



**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Рабочая группа по безопасности дорожного движения**

**Группа экспертов по повышению безопасности  
на железнодорожных переездах**

**Третья сессия**

Женева, 23–24 октября 2014 года

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

**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	4	3
III. Программа работы (пункт 2 повестки дня).....	5–9	3
A. Обзор и анализ экономических издержек аварий на железнодорожных переездах на основе данных, предоставленных странами.....	10	5
B. Оценка и анализ состояния безопасности различных типов железнодорожных переездов в государствах – членах ЕЭК ООН и в отдельных государствах, не являющихся членами ЕЭК ООН: Австралии, Индии, Новой Зеландии и Южной Африке.....	11–17	5
C. Резюме надлежащей практики, включая просветительскую деятельность .....	18–20	6



---

D.	Обзор действующего национального законодательства и/или правовых положений, регулирующих вопросы, касающиеся железнодорожных переездов .....	21–22	7
E.	Обзор технологии и технологических решений для повышения безопасности на железнодорожных переездах .....	23	8
F.	Определение ключевых причин и возможных решений, связанных с человеческими факторами, способствующими созданию опасных условий на железнодорожных переездах .....	24–27	8
G.	Обеспечение применения.....	28–29	9
H.	Разработка стратегии взаимодействия автомобильного/ железнодорожного транспорта, включая рекомендации .....	30–32	9
I.	Рабочие совещания в поддержку стратегического плана.....	33	10
J.	Будущие стратегические и оперативные потребности в области исследовательской деятельности .....	34	10
IV.	Доклад "Безопасность на железнодорожных переездах" (пункт 3 повестки дня).....	35–36	10
V.	Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня) .....	37–40	11
VI.	Сроки и место проведения следующего совещания (пункт 5 повестки дня).....	41	11
VII.	Утверждение доклада (пункт 6 повестки дня).....	42	11

## I. Участники

1. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (GE.1) провела свою третью сессию в Женеве 23–24 октября 2014 года под председательством г-на Мартина Галлагера (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии). В ее работе приняли участие представители следующих государств-членов: Австрии, Бельгии, Беларуси, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Ирландии, Испании, Италии, Литвы, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.

2. В работе сессии также принимали участие представители следующего государства, не являющегося членом ЕЭК: Индии.

3. Кроме того, в работе сессии приняли участие представители Европейского союза (ЕС) и следующих неправительственных организаций: Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА), Международного союза железных дорог (МСЖД), организации "Операция "спасатель" – Эстония", Аэрокосмического центра Германии (ДЛР), организации "Комьюнити сейфти партнершипс лтд." (КСП) и организации "КогниТо лтд.".

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

4. Группа экспертов утвердила аннотированную предварительную повестку дня третьей сессии (ECE/TRANS/WP.1/GE.1/5), включив в нее тему дорожной сигнализации на железнодорожных переездах и реагирования на нее участников дорожного движения и железнодорожных операторов (обсуждение будет проводиться в рамках пункта 2 повестки дня).

## III. Программа работы (пункт 2 повестки дня)

5. По окончании второй сессии Группа экспертов при поддержке секретариата составила и распространила многоаспектный вопросник, предназначенный для получения от различных подгрупп информации по следующим вопросам:

- экономические издержки аварий на железнодорожных переездах;
- собираемые данные о железнодорожных переездах;
- надлежащая практика обеспечения безопасности на железнодорожных переездах;
- национальное законодательство и/или правовые механизмы регулирования вопросов, касающихся железнодорожных переездов;
- человеческие факторы, влияющие на безопасность на железнодорожных переездах (включая технологии обеспечения безопасности); а также
- правоприменительная деятельность.

6. По состоянию на 15 сентября 2014 года секретариат получил 26 ответов от 22 стран (включая 21 государство – член ЕЭК ООН и 1 государство, не входящее в состав ЕЭК ООН), а именно от Беларуси, Бельгии, Болгарии, Эстонии,

Франции, Грузии, Германии, Греции, Венгрии, Ирландии, Италии, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Молдова, Румынии, Российской Федерации, Испании, Швеции, Швейцарии, Турции и Индии. Недавно секретариат получил ответ от Соединенного Королевства и хотел бы передать соответствующую информацию подгруппам. Секретариат отметил, что большинство респондентов, откликнувшихся на вопросник, являются членами GE.1.

