



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/2004/2  
7 July 2004

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по железнодорожному транспорту**

(Пятьдесят восьмая сессия, 27-29 октября 2004 года,  
пункт 2 b) i) повестки дня)

**БЕЗОПАСНОСТЬ И ОБЩАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ  
ТРАНСПОРТЕ**

Записка секретариата

Страшные взрывы бомб, прогремевшие в мадридских пригородных поездах и на железнодорожных станциях 11 марта 2004 года, в результате которых погибло более 190 и было ранено около 1 800 человек, наглядно продемонстрировали легкодоступность железнодорожного транспорта для террористических актов. Эти акты терроризма, совершенные через два с половиной года после террористических актов 11 сентября 2001 года, были самыми крупными в Европе после взрыва многоместного пассажирского авиалайнера над Локерби (Шотландия) в 1988 году.

Сегодня европейские железнодорожные компании повышают уровень безопасности на железнодорожных вокзалах, станциях метро и активизируют системы полицейского патрулирования, обнаружения взрывных устройств и использования электронных средств наблюдения. Различные аспекты безопасности приобретают важное значение в контексте оценки качества услуг, предлагаемых железными дорогами, и оказывают серьезное влияние на общее функционирование железнодорожных компаний, и в частности на прибыльность перевозок и характер трудовых отношений. Уровень безопасности влияет также на авторитет железнодорожных компаний, а в более общем смысле - и на авторитет железнодорожного транспорта в целом.

## История вопроса

В 1998 году Рабочая группа по железнодорожному транспорту занялась изучением методов оценки риска. В том же году секретариат составил записку по вопросу о применении методов оценки риска в области безопасности на железнодорожном транспорте - "Railway safety: Risk assessment techniques" ("Безопасность на железнодорожном транспорте: методы оценки риска") (TRANS/SC.2/1999/4/Add.1). В этом документе оценка риска рассматривалась как системный подход к достижению более высоких уровней безопасности при наименьших затратах. Она рассматривалась как средство эффективного управления ресурсами, предназначенными для целей повышения безопасности, определения приоритетных направлений расходования имеющихся средств и обеспечения максимальной отдачи от финансовых затрат на обеспечение безопасности. В документе был проведен обзор различных подходов к оценке риска в железнодорожном секторе и намечены возможные последующие шаги. Было также отмечено, что в настоящее время появляются новаторские подходы к анализу риска на железнодорожном транспорте, которые позволяют учитывать самые разные факторы: необходимость четкого определения обязанностей различных сторон; попытки добиться более эффективного управления ресурсами, предназначенными для целей повышения безопасности, с тем чтобы обеспечить более эффективное распределение приоритетов в использовании имеющихся средств; соображения безопасности в сфере деятельности, связанной с опасными материалами, особенно в густонаселенных районах, и т.д. В документе указано, что одним из наиболее важных направлений для возможных последующих шагов могло бы быть изучение возможности установления общей методологии оценки риска на железнодорожном транспорте. Другое направление, заслуживающее внимания в будущем, - это анализ риска, связанного с перевозкой опасных грузов по железным дорогам.

В апреле 2002 года в соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту, который поручил своим вспомогательным органам выявить: i) различия между концепциями "общей безопасности" и "безопасности на транспорте"; и ii) конкретные проблемы, которые можно было бы обсудить в этой связи, Председатель Рабочей группы направил письмо правительствам всех стран-членов, в котором был затронут вопрос об определениях безопасности на железнодорожном транспорте и общей безопасности. После обстоятельного обсуждения Рабочая группа решила принять следующие определения: i) безопасность на железнодорожном транспорте - это *"требуемый в социальном отношении уровень отсутствия риска опасности в железнодорожной транспортной системе, когда риск связан с несчастным случаем, травмированием людей или материальным ущербом"*; и ii) общая безопасность на

*железных дорогах - это "защита людей, транспортных средств и инфраструктуры транспорта от несанкционированных и непредвиденных действий любого рода".*

Отметив, что вопрос о безопасности и обеспечении безопасности обсуждается в рамках Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), Европейского союза (ЕС), Международного союза железных дорог (МСЖД) и других транспортных форумов, Рабочая группа решила подождать завершения дискуссий в других международных организациях, прежде чем продолжать рассмотрение этого вопроса применительно к европейскому железнодорожному транспорту. Тем не менее она вновь подчеркнула, что она будет внимательно следить за положением в области безопасности и обеспечения безопасности в целом и за положением в области безопасности в железнодорожных туннелях - в частности. Кроме того, Рабочая группа отметила, что страны-члены регулярно сообщают секретариату об изменениях, касающихся проблем безопасности на железнодорожном транспорте, отвечая таким образом на просьбу Комитета по внутреннему транспорту.

