мы сохранили их для ясности.

#### ***Предложение 4***

Мы предлагаем изменить раздел 1.9.4, приведенный в документе TRANS/WP.15/2002/21, следующим образом:

"8.6.1 В тех случаях, когда в соответствии с пунктом 1.9.3 а) применяются дополнительные положения, касающиеся перевозки опасных грузов через автодорожные туннели, Договаривающимся сторонам предлагается ссылаться на категории опасных грузов, указанные в приведенной ниже таблице".

#### **Обоснование**

Текст, предложенный в документе INF.15 для раздела 1.9.4, не может выходить за рамки сферы применения, определенной в разделе 1.9.2.

#### ***Предложение 5***

После таблицы 8.6.2 добавить следующий текст:

"Договаривающиеся стороны могут предусматривать отступления от критериев классификации туннелей".

Действительно, необходимо учитывать потребности экономики. Как уже упоминалось, таблица не может применяться к каждому конкретному типу конфигурации туннеля, а также к каждой местной ситуации или каждому типу продукта. Некоторые туннели могут классифицироваться как запрещенные для проезда, но для них могут быть приняты отступления, разрешающие перевозку определенных количеств некоторых продуктов при соблюдении условий, определенных местным компетентным органом. Это касается не всех продуктов, а только продуктов первой необходимости для некоторых районов, доступ в которые возможен только по автомобильным дорогам.

### **Другие положения, которые необходимо включить в ДОПОГ с целью согласования требований в отношении проезда через туннели в Европе**

Следует признать, что туннели представляют собой еще один вид транспорта (отличный от обычного автомобильного, железнодорожного, воздушного и внутреннего водного транспорта) и что они должны рассматриваться в качестве такового. ДОПОГ учитывает этот факт в главе 1.9. Такой же подход применяется в Типовых правилах в пункте 5 введения, где в отношении воздушного транспорта говорится следующее: "Для воздушного транспорта в некоторых случаях могут применяться более строгие требования".

По этим причинам необходимо рассмотреть вопрос о других ограничениях, которые должны применяться при перевозке через туннели.

Кроме того, мы считаем, что, учитывая количества, указанные в таблице 8.6.2 выше, необходимо включить в ДОПОГ следующие положения:

1. Дополнительные положения, касающиеся туннелей
2. Требования, касающиеся документации
3. Требования, касающиеся размещения информационных табло и маркировки на транспортных средствах
4. Требования, касающиеся подготовки водителей.



**1. *Дополнительные положения, касающиеся туннелей***

**Предложение 6: *Дополнительные положения, касающиеся туннелей***

Мы предлагаем включить в новую главу 8.6 следующие дополнительные положения, касающиеся туннелей:

**"8.6.1 *Перевозка опасных грузов в туннелях с применением изъятий, предусмотренных в разделе 1.1.3 и главах 3.3 и 3.4 ДОПОГ***

**8.6.1.1** Опасные грузы, перевозимые с применением изъятий, предусмотренных в пунктах 1.1.3.2 b)-g), 1.1.3.3 b), 1.1.3.4, 1.1.3.5 и 1.1.3.6, и главе 3.4 ДОПОГ, а также в соответствии со специальными положениями 119, 145, 188, 190, 191, 216, 238 b), 242, 283, 286, 287, 289, 291, 584, 592, 593, 594, 598, 599, 600, 601, 641, 647 главы 3.3 ДОПОГ, подпадают под действие тех же ограничений на перевозку в туннелях в расчете на транспортную единицу согласно разделу 8.6.2, что и опасные грузы, к которым не применяются изъятия. Описание грузов в транспортном документе должно соответствовать требованиям подраздела 5.4.1.1 и включать соответствующие записи, предусмотренные в пунктах 5.4.1.1.4 и 5.4.1.1.5.

**8.6.1.2** Газы, упомянутые в пункте 1.1.3.2 а) ДОПОГ, и жидкое топливо, упомянутое в пункте 1.1.3.3 а) ДОПОГ, содержащиеся в топливных баках транспортных средств и предназначенные для обеспечения тяги, не подпадают под действие ограничений, предусмотренных в разделе 8.6.2.

**8.6.1.3** Газы, перевозимые с применением изъятий, предусмотренных в пунктах 1.1.3.2 b), e) и f) ДОПОГ, в цистернах высокого давления или топливных баках, вместимость которых превышает 450 л, подпадают под действие тех же ограничений на перевозку согласно разделу 8.6.2, что и перевозимые цистерны.