7. Председатель кратко изложил результаты обследования.

- Получив подробные ответы от широкого круга участников, подгруппы GE.1 провели ряд репрезентативных исследований.
- Ввиду отсутствия последовательности во всех рассматриваемых подгруппами областях, включая сбор данных, стратегии, правила и законодательство, выполнение сравнительного анализа оказалось для подгрупп весьма сложной задачей. Поэтому предметом анализа стала сама деятельность государств-членов, а не эффективность осуществляемых ими мероприятий.
- Отсутствие общепринятой методики измерения, базовых параметров, методов анализа преимуществ и оценки затруднило анализ и выявление примеров надлежащей практики.
- Информации о каких-либо новаторских мерах или примерах надлежащей практики представлено не было.
- По всей вероятности, проведение дальнейшей исследовательской работы будет сопряжено с аналогичными проблемами, а также со значительными затратами времени и ресурсов.
- К настоящему времени результатом проделанной работы является модель оценки уровня зрелости и потенциала.

8. Председатель подчеркнул, что цель работы GE.1 состоит в подготовке стратегического доклада и рекомендаций, охватывающих ключевые вопросы в области обеспечения безопасности на железнодорожных переездах, выделенные членами GE.1. Следующим шагом в деятельности подгрупп является определение цели, к достижению которой будут стремиться управляющие инфраструктурой или активами и несущие ответственность за обеспечение безопасности на железнодорожных переездах. Постановка задач – примерный план – позволит укрепить имеющийся потенциал независимо от уровня национального развития. Хотя темпы и масштабы усовершенствований будут обусловлены наличием ресурсов и возможностями развития, некоторые задачи не будут сопряжены с большими затратами, даже если речь идет о повышении качества подготовки, а не технологических достижениях.

9. Как только GE.1 наметит и согласует цели для каждой группы, необходимо будет определить, какие ресурсы потребуются для их достижения. Эти соображения будут взяты за основу при вынесении рекомендаций в заключительном докладе GE.1.

## **A. Обзор и анализ экономических издержек аварий на железнодорожных переездах на основе данных, предоставленных странами**

10. От имени своей подгруппы Польша подготовила краткие выводы и рекомендации, которые приведены в неофициальном документе № 1. GE.1 поручила этой подгруппе:

- провести обзор имеющихся методологий оценки издержек автодорожных/железнодорожных происшествий для определения метода оценки издержек ДТП на железнодорожных переездах;
- при содействии секретариата пригласить экспертов, разработавших подготовленную Всемирным банком методологию, на следующую сессию Группы экспертов для обмена информацией о разработке методологии;
- провести обзор имеющихся исследований, позволяющих оценить экономические издержки от несчастных случаев, и вынести рекомендации по их использованию при отсутствии национальных оценок;
- подготовить и провести более детальное обследование среди соответствующих заинтересованных стран (и, в частности, среди управляющих инфраструктурой в составе GE.1) с целью получить представление о типовых издержках, которые возникают в результате аварий на железнодорожных переездах;
- обратиться к членам GE.1 с просьбой представить доклады или тематические исследования об экономических издержках и провести обзор полученных документов; а также
- подготовить неофициальный или официальный документ для следующей сессии с подробной информацией о результатах вышеперечисленных мероприятий и предложениями относительно дальнейших шагов.

## **B. Оценка и анализ состояния безопасности различных типов железнодорожных переездов в государствах – членах ЕЭК ООН и в отдельных государствах, не являющихся членами ЕЭК ООН: Австралии, Индии, Новой Зеландии и Южной Африке**

11. От имени своей подгруппы КСП подготовила краткие выводы и рекомендации, которые приведены в неофициальном документе № 2.

12. ЕЖДА представила доклад "Показатели железнодорожной безопасности в Европейском союзе в 2014 году", уделив особое внимание данным о безопасности на железнодорожных переездах, собираемым ЕЖДА среди государств – членов Европейского союза.