#### **Работа, проделанная в других международных организациях**

В соответствии с резолюциями и докладами, принятыми Советом министров ЕКМТ в 1997 и 1999 годах, в конце 1999 года была создана многопрофильная Руководящая группа ЕКМТ по борьбе с преступностью на транспорте. В 2001 году эта Группа составила три доклада, которые были представлены Совету министров ЕКМТ в Лиссабоне: "Conclusions and Recommendations on Combating Crime in Transport" ("Выводы и рекомендации по борьбе с преступностью на транспорте"), "Theft of Goods and Goods Vehicles" ("Хищения грузов и грузовых транспортных средств") и "Improving in Road Freight Transport" ("Повышение безопасности в сфере грузовых автомобильных перевозок").

В 2002 году на сессии Совета министров ЕКМТ было принято Заявление министров о борьбе с терроризмом на транспорте и состоялось совещание "за круглым столом" по вопросу о безопасности и вандализме в секторе пассажирского транспорта. В принятом Заявлении министры просили ЕКМТ "изыскивать способы объединения усилий по повышению эффективности и безопасности транспортной системы с мерами по борьбе с терроризмом, например посредством рассмотрения эффективных способов отслеживания грузов в транспортной сети, для недопущения введения непоследовательных и несовместимых требований по безопасности в рамках различных видов транспорта". В ответ на Заявление министров о борьбе с терроризмом на транспорте, принятое в 2002 году, Группа приступила к работе над исследованием по проверке следования грузов и контейнеров на различных видах транспорта в сотрудничестве с Организацией

экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). Окончательный доклад будет представлен Совету министров ЕКМТ и Комитету ОЭСР по морскому транспорту в 2004 году.

В 2003 году Группа сконцентрировала внимание на проблеме транспортных перевозок и терроризма. Помимо дальнейшей работы над вопросом о безопасности и терроризме, возможные темы на период 2004-2007 годов включают следующие вопросы: отслеживание (похищенных) грузов; предотвращение угона грузовых автомобилей, отслеживание угнанных транспортных средств; нападения на водителей; угон легковых автомобилей; незаконная иммиграция; а также проблема мошенничества в системе транзита.

МСЖД активизировал деятельность своей Специальной группы по безопасности, выступающей в качестве форума для многостороннего диалога по вопросам безопасности в железнодорожном секторе. Ключевые задачи этой Группы включают, в частности, следующее:

- обмен опытом и укрепление сотрудничества по вопросам безопасности между всеми сторонами на железнодорожном транспорте;
- обмен передовым опытом в таких областях, как защита чувствительной инфраструктуры, проектирование станций и управление станционной инфраструктурой, меры по предотвращению террористических акций на железнодорожных инфраструктурах и транспортных средствах; разработка планов аварийно-спасательных работ;
- составление руководящих положений по решению проблемы незаконной иммиграции и оперативных связях в кризисных ситуациях.

В последнее время центральное место в программе работы Группы занимают такие вопросы, как безопасность на станциях и предотвращение террористических акций.

КОЛПОФЕР - организация, занимающаяся вопросами полицейского обеспечения и обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте, - объединяет органы железнодорожной полиции и безопасности из 19 европейских стран и служит форумом для обмена информацией и опытом по проблемам преступности и обеспечения безопасности. Ее повестка дня включает следующие цели: i) согласование совместных мер по борьбе с преступностью на железных дорогах; ii) обмен опытом в вопросах

использования методов и систем, служащих для предупреждения преступности на железнодорожном транспорте; iii) обмен информацией о факторах риска и инцидентах.

События 11 сентября 2001 года выдвинули на передний план ряд ключевых вопросов, имеющих кардинальное значение для железнодорожного транспорта:

- необходимость обеспечения безопасности пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок без ущерба для графика следования поездов;
- невозможность адаптации многих ограничительных мер, применяемых в секторе воздушных перевозок, в силу открытости железнодорожной инфраструктуры и железнодорожных станций;
- важное значение повышения эффективности сбора информации и обмена имеющимися данными;
- исключительно важное значение налаживания партнерских связей между государственными и частными структурами в железнодорожном секторе с четким распределением обязанностей.

