


Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по безопасности
дорожного движения**
**Группа экспертов по повышению безопасности
на железнодорожных переездах**
Седьмая сессия

Женева, 21 и 22 марта 2016 года

**Доклад Группы экспертов по повышению
безопасности на железнодорожных переездах
о работе ее седьмой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	3
III. Программа работы (пункт 2 повестки дня)	4–21	3
A. Обзор и анализ экономических издержек аварий на железнодорожных переездах на основе данных, представленных странами	4	3
B. Оценка и анализ состояния безопасности различных типов железнодорожных переездов в государствах – членах ЕЭК ООН и в таких отдельных государствах, не являющихся членами ЕЭК ООН, как Австралия, Индия, Новая Зеландия и Южная Африка	5–8	3
C. Резюме оптимальной практики, включая просветительскую деятельность и технологии	9–12	4
D. Обзор действующего национального законодательства и/или правовых положений, регулирующих вопросы, касающиеся железнодорожных переездов	13–14	5

GE.16-06181 (R) 100516 100516



* 1 6 0 6 1 8 1 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Е.	Определение ключевых причин и возможных решений, связанных с человеческими факторами, способствующими созданию опасных условий на железнодорожных переездах	15–16	5
Ф.	Правоприменительная деятельность.....	17	5
Г.	Управление рисками на железнодорожных переездах	18	5
Н.	Разработка стратегии взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта, включая рекомендации.....	19–21	5
IV.	Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня)	22–23	6
V.	Сроки и место проведения следующего совещания (пункт 4 повестки дня)	24	6
VI.	Утверждение доклада (пункт 5 повестки дня)	25	6

I. Участники

1. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (GE.1) провела свою седьмую сессию в Женеве 21 и 22 марта 2016 года под председательством г-на Мартина Галлахера (Соединенное Королевство). В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов ЕЭК ООН: Австрии, Бельгии, Ирландии, Италии, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Финляндии, Франции и Швеции.
2. Была представлена следующая неправительственная организация: Международный союз железных дорог (МСЖД).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

3. Группа экспертов утвердила повестку дня сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.1/GE.1/16.

III. Программа работы (пункт 2 повестки дня)

A. Обзор и анализ экономических издержек аварий на железнодорожных переездах на основе данных, представленных странами

4. Никакой дальнейшей информации в контексте документа ECE/TRANS/WP.1/GE.1/12, в котором приведен обзор методов анализа экономических издержек аварий на железнодорожных переездах, представлено не было. GE.1 решила завершить работу над этим элементом программы и использовать данные и выводы, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.1/GE.1/12, для подготовки своего заключительного доклада.

B. Оценка и анализ состояния безопасности различных типов железнодорожных переездов в государствах – членах ЕЭК ООН и в таких отдельных государствах, не являющихся членами ЕЭК ООН, как Австралия, Индия, Новая Зеландия и Южная Африка

5. Секретариат Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) сообщил GE.1, что ЕЭК ООН в соответствии с мандатом WP.6 может осуществлять сбор и хранение данных о железнодорожных переездах (как это предложено в неофициальном документе № 7 (ноябрь 2015 года)). GE.1 одобрила эту информацию.
6. Подгруппа в составе представителей Ирландии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Франции, Европейского железнодорожного агентства, МСЖД и компании «Партнерство во имя безопасности общества» представили обновленное предложение (неофициальный документ № 1) (март 2016 года) для сбора статистических данных с целью оказания содействия в оценке уровня безопасности на железнодорожных переездах. Эта подгруппа также представила материалы, содержащие информацию о железно-

дорожных переездах, собранную государствами – членами Европейского союза и Турцией.

7. GE.1 просила пересмотреть неофициальный документ № 1 (март 2016 года), с тем чтобы отделить данные, которые уже собраны государствами – членами Европейского союза в соответствии с требованиями их законодательства (минимальный набор данных), от дополнительных данных, которые, по мнению подгруппы, следует собирать с целью обеспечения более надежной основы для анализа уровня безопасности на железнодорожных переездах (оптимальный набор данных). Далее она просила представить доработанный документ до 18 апреля 2016 года WP.6 через ее секретариат, с тем чтобы запросить мнение Рабочей группы о том, а) возможен ли сбор минимальных данных о безопасности на железнодорожных переездах государствами – членами ЕЭК ООН, не входящими в Европейский союз, в соответствии с показателями и их определениями, предложенными GE.1; и б) реален ли на практике сбор оптимальных данных всеми государствами – членами ЕЭК ООН.

8. GE.1 решила, что в ее заключительном докладе по данному элементу программы следует:

а) охарактеризовать уровень безопасности на железнодорожных переездах в той степени, в какой это позволяют имеющиеся данные; б) обсудить вопрос о недостающих данных и с) внести предложения по переменным с указанием четких определений и методологий, которые следует повсеместно разработать. GE.1 примет решение по окончательному набору переменных, подлежащих включению в ее заключительный доклад, с учетом мнения, доведенного до ее сведения WP.6.

С. Резюме оптимальной практики, включая просветительскую деятельность и технологии

9. Поскольку никакой дополнительной информации не поступило, GE.1 решила, что неофициальные документы № 3 (январь 2015 года) и № 5 (ноябрь 2015 года) должны служить основой для заключительного доклада по разделам, касающимся просветительской деятельности и технологии.