13. Секретариат сделал сообщение по вопросу о роли и деятельности Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), которая занимается разработкой методологии и терминологии для согласования статистических данных и сбора информации среди государств – членов ЕЭК ООН и распространением таких данных, и в том числе об имеющихся у WP.6 возможностях в плане оказания Группе экспертов поддержки в сборе данных, касающихся обеспечения безопасности на железнодорожных переездах. Однако, прежде чем указанная группа сможет приступить к этой деятельности, секретариату потребуются мандат от GE.1 (или вышестоящего органа, т.е. WP.1).

14. С учетом актуальности доклада Европейской комиссии за 2003 год под названием "Безопасность на железнодорожных переездах", связанного с этим пунктом повестки дня, ЕК было предложено представить обновленную информацию об осуществлении положений этого доклада государствами – членами ЕС. С краткой информацией об этом докладе можно ознакомиться в пункте 3 ниже.

15. GE.1 обсудила типы показателей обеспечения безопасности (т.е. Евростат), сбором которых уже занимается ЕЖДА, и проблему недостаточного количества согласованных проверенных данных, собираемых за пределами региона Европейского союза. GE.1 решила, что ее деятельность будет ограничиваться обеспечением безопасности и предотвращением ДТП на железнодорожных переездах и не будет распространяться на всю железнодорожную сеть. Поэтому проблемы, связанные с несанкционированным проникновением/пунктами доступа (т.е. совершение самоубийств и правонарушения), и вопросы, касающиеся состояния железнодорожного хозяйства, в сферу компетенции GE.1 не входят.

16. В ответ на предложение о повторном распространении вопросника среди государств – членов ЕЭК ООН через официальные каналы ЕЭК ООН секретариат отметил, что, по его мнению, это не позволит получить дополнительной информации, а дальнейшие опросы целесообразно проводить среди членов GE.1 и их контактных лиц в национальных правительствах и железнодорожных администрациях.

17. GE.1 просила секретариат связаться с членами GE.1, которые еще не представили свои ответы на вопросник, с тем чтобы они передали соответствующую информацию как можно скорее, но не позднее 15 ноября 2014 года. GE.1 поручила также этой подгруппе:

- завершить анализ наиболее подходящих показателей безопасности на железнодорожных переездах с учетом существующих подходов и имеющихся данных в странах ЕЭК ООН и подготовить предложения по наиболее приемлемым контрольным показателям;
- собрать данные из имеющихся источников, включая ЕЖДА/Евростат и МСЖД, о наиболее подходящих выявленных показателях безопасности, а также запросить соответствующие данные у членов GE.1, которые не предоставляют информации ЕЖДА (т.е. у Российской Федерации, Турции, Индии); а также
- подготовить неофициальный или официальный документ для следующей сессии с подробной информацией о результатах вышеперечисленных мероприятий и предложениями относительно дальнейших шагов.

### **С. Резюме надлежащей практики, включая просветительскую деятельность**

18. От имени своей подгруппы Финляндия подготовила краткие выводы, которые приведены в неофициальном документе № 3. Она отметила, что существует множество примеров надлежащей практики, но надлежащая практика в одной стране не всегда является таковой для другой страны. Финляндия также подчеркнула, что большинство примеров надлежащей практики, информация о которых была представлена в рамках обследования, проанализированы не были. Она передала также информацию об инструменте исследования состояния

безопасности на железнодорожных переездах, который включает в себя порядка 40 мер для оценки эффективности мер обеспечения безопасности на переездах.

19. Индия выступила с докладом об особенностях существующей в этой стране ситуации с железнодорожными переездами, включая кражи установленных на переездах сигнальных устройств и трудности, связанные с повышением осведомленности населения в условиях многоязычия. Она представила концептуальный план на период до 2020 года, предусматривающий ликвидацию в течение 10 лет всех железнодорожных переездов без обслуживающего персонала.