В 2001 и 2002 годах состоялись первый и второй Всемирные форумы по безопасности на железных дорогах, в которых участвовали все стороны, заинтересованные в вопросах обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте. В ходе этих двух Форумов был обсужден ряд вопросов, касающихся безопасности. На первом Форуме была подчеркнута важность эффективной связи с общественностью, которая предполагает передачу информации о сложившейся ситуации без создания дополнительного ажиотажа. На нем было рекомендовано также расширять контакты между странами по широкому спектру вопросов, касающихся планов аварийно-спасательных работ, систем наблюдения и обмена информацией, а также финансирования исследований и изучения факторов риска на железнодорожных станциях. В качестве ключевой задачи на краткосрочную перспективу было намечено поддержание общественного доверия к железнодорожной системе и параллельное принятие мер, позволяющих продемонстрировать решимость железнодорожных компаний добиться урегулирования кризисной ситуации. Второй Форум дал возможность провести обмен опытом и информацией о совместных усилиях между всеми сторонами, действующими в секторе железнодорожного транспорта, с охватом всех аспектов безопасности (предупреждение и пресечение актов насилия в отношении клиентов и работников железных дорог; защита чувствительной инфраструктуры; аспекты проектирования железнодорожных станций и управления железнодорожной инфраструктурой, связанные с

безопасностью; предотвращение актов терроризма и разработка планов аварийно-спасательных работ; применение новых технологий для решения проблем безопасности и т.д.). Безопасность была расценена в качестве ключевого стратегического вопроса в контексте управления железнодорожными компаниями и обеспечения качества транспортных услуг.

В равной мере, сознавая важность вопросов безопасности на транспорте, Исполнительный комитет Координационного транспортного совещания Содружества независимых государств (СНГ) также провел соответствующую работу в этой области, и в сентябре 2003 года Совет глав правительств СНГ принял "Декларацию по вопросам обеспечения безопасности на транспорте в государствах - участниках СНГ".

### **Меры, принятые на национальном уровне<sup>1</sup>**

Если сравнивать с другими видами транспорта, то преступная и террористическая деятельность, направленная против железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, до последнего времени оставалась относительно редким явлением. Однако недавние террористические акции в Мадриде и угрозы во Франции заставили обратить внимание на то, что железные дороги легко могут стать объектом террористической деятельности и что для их защиты потребуется значительный объем людских и финансовых ресурсов, а также значительная работа многих организаций. В Европе насчитывается более 238 000 км железнодорожных путей, вдоль которых могут быть заложены бомбы. Жизнедеятельность крупных городов неразрывно связана с функционированием систем пригородного сообщения и метрополитена, которые обеспечивают перевозку большого количества людей (ежедневно лондонский метрополитен перевозит 3 млн. пассажиров, а в Нью-Йорке и Москве поездами метрополитена пользуются около 9 млн. человек).

Угроза терроризма не ограничивается лишь одной Европой. За период с 2000 года взрывы бомб имели место или были предотвращены на железных дорогах в Израиле, Индии, Российской Федерации, Филиппинах, Чешской Республике, Южной Африке и т.д. В марте 2004 года в результате взрыва в московском метро погибло по меньшей мере 40 человек. 10 000 французских железнодорожников проинспектировали 32 000 км пути после того, как группа, именуемая себя АЗФ (AZF), потребовала выкупа.

---

<sup>1</sup> В данном разделе воспроизводится информация, содержащаяся в документе ЕКМТ СЕМТ/СМ(2002)19 - "Transport security and terrorism - Note on actions and policy issues" ("Безопасность и терроризм на транспорте - Записка по вопросу о мерах и стратегических вопросах").

Компания "Евростар" уже применяет технологии электронного контроля багажа и пассажиров, аналогичные тем, какие практикуются в аэропортах, а также дополнительные меры безопасности; растущая озабоченность по поводу необходимости обеспечения безопасности на других железнодорожных линиях может потребовать применения для поездов, включая поезда пригородного сообщения, такого же режима, как и для самолетов, что будет означать закрытие многих мелких станций и проведение контроля на более крупных вокзалах, а также выдачу оружия персоналу железных дорог. Хотя только в 2003 году объем перевозок по железным дорогам стран Европейского союза, не считая метрополитена, превысил 5 млрд. пассажиров, правительства скорее всего постараются изыскать менее радикальные и более экономичные меры, например усиление полицейского патрулирования и установка дополнительных видеокамер, оборудование дополнительных аварийных выходов из поездов и туннелей, улучшение систем аварийного освещения, информирование пассажиров о необходимости проявления бдительности на предмет присутствия подозрительного багажа и т.д.