**8.6.1.4 *Перевозка грузов с применением изъятий, предусмотренных в подразделе 1.1.3.1 ДОПОГ***

Опасные грузы, перевозимые с применением изъятий, предусмотренных в пунктах 1.1.3.1 а), b), c) и d), подпадают под действие тех же ограничений на перевозку в туннелях в расчете на транспортную единицу согласно разделу 8.6.2, что и грузы, к которым не применяются изъятия".

### **Обоснование**

Если принять во внимание риски, обусловленные свойствами веществ, и последствия аварий в туннелях, то способ упаковывания, например в мелкую тару, или предназначение продуктов, например для пищевой или фармацевтической промышленности, не влияют на последствия аварий. Предусмотренные в главах 3.3 и 3.4 отступления могут быть приемлемыми для обычных автомобильных дорог. Однако в случае туннелей они уже не приемлемы. Кроме того, отступления основаны на критериях, учитывающих только предполагаемое использование продуктов, например алкогольных напитков, и не являются оправданными с научной точки зрения. Они были введены по причинам, иным, чем безопасность. Их следовало бы также проанализировать в соответствии с моделью ОЭСР/ПМАДК. Действующие в настоящее время отступления не согласуются с рассматриваемой моделью, что противоречит задаче обеспечения безопасности в туннелях. По этой причине к опасным грузам, перевозимым в туннелях, не могут применяться те же отступления, что и отступления, применяемые к перевозкам по обычным автомобильным дорогам.

### **Предложение 7: Транспортный документ**

#### **Перевозка в соответствии с главой 3.4**

Применительно к перевозкам в туннелях, осуществляемым в соответствии с главой 3.4, необходимо изменить пункт 5.4.1.1.4 следующим образом:

#### **«5.4.1.1.4        *Специальные положения, касающиеся опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах***

5.4.1.1.4.1        В случае перевозки опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах в соответствии с главой 3.4, никаких указаний в транспортном документе, если таковой имеется, не требуется.

5.4.1.1.4.2        В случае перевозки в соответствии с пунктом 1.1.3.4.2 в транспортном документе должна быть сделана следующая запись: "**Перевозка в соответствии с пунктом 1.1.3.4.2 и главой 8.6**".».

### **Перевозка в соответствии с главой 3.3**

Применительно к перевозкам в туннелях, осуществляемых в соответствии с главой 3.3, необходимо добавить новый пункт 5.4.1.1.5 следующего содержания:

**«5.4.1.1.5** *Специальные положения, касающиеся перевозки в туннелях опасных грузов, осуществляемой в соответствии с главой 3.3*

В случае перевозки в туннелях в соответствии с пунктом 1.1.3.4.1 в транспортном документе должна быть сделана следующая запись: "**Перевозка в соответствии с пунктом 1.1.3.4.1 и главой 8.6**".

Перенумеровать последующие пункты ДОПОГ.

Для всех остальных опасных грузов также необходимо представлять необходимую информацию, которую следует указать в главе 5.4.1, добавив в нее следующий пункт:

**«5.4.1.1.17** *Информация, требуемая в соответствии с главой 8.6*

В случае перевозок в соответствии с главой 8.6, кроме перевозок в соответствии с пунктами 1.1.3.4.1 и 1.1.3.4.2, в транспортном документе должна быть сделана следующая запись: "**Перевозка в соответствии с главой 8.6**".

### **Обоснование**

Благодаря включению вышеупомянутой информации обеспечивается быстрое понимание документации операторами туннелей и контролирующими органами. Тем самым ускоряется проведение необходимых проверок. Эти положения будут также согласовываться с процедурой применения изъятий в рамках ДОПОГ, например изъятий, предусмотренных в пунктах 5.4.1.1.7-5.4.1.1.10. Кроме того, этой информацией необходимо располагать по соображениям безопасности, с тем чтобы обеспечить эффективное управление и безопасность движения в туннелях. Собственник, оператор или управляющий туннелем должен в любой момент быть в курсе того, какие опасные грузы находятся в туннеле, с тем чтобы предпринимать правильные действия в случае происшествия или аварии или в случае, когда интенсивность движения требует принятия надлежащих мер. Это невозможно обеспечить без наличия транспортного документа и содержащейся в нем ясной информации.

**Предложение 8. Размещение информационных табло и маркировки на транспортных средствах**

Мы предлагаем включить в главу 5.3 нижеследующий текст:

**"5.3.1.7 Размещение информационных табло на транспортных средствах для проезда в туннелях**

На транспортных единицах, перевозящих опасные грузы в туннелях, проезд через которые регулируется в соответствии с разделом 8.6.1, должны быть размещены таблички оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2".

