



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/2007/16  
25 July 2007

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Восемьдесят третья сессия

Женева, 5-9 ноября 2007 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ**

Заявление и рекомендации в отношении последних поправок к ДОПОГ,  
касающихся туннелей

Передано Всемирной дорожной ассоциацией (ПМАДК)

Справочная информация

1. В период 1995-2005 годов Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Всемирная дорожная ассоциация (ПМАДК) совместно осуществили исследовательский проект в области перевозки опасных грузов в автодорожных туннелях. Заключительный доклад был опубликован в октябре 2001 года и включал, в частности, предложения по согласованной системе правил, регламентирующих перевозку опасных грузов в автодорожных туннелях.

2. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) учредила в 2000 году Специальную многопрофильную группу экспертов по безопасности в туннелях и предложила ПМАДК принять участие в работе этой Группы и принять на себя функции заместителя ее Председателя. В своем заключительном докладе от 10 декабря 2001 года эта Группа рекомендовала принять большинство из предложений ОЭСР/ПМАДК, включая согласованную систему правил, регламентирующих перевозку опасных грузов (мера 1.07) (см. документ TRANS/АС.7/9). 21 февраля 2002 года Комитет по внутреннему транспорту одобрил доклад Специальной группы и просил свои вспомогательные органы изучить возможность включения рекомендаций в действующие правовые документы в наиболее приемлемом виде (резолюция № 249) (см. ECE/TRANS/139, приложение 1).

3. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) весьма умело изменила формулировки предложений, подготовленных в рамках проекта ОЭСР/ПМАДК, с целью включения их в Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Соответствующие поправки вступили в силу 1 января 2007 года; их положения применяются с 1 июля 2007 года, однако ограничения, предусмотренные национальным законодательством, могут по-прежнему применяться до 31 декабря 2009 года.

4. В интересах ясности в настоящем документе используются те же формулировки, что и в ДОПОГ, хотя в докладе ОЭСР/ПМАДК употреблялся ряд иных терминов.

#### Заявление и рекомендации

5. Технический комитет ПМАДК по эксплуатации автодорожных туннелей весьма удовлетворен тем, что в ДОПОГ включена согласованная система регулирования перевозки опасных грузов в автодорожных туннелях и что эта система основана на предложениях, подготовленных в рамках совместного исследовательского проекта ОЭСР/ПМАДК в области перевозки опасных грузов в автодорожных туннелях.

6. Действительно, новая система категорий туннелей, предусмотренная в ДОПОГ, отвечает задаче согласования правил, регламентирующих перевозку в туннелях ко всей Европе. В рамках проекта ОЭСР/ПМАДК были выявлены проблемы, обусловленные широким разнообразием и непоследовательностью ранее применявшихся правил. Новая система, как ожидается, будет иметь благоприятные последствия для организации перевозки опасных грузов и тем самым для экономического развития. Эта новая система

должна будет также привести к уменьшению числа нарушений, если она будет известна и понятна всем сторонам благодаря соответствующему информированию и обучению.

7. Тем не менее, несмотря на такое же четкое определение принципов разделения туннелей на категории, в издании ДОПОГ 2007 года для некоторых опасных грузов в коды ограничения проезда через туннели внесен ряд изменений по сравнению с предложениями ОЭСР/ПМАДК. Некоторые из этих изменений ведут к появлению внутренних несоответствий в системе, поскольку опасности, связанные с перевозкой этих грузов в туннелях, являются, как правило, более серьезными по сравнению с опасностями, отраженными в назначенных им кодах ограничения проезда через туннели. В результате этого органы контроля за туннелями во избежание этих опасностей будут относить некоторые из своих туннелей к более ограничительной категории (например, к категории E вместо категории D), что приведет к излишним ограничениям и негативным последствиям для перевозок опасных грузов.

8. Для обеспечения того, чтобы новая система продемонстрировала все свои преимущества и позволила выбирать категории туннелей, в соответствии с которыми запрещается перевозка лишь тех грузов, которые не могут быть допущены в конкретный туннель, Технический комитет ПМАДК по эксплуатации автодорожных туннелей рекомендует исправить эти немногочисленные несоответствия, как предлагается в приложении 1, и внести в ДОПОГ необходимые поправки. Соответствующие поправки должны будут вступить в силу до того, как новая система станет обязательной для всех ограничений, касающихся туннелей, т.е. до конца 2009 года.

9. В приложении 2 приводится ряд примеров последствий существующих немногочисленных несоответствий.

Приложение 1Предлагаемые изменения в ДОПОГ

Принципы определения категорий туннелей, изложенные в подразделе 1.9.5.2 ДОПОГ, являются точно такими же, как и принципы, предложенные в рамках проекта ОЭСР/ПМАДК (единственное отличие - это предусмотренные в рамках категории E изъятия, которые не были включены в предложения ОЭСР/ПМАДК).