Некоторые страны, в частности Соединенное Королевство, уже давно разработали механизмы обеспечения безопасности для борьбы с терроризмом на железных дорогах. В процессе борьбы с террористической деятельностью в Соединенном Королевстве накоплен существенный практический опыт обеспечения безопасности в железнодорожном секторе. Центральное место в Национальной программе обеспечения безопасности на железных дорогах занимают такие аспекты, как патрулирование станций, проверка оставленного багажа и обеспечение безопасности зон, закрытых для постороннего доступа. Станции подразделены на четыре группы на основе установленных критериев риска, и для каждой из этих групп предусмотрены соответствующие меры. Что касается туннеля под Ла-Маншем, то на двух станциях практикуются такие же меры контроля пассажиров, какие действуют в аэропортах, и еще на одной станции применяются процедуры контроля легковых автомобилей с использованием средств обнаружения взрывчатых веществ и видеокамер для обследования днища автомобилей, а также процедуры контроля грузовых автомобилей с использованием рентгеновских аппаратов и специальных детекторов.

Во многих странах сформированы силы железнодорожной полиции, сохраняющие независимый статус и имеющие соглашения о сотрудничестве с государственными правоохранительными органами.

После 11 сентября правительство Соединенных Штатов сформировало бригады реагирования на случай пяти "экстренных обстоятельств" для проведения оценки риска на железных дорогах по следующим аспектам: повреждение инфраструктуры,

информационная технология и связь, перевозки химических и опасных материалов, грузы министерства обороны и схема движения поездов. Особой проблемой, стоящей перед железными дорогами в Соединенных Штатах, а также во многих других странах, является достижение баланса между интересами внешней безопасности, эксплуатационной безопасности и экономической необходимости.

Итальянские железные дороги, в частности, провели оценку риска в отношении инфраструктуры железнодорожного сектора, включая станции, туннели и мосты, обновили планы аварийно-спасательных работ и провели проверки и учебные тренировки на железнодорожных станциях и в служебных помещениях. В патрулировании станций, депо и складов химических и опасных материалов участвуют частные службы безопасности. Введены усиленные меры безопасности на почтовых службах, и в частности рентгеновское просвечивание почтовых отправок.

Япония приняла особые меры в отношении высокоскоростных поездов "Синкансэн", которые включают более широкомасштабное видеонаблюдение и усиленное патрулирование железнодорожных станций, вагонов поездов и депо. Полиция намерена также использовать служебных собак для обнаружения взрывчатых веществ и развернуть мобильные посты наблюдения на станциях.

В качестве одного из шагов, предпринятых во исполнение директив ЕС, в Финляндии усилены меры безопасности по предотвращению возможных террористических актов в поездах и автобусах. Цель этих мер состоит в обеспечении определенного уровня готовности к принятию мер реагирования, при условии передачи полицией или службой безопасности предварительного уведомления о возможной угрозе. На железнодорожном транспорте эти меры направлены главным образом на развитие системы предварительного оповещения, не создающей чрезмерной паники населения, и на предотвращение большего ущерба, чем тот, который может быть нанесен в результате реализации этих угроз.

Расширяется также трансграничное двустороннее сотрудничество в области обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте. Так, например, в октябре 2003 года подписано двустороннее соглашение между немецкими и польскими железными дорогами, направленное на укрепление сотрудничества в этой области. Соглашение предусматривает, в частности, обмен информацией об инцидентах и факторах риска в международном железнодорожном сообщении и совместное патрулирование отдельных поездов немецкими и польскими железнодорожными службами безопасности, особенно в ночное время суток.

## **Новые проблемы, возникающие в связи с нынешними угрозами безопасности**

Террористические акты в Мадриде придали мощный толчок работе по повышению уровня безопасности на железных дорогах. Однако задача защиты пассажиров, перевозимых железнодорожным транспортом, и обеспечения безопасности функционирования систем метрополитена связана с решением проблем, которых нет в аэропортах и морских портах. Имеющийся опыт показывает, что модель, используемую при авиаперевозках, невозможно перенести на железные дороги, которые традиционно являются более открытыми для населения. Эффективность работы железнодорожной сети зависит от того, насколько свободной для населения является эта система; метро не смогло бы функционировать в полную меру, если бы пассажирам пришлось проходить рентгеновский контроль. Поэтому одним из главных приоритетов стала задача отыскания баланса между возможной угрозой безопасности и надлежащими контрмерами.