10. Эти разделы должны включать информацию об имеющемся опыте и оптимальной практике.

11. GE.1 решила, что в заключительном докладе следует четко сформулировать недостатки, выявленные в сферах просветительской деятельности и технологии, а также представить перечень согласованных рекомендаций.

12. GE.1 также обсудила вопрос об автоматизированном вождении и связанных с ним рисках в контексте безопасности на железнодорожных переездах. Председатель вызвался подготовить неофициальный документ к следующей сессии с рассмотрением аспектов автоматизированного вождения в контексте безопасности на железнодорожных переездах. GE.1 обсудит вопрос о том, каким образом следует отразить проблему автоматизированного вождения в заключительном докладе.

D. Обзор действующего национального законодательства и/или правовых положений, регулирующих вопросы, касающиеся железнодорожных переездов

13. Никаких документов для обсуждения в рамках данного пункта повестки дня представлено не было. Следовательно, не было внесено и никакого официального предложения о поправках к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, касающихся положений, имеющих отношение к железнодорожным переездам.

14. GE.1 решила, что для подготовки заключительного доклада следует использовать документ ECE/TRANS/WP.1/GE.1/15, отметив, однако, что этот документ нуждается в пересмотре. С учетом того, что составители этого документа на текущей сессии отсутствовали, GE.1 поручила секретариату связаться с ними с целью внесения необходимых уточнений.

E. Определение ключевых причин и возможных решений, связанных с человеческими факторами, способствующими созданию опасных условий на железнодорожных переездах

15. GE.1 решила, что неофициальные документы № 3 (март 2016 года) и № 1 (ноябрь 2015 года) следует использовать в качестве основы для подготовки раздела заключительного доклада, посвященного поведению участников дорожного движения. В этот раздел следует включить пересмотренные рекомендации, содержащиеся в неофициальном документе № 1 (ноябрь 2015 года).

16. GE.1 также решила, что в заключительном докладе следует также отразить Аналитическую систему предотвращения ДТП (АСПДТП), предусматривающую рекомендации для оценки неадаптивного поведения на железнодорожных переездах.

F. Правоприменительная деятельность

17. GE.1 решила, что в заключительном докладе следует использовать неофициальные документы № 4 (ноябрь 2015 года) и № 7 (январь 2015 год).

G. Управление рисками на железнодорожных переездах

18. GE.1 сочла, что целесообразно располагать более подробным документом о применении методов управления рисками на железнодорожных переездах. Она просила подгруппу по управлению рисками представить соответствующий документ к концу апреля 2016 года.

H. Разработка стратегии взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта, включая рекомендации

19. Председатель и секретариат сообщили GE.1 о трудностях, которые возникли при подготовке первоначального проекта части I заключительного доклада. Они подчеркнули, что работа над планом доклада, первоначально согласованным в период между проведением шестой и седьмой сессий, сопряжена с трудностями. Они предложили упростить этот план и отразить в нем пунк-

ты 3 а), b) и c) Положения о круге ведения Группы, а также вопрос об экономических издержках аварий на железнодорожных переездах, который был добавлен Группой в январе 2014 года.

20. GE.1 согласилась с этим предложением Председателя и секретариата. Она просила пересмотреть первоначальный проект, подготовленный в письменном виде к текущей сессии, на основе упрощенной структуры и распространить его заблаговременно до начала следующей сессии.

21. GE.1 обсудила элементы подхода на основе безопасной системы. Она решила, что структуру стратегической части (части II) заключительного доклада следует согласовать с такими элементами подхода на основе безопасной системы, как техническое проектирование, просветительская деятельность, правоприменительная деятельность и экономический анализ. Следует также отразить аспекты эффективного применения системы управления рисками на железнодорожных переездах, включая систематическое применение стратегий, процедур и практики управления для решения задач по оценке, приоритизации, расчету и регулированию рисков.

IV. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня)

22. Представить МСЖД передал GE.1 обновленную информацию о деятельности МСЖД на глобальном уровне в контексте безопасности на железнодорожных переездах, включая такие ее виды, как подготовка информационных брошюр для профессиональных водителей грузового автотранспорта с целью разъяснения аспектов безопасного поведения на железнодорожных переездах, в том числе вопроса о том, что делать в чрезвычайных ситуациях. Была представлена информация о Европейском форуме по безопасности на железнодорожных переездах (Антверпен, Бельгия, 3 декабря 2015 года).

23. Представитель МСЖД также пригласил участников сессии GE.1 на конференцию в честь ознаменования Международного дня повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах (МДБЖДП), которая будет организована совместно Латвийскими железными дорогами 10 июня 2016 года в Риге и организацией «Операция Lifesaver» (Эстония) 11 июня 2016 года в Таллинне. Был распространен запрос о представлении документов. 12–16 июня 2016 года Финское агентство безопасности на транспорте (ТРАФИ) организует проведение в Хельсинки Всемирного симпозиума по безопасности на железнодорожных переездах и предотвращению злоупотреблений.

V. Сроки и место проведения следующего совещания (пункт 4 повестки дня)

24. Восьмая сессия Группы экспертов состоится 1 и 2 июня 2016 года в Женеве.

VI. Утверждение доклада (пункт 5 повестки дня)

25. Группа экспертов утвердит доклад о работе своей седьмой сессии.