Таблица 1 – Принципы определения категорий туннелей  
(проект ОЭСР/ПМАДК и ДОПОГ)

Категория А	Перевозка опасных грузов не ограничена
Категория В	Ограничение на перевозку опасных грузов, которые могут привести к очень сильному взрыву
Категория С	Ограничение на перевозку опасных грузов, которые могут привести к очень сильному взрыву, сильному взрыву или выбросу большого количества токсичного вещества
Категория D	Ограничение на перевозку опасных грузов, которые могут привести к очень сильному взрыву, сильному взрыву, выбросу большого количества токсичного вещества или крупному пожару
Категория E	Ограничение на перевозку всех опасных грузов, кроме опасных грузов под № ООН 2919, 3291, 3331, 3359 и 3373

Представляется, что нынешние коды ограничения проезда через туннели для ряда опасных грузов, упомянутых в таблице 2, не соответствуют вышеуказанным принципам и нуждаются в исправлении.

Таблица 2 – Предлагаемые изменения в предусмотренных в ДОПОГ  
кодах ограничения проезда через туннели

Класс	Классификационный код	Группа упаковки	Код ограничения проезда через туннели, 2007 год	Предлагаемый код ограничения	Замечания
2	10		E	D1E	Речь идет о сжатых газах, поэтому не существует опасности "очень сильного" или

Класс	Классификационный код	Группа упаковки	Код ограничения проезда через туннели, 2007 год	Предлагаемый код ограничения	Замечания
					"сильного" взрыва. С другой стороны, эти газы являются окисляющими (например, O <sub>2</sub> ): в случае их внезапного выброса в туннеле (замкнутая среда, высокая концентрация) они могут вызвать общее самовоспламенение вблизи места аварии и тем самым "крупный пожар".
2	2A и 2O 3A и 3O		E	C1E	Речь идет о сжиженных газах (классификационный код 2) или охлажденных сжиженных газах (классификационный код 3). Они могут вызвать "сильный взрыв" ("холодный" BLEVE: механический взрыв без огненного шага), который очень опасен в некоторых туннелях, например в подводных туннелях.
3	Все, за исключением D и F2	III	E	D1E	Класс 3, группа упаковки III: - жидкие десенсибилизированные вещества (классификационный код D здесь не рассматривается) имеют код ограничения проезда через туннели B, в отношении которого замечаний нет; - жидкости, перевозимые при повышенной температуре (классификационный код F2 здесь не рассматривается) имеют код ограничения проезда через

Класс	Классификационный код	Группа упаковки	Код ограничения проезда через туннели, 2007 год	Предлагаемый код ограничения	Замечания
					<p>туннели D1E, в отношении которого замечаний нет;</p> <p>- все прочие грузы имеют код ограничения проезда через туннели E. Хотя эти грузы не легко воспламеняются на открытом воздухе (например, дизельное топливо), они весьма вероятно воспламятся в туннеле, если уже возник пожар, что приведет к "крупному пожару". Они должны иметь код ограничения проезда через туннели D1E.</p>
6.1	Все, за исключением TF1 и TFC	I	D1E или E	C1E	<p>Класс 6.1, группа упаковки I:</p> <p>- грузы с классификационными кодами TF1 и TFC имеют код ограничения проезда через туннели C1D, в отношении которого замечаний нет;</p> <p>- грузы с классификационными кодами TF2 и TW1 имеют код ограничения проезда через туннели D1E, а другие грузы - код E. Среди этих других грузов некоторые являются сильнотоксичными при вдыхании (например, № ООН 1541: ацетонциангидрин), в связи с чем требуется код ограничения проезда через туннели C1E.</p>

Класс	Классификационный код	Группа упаковки	Код ограничения проезда через туннели, 2007 год	Предлагаемый код ограничения	Замечания
6.1	Все	II	D1E или E	D1E	<p>Класс 6.1, группа упаковки II:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- грузы с классификационными кодами TF1, TF2, TFC и TW1 имеют код ограничения проезда через туннели D1E, в отношении которого замечаний нет;</li> <li>- грузы с другими классификационными кодами имеют код ограничения проезда через туннели E. Среди этих других грузов некоторые являются токсичными при вдыхании, в связи с чем требуется код ограничения проезда через туннели D1E.</li> </ul>

## Приложение 2

### Примеры последствий существующих в ДОПОГ несоответствий

Пример 1: Подводный туннель, не рассчитанный на сопротивление взрывам

В нынешнем издании ДОПОГ: категория E

После внесения исправлений: категория C

Как значительное большинство подводных туннелей, туннель, рассматриваемый в настоящем примере, не рассчитан на сопротивление взрывам. Он может получить по крайней мере локальные повреждения в случае:

- "очень сильного взрыва" ("горячий BLEVE", типичным примером которого является взрыв (с огненным шаром) цистерны с СНГ при нагревании в условиях пожара);
- "сильного взрыва" (включая "холодный BLEVE", типичным примером которого является механический взрыв цистерны с инертным сжиженным газом при нагревании в условиях пожара).