Железные дороги весьма подвержены возможности терроризма в силу ряда факторов: железнодорожные станции в целом являются легкодоступными для всех; открытые здания и путевая инфраструктура очень часто никак не защищены, особенно в сельских районах; железнодорожные пути и стрелки легко повредить; железнодорожные мосты и туннели являются уязвимыми с точки зрения возможного применения взрывчатых веществ, а также биологических и химических агентов; контрольные и диспетчерские системы являются уязвимыми с точки зрения возможного применения взрывчатых веществ и нарушения функционирования электронных систем.

Меры реагирования железнодорожных компаний на усиление угрозы безопасности могут включать: повышение осведомленности руководства и служащих о факторах уязвимости и обеспечение профессиональной подготовки сотрудников аварийно-спасательных служб; усиление наблюдения за узловыми объектами инфраструктурами; обращение к государственным учреждениям за информацией о существующей угрозе и мерах реагирования, а также взаимный обмен информацией по соответствующим каналам.

Для обеспечения эффективности противоаварийных мер по противодействию угрозам безопасности на железных дорогах страны необходимо расширение сотрудничества между местными правоохранительными органами и частными службами безопасности с привлечением, когда это необходимо, военных подразделений, пересмотр процедур обеспечения безопасности на уровне отдельных компаний в свете усиления угрозы безопасности, организация специальной подготовки по повышению осведомленности и учений по отработке применения чрезвычайных мер служащими железных дорог и более оперативное внедрение новых технологий, позволяющих повысить уровень безопасности.

В свете результатов оценки угроз безопасности некоторые крупные транспортные операторы приняли, в частности, следующие меры защиты:

i) меры, касающиеся инфраструктуры:

- уделение первоочередного внимания потребностям обеспечения безопасности инфраструктуры на национальном уровне (полную безопасность всей инфраструктуры обеспечить невозможно, однако, например, мосты и туннели, обеспечивающие единственный доступ к определенному району, будут иметь более высокую приоритетность по сравнению с другими периферийными элементами инфраструктуры);
- усиление мер безопасности на железнодорожных станциях с повышенным уровнем риска;
- усиление инспектирования главных путей, туннелей и мостов;
- развертывание патрульных постов в ключевых точках железнодорожной инфраструктуры - основной частью этой меры является отбор мостов, туннелей, станций и других объектов, имеющих наиболее важное значение с точки зрения обеспечения их защиты;
- повышение уровня безопасности всех физических объектов;
- усиление видеонаблюдения и просмотр записей (дополнительными средствами официального наблюдения могут служить дополнительные видеокамеры в поездах и на станциях метро); ограждение территории, использование современных средств ограждения и освещения;
- использование специального оборудования для обнаружения несанкционированного проникновения;

ii) меры, касающиеся функционирования:

- ограничение доступа к данным, касающимся местонахождения вагонов;
- постоянный мониторинг и дополнительное наблюдение за движением определенных поездов;

- повышение эффективности прослеживания и досмотра определенных грузовых партий;
  - применение новой технологии кодирования отдельных сообщений;
  - увеличение количества официальных и негласных патрулей;
  - постоянное оповещение пассажиров и населения о потенциальных угрозах, о бдительности и необходимости сообщать компетентным органам о любой вызывающей подозрение деятельности или "забытых" вещах: рюкзаках, мусорных мешках и т.д.;
  - увеличение частоты инспекций мусорных контейнеров и хранилищ;
  - проведение полицейских рейдов (осмотр вагонов на предмет наличия подозрительной деятельности во время кратковременных остановок на станциях);
  - увеличение числа групп по обнаружению взрывчатых веществ с использованием служебных собак и периодичности их патрулирования;
  - усиление патрулирования в пограничных пунктах (может оказаться почти столь же эффективным, как и физический контроль пассажиров, если бы он бы возможным);
  - проведение работы с клиентами по наблюдению за содержанием поставок в цепи снабжения;
  - усиление защиты электронных систем;
- iii) меры, касающиеся персонала:
- проведение проверок на предмет установления личности на местах;
  - приобретение индивидуальных средств защиты для членов аварийно-спасательных групп;

- повышение эффективности подготовки персонала в целях обеспечения того, чтобы служащие играли активную роль в деле обеспечения безопасности;
- организация подготовки для персонала по вопросам обращения с опасными материалами.