Поправки, вытекающие из предложенной выше поправки:

После первого абзаца пункта 1.1.3.6.2 в первом подпункте добавить "кроме подраздела 5.3.1.7" после "глава 5.3;".

В пятом подпункте добавить "глава 8.6" после "...главы 8.5;".

Наиболее простым способом идентификации транспортных средств, перевозящих опасные грузы, во время проезда через туннели является, по нашему мнению, нанесение маркировки на все транспортные средства независимо от перевозимого количества и типа применяемого отступления (главы 3.3, 3.4, подраздел 1.1.3.6 или обычные перевозки). Это в значительной мере упростит работу перевозчика, управляющего туннелем и контролирующих органов. Добавление в транспортный документ предложенной информации позволит получать ясное представление о ситуации в случае проверок, процедура проведения которых ускорится.

В случае принятия этих предложений отпадет необходимость нанесения на транспортные средства дополнительной маркировки. Ко всем опасным грузам, независимо от способа перевозки (главы 3.3, 3.4 или обычные перевозки), при проезде через туннели будет применяться одинаковый подход. В случае проверки информация, содержащаяся в транспортном документе, будет пояснять причины отсутствия того или иного оборудования, свидетельств о подготовке или инструкций для водителя. Записи, подобные тем, которые требуются в соответствии с пунктами 5.4.1.1.4.2, 5.4.1.1.5 и 5.4.1.1.17, будут объяснять причины их отсутствия.

Если такое решение не будет принято, необходимо будет определить способ проведения различия между транспортными средствами, перевозящими грузы в соответствии с главами 3.3, 3.4 или подразделом 1.1.3.6, что не позволит применять наши требования, касающиеся туннелей, и приведет к неприемлемому снижению уровня безопасности в них.

#### **Предложение 9. Требования, касающиеся подготовки водителей**

Мы предлагаем ввести требование о том, чтобы все водители, перевозящие грузы в туннелях, были обязаны пройти подготовку в соответствии с главой 8.2. Это требование в отношении подготовки должно применяться независимо от массы транспортного средства, как это уже было решено Рабочей группой WP.15 на ее сессии в мае 2003 года.

Мы предлагаем добавить в качестве подраздела 8.2.1.10 следующий текст:

#### **"8.2.1.10 Подготовка водителей, проезжающих через туннели с регламентированным движением**

Независимо от максимальной массы транспортного средства водители транспортных средств, перевозящих опасные грузы через туннели с регламентированным движением, должны пройти курс подготовки в соответствии с разделом 8.2.2".

#### **Обоснование**

Эта мера позволяет гарантировать такое поведение водителя в туннелях, которое будет адаптировано к условиям перевозки и характеру перевозимых опасных грузов. Статистические данные свидетельствуют о том, что водители, подготовленные в соответствии с ДОПОГ, реже оказываются в аварийных ситуациях по сравнению с другими водителями. Это способствует обеспечению безопасности в автодорожных туннелях.

#### **Обоснование**

Задача обеспечения безопасности в туннелях должна превалировать над любыми другими соображениями. Выбор в пользу общей таблицы для всех туннелей, основанной на оценке потенциальных рисков в туннелях и на использовании модели КОР, предложенной в докладе ОЭСР/ПМАДК, позволит нам применять эту модель во всех странах. Однако каждый компетентный орган должен быть вправе по-прежнему предусматривать национальные отступления, если в них возникнет необходимость.

Предлагаемые нами дополнительные положения облегчат работу всех участников перевозки и будут способствовать повышению уровня безопасности не только в туннелях, но и на других участках автодорог.

### **Последствия для безопасности**

Последствия для безопасности уже упоминались. Более подготовленные водители и ясно составленные транспортные документы - это факторы, повышающие уровень безопасности как туннелях, так и за их пределами.

Согласованная система категорий опасных грузов облегчит понимание правил, касающихся туннелей, что также является одним из элементов безопасности.

### **Практическая осуществимость**

Изложенные предложения не являются более сложными для применения, чем другие, уже действующие положения правил.

Тем, кто осуществляет перевозки через туннели, по существу можно будет забыть о других отступлениях, предусмотренных в ДОПОГ. Это приведет к упрощению правил. Необходимо будет соблюдать лишь специальные положения, касающиеся туннелей, и требования ДОПОГ. Новые положения, касающиеся документации и подготовки, не являются более трудными для применения, чем уже действующие положения ДОПОГ.

### **Введение в действие**

Государства должны предусмотреть надлежащие знаки и сигналы для своих туннелей. Других трудностей с введением в действие не возникнет.

-----