Локальное повреждение приведет к внезапному затоплению туннеля с возможными многочисленными жертвами и полным разрушением туннеля.

С другой стороны, этот туннель имеет две трубы, оборудован эффективной системой продольной вентиляции, в нем отсутствует риск затора и его конструкция защищена от теплового воздействия. "Крупный пожар" может быть ликвидирован с не более серьезными последствиями, чем на альтернативных маршрутах без туннелей. Эти альтернативные маршруты являются более протяженными, и их использование может привести к более серьезным последствиям для окружающей среды (природной или городской).

В данном примере органы контроля за туннелями хотят запретить перевозку всех грузов, которые могут привести к "очень сильному" или "сильному" взрыву, и желают чтобы для перевозки соответствующих грузов использовался тот или иной альтернативный маршрут без туннелей. С другой стороны, они готовы допустить грузы, которые могут привести к "крупному пожару" (например, цистерны с легковоспламеняющимися жидкостями).



Грузы, которые могут привести к "очень сильному взрыву", при перевозке в цистернах имеют классификационный код туннеля В. Грузы, которые могут привести к "сильному взрыву", при перевозке в цистернах должны иметь классификационный код туннеля С.

Однако в издании ДОПОГ 2007 года сжиженным удушающим и окисляющим газам (класс 2, классификационные коды 2А, 2О, 3А, 3О) назначен классификационный код туннеля Е, хотя они могут привести к "холодному BLEVE".

Грузы, которые могут привести к "крупному пожару", имеют классификационный код туннеля D.

Используя предусмотренные в настоящее время в ДОПОГ коды ограничения проезда через туннели, органы контроля за туннелями отнесут рассматриваемый туннель к категории Е, с тем чтобы запретить движение транспортных средств, перевозящих сжиженные удушающие и окисляющие газы в цистернах. Это приведет к тому, что будет запрещена перевозка всех опасных грузов.

Если предложения, содержащиеся в приложении 1 выше, будут приняты, то данный туннель будет отнесен к категории С и через него можно будет перевозить большинство опасных грузов. Это будет выгодно как с точки зрения перевозки опасных грузов, так и с точки зрения защиты окружающей среды.

Замечание:

Такая же ситуация может возникнуть с туннелем, проложенным под другими зданиями и, как большинство туннелей, не рассчитанным на сопротивление взрывам.

Пример 2: Туннель, не рассчитанный выдерживать крупные пожары

В нынешнем издании ДОПОГ: категория Е

После внесения исправлений: категория D

Таким довольно часто встречающимся туннелем может быть, например, двухпутный туннель или однопутный перегруженный туннель. Он рассчитан на то, чтобы выдерживать обычные пожары, не связанные с опасными грузами, но не может эффективно выдерживать "крупный пожар", например пожар, связанный с цистерной, в которой содержатся жидкие углеводороды. Анализ рисков показывает, что такие транспортные средства гораздо менее опасны на альтернативном маршруте без туннелей. С другой стороны, не все прочие опасные грузы с кодификационным кодом туннеля Е

создают более серьезные риски при движении в туннеле по сравнению с движением по альтернативному маршруту без туннелей. Альтернативный маршрут без туннелей является более протяженным, и его использование может привести к более серьезным последствиям для окружающей среды (например, природной окружающей среде или городских районов при проезде через них).

Вследствие этого органы контроля за туннелями хотят запретить перевозку грузов, которые могут привести к "крупному пожару", но готовы разрешить перевозку грузов, представляющих меньшую опасность.

Все опасные грузы, которые могут привести к "крупному пожару", должны иметь классификационный код туннеля В, С или D.

Однако в издании ДОПОГ 2007 года легковоспламеняющиеся жидкости группы упаковки III (за исключением классификационных кодов D и F2) имеют классификационный код туннеля E. В случае возникновения в туннеле пожара эти грузы (например, дизельное топливо или печное топливо) весьма вероятно возгорятся: это наблюдалось в случае всех крупных пожаров в автодорожных туннелях, например в туннелях под Монбланом и Тауэрн, Сен-Готардском туннеле и т.д. Если эти вещества будут перевозиться в цистерне, то они приведут к "крупному пожару" (аналогичному пожару в случае цистерны, перевозящей моторный бензин, который относится к группе упаковки II и имеет классификационный код туннеля D1E).

Используя предусмотренные в настоящее время в ДОПОГ коды ограничения проезда через туннели, органы контроля за туннелями отнесут рассматриваемый туннель к категории E, с тем чтобы запретить движение всех транспортных средств с грузами, которые могут привести к "крупному пожару". В результате будет запрещена перевозка всех опасных грузов.

Если предложения, содержащиеся в приложении 1 выше, будут приняты, то данный туннель будет отнесен к категории D, и через него можно будет перевозить ряд опасных грузов. Это будет выгодно как с точки зрения перевозки опасных грузов, так и с точки зрения защиты окружающей среды.

---