Как и в других секторах, одной из основных проблем в секторе железнодорожного транспорта по-прежнему остается финансирование мероприятий по обеспечению безопасности. В целях повышения уровня безопасности транспортные компании могут, например, отложить проведение некоторых текущих ремонтно-эксплуатационных работ, а также задействовать средства, изначально предназначенные для других целей. Каждая упомянутая выше дополнительная система видеонаблюдения требует наличия операторов, которые просматривали бы собранные данные. В таком случае транспортным компаниям нужно будет решить, на что лучше расходовать имеющиеся ресурсы - на такой мониторинг или на усиление мер контроля при этой системе силами персонала. Что касается улучшения и повышения эффективности соответствующей подготовки персонала железных дорог, то в этом заинтересованы и железнодорожные компании, и органы безопасности. В качестве одного из эффективных методов подготовки можно особо рекомендовать соответствующие учебные тренировки с участием железнодорожных компаний, местных властей и других аварийно-спасательных служб, а также экспертов по вопросам безопасности, однако такие мероприятия могут быть также довольно дорогостоящими. Увеличение объема государственного финансирования на нужды обеспечения безопасности позволило бы расширить возможности железнодорожных компаний.

## **Выводы**

Ни в коем случае нельзя недооценивать серьезность угроз безопасности и потенциальные катастрофические последствия террористических и других преступных акций на железных дорогах. Железнодорожные компании и соответствующие органы совершенствуют свои методы реагирования на такие угрозы, улучшая планирование, организацию и координацию соответствующих мер как на национальном, так и на международном уровне. Как сказано выше, разработан ряд международных и национальных мер, которые отличаются более высокой координацией и нацелены на повышение степени готовности железнодорожного сектора реагировать на любые угрозы безопасности.

Вместе с тем характер системы железнодорожного сообщения, имеющей доступную для всех инфраструктуру и подверженную многочисленным факторам риска, требует постоянных усилий железнодорожных компаний и правительств для поддержания неизменно высокого уровня бдительности, а также проведения постоянного профессионального обучения и подготовки персонала.

Для того чтобы и далее играть конструктивную роль в решении этой сложнейшей задачи, Рабочая группа по железнодорожному транспорту, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, каким образом она может внести вклад в текущую работу по повышению уровня безопасности. Вместе с тем такой вклад не должен дублировать работу, уже проводимую в рамках других структур (ЕК, ЕКМТ, МСЖД). Однако в рамках сферы своей компетенции Рабочая группа может приступить к обсуждениям по конкретным аспектам безопасности на железнодорожном транспорте и к разработке определенного практического руководства по этим аспектам безопасности для правительств государств-членов.

В частности, важным вкладом Рабочей группы могли бы быть обобщение передового опыта государств-членов в области применения мер безопасности на железнодорожном транспорте и подготовка рекомендации на основе анализа этого опыта. Следуя подходу, использованному в случае Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в (железнодорожных) туннелях, и с тем, чтобы завершить эту задачу эффективно и в разумно короткие сроки, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о создании специальной многопрофильной группы экспертов от заинтересованных правительств. Этой группе можно было бы поручить задачу обобщения имеющегося национального передового опыта в вопросах применения мер безопасности на железнодорожном транспорте и разработки на этой основе рекомендаций для правительств. Таким образом Рабочая группа могла бы внести ощутимый вклад в решение растущей проблемы, связанной с угрозами безопасности на железнодорожном транспорте.

Кроме того, было бы полезно, чтобы Рабочая группа дополнительно и углубленно рассмотрела, в частности, следующие вопросы, касающиеся различных аспектов безопасности на железных дорогах:

- методы оценки степени уязвимости железнодорожных сетей в густонаселенных городских районах;
- разработка общей методологии для оценки степени риска на железных дорогах, снижения степени риска и усиления мер реагирования;

- руководящие принципы разработки планов обеспечения безопасности и аварийно-спасательных работ;
  - планирование и проведение информационно-пропагандистских кампаний для персонала железных дорог и населения;
  - применение новых технологий и процедур для координации обмена информацией и данными в сфере международных железнодорожных перевозок;
  - руководящие принципы проведения учебных тренировок с участием железнодорожных операторов, местных и других государственных властей, аварийно-спасательных служб и экспертов по вопросам безопасности;
  - методы подготовки по вопросам борьбы с терроризмом для персонала железных дорог;
  - использование новых технологий и процедур контроля железнодорожных грузов, представляющих повышенную степень риска, пересекающих национальные границы.
-