20. GE.1 просила:

- своих членов передать этой подгруппе национальные тематические исследования и информацию о проанализированных примерах надлежащей практики. Она обратилась также к этой подгруппе с просьбой провести исследование по проанализированным примерам надлежащей практики, которые можно было бы обобщить в качестве образцов надлежащей практики по обеспечению безопасности на железнодорожных переездах для включения в Сводную резолюцию о дорожном движении (СР.1);
- другие подгруппы передать этой подгруппе информацию о примерах надлежащей практики в относящихся к их ведению областях;
- эту подгруппу подготовить неофициальный или официальный документ для следующей сессии с подробной информацией о результатах вышеперечисленных мероприятий и предложениями относительно дальнейших шагов.

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

21. От имени своей подгруппы ЕЖДА подготовила краткие выводы и рекомендации, которые приведены в неофициальном документе № 4. Проводимое в рамках GE.1 обсуждение касалось использования Андреевского креста и других знаков, указывающих на наличие железнодорожного переезда, а также реакции участников дорожного движения на эти знаки. Бельгия указала на взаимодополняющий характер деятельности, осуществляемой Группой экспертов по дорожным знакам и сигналам (GE.2), в плане учета дорожных знаков, используемых Договаривающимися сторонами Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах (многие из которых являются государствами – членами ЕЭК ООН и членами GE.1), и подчеркнула важность предотвращения дублирования работы GE.2. Секретариат обратил также внимание GE.1 на статьи 33–36 Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах, содержащие рекомендации для Договаривающихся сторон в отношении внешнего вида и расположения знаков, обозначающих железнодорожные переезды.

22. GE.1 поручила этой подгруппе:

- изучить приведенную в исследованиях информацию и связаться с членами GE.1 на предмет получения конкретных подробных сведений, которые ей могут понадобиться;
- запросить информацию о юридических механизмах возмещения издержек вследствие дорожно-транспортных происшествий в странах, в которых –

согласно представленной членами GE.1 информации – такие механизмы существуют;

- установить через посредство секретариата контакты с GE.2 в целях координации проводимой в настоящее время дополнительной работы по составлению реестра дорожных знаков, обозначающих железнодорожные переезды, в рамках Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах и проверки информации, касающейся использования таких знаков в Договаривающихся сторонах;
- выяснить, существуют ли в рамках этого пункта повестки вопросы, которые могут стать предметом согласования или иной рекомендуемой меры среди государств – членов ЕЭК ООН и, если это актуально, среди участвующих стран, не входящих в состав ЕЭК ООН; а также
- подготовить неофициальный или официальный документ для следующей сессии с подробной информацией о результатах вышеперечисленных мероприятий и предложениями относительно дальнейших шагов.

#### **Е. Обзор технологии и технологических решений для повышения безопасности на железнодорожных переездах**

23. Поскольку Группа экспертов не получила неофициальный документ № 5, она решила отложить обсуждение этого пункта до своей следующей сессии.

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

24. Вместо неофициального документа № 6 GE.1 получила доклад от подгруппы в составе Австрии, Аэрокосмического центра Германии (ДЛР) и организации "КогниТо лтд.". Исходя из результатов обследования эта подгруппа отметила, что одним из ключевых факторов дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах является человеческий фактор. Она пришла также к выводу о том, что существующие на сегодняшний день инструменты и решения имеют технологическую направленность и не всегда учитывают человеческий фактор. Кроме того, выбор инструментов и решений зачастую основан на мнениях, связанных с единичными происшествиями, и не подкреплен упорядоченной теоретической методикой. Подгруппа сообщила, что она занимается разработкой комплекса инструментов для выявления и оценки решений применительно к различным ситуациям, связанным с железнодорожными переездами, и что она представит эту модель на следующем совещании.

25. В целях облегчения работы и содействия созданию модели подгруппа обратилась к членам GE.1 с просьбой направить ей отчеты об авариях на железнодорожных переездах. Подгруппа обратится также к австрийскому компетентному органу по расследованию происшествий для получения отчетов о ДТП на железнодорожных переездах в Австрии. Италия, Бельгия и ЕЖДА сообщили, что они готовы предоставить такие отчеты при условии, что они будут использоваться анонимно без указания сведений об участниках этих происшествий или другой идентифицирующей информации.



26. GE.1 просила:

- Италию, Бельгию, ЕЖДА и другие заинтересованные стороны направить этой подгруппе отчеты о происшествиях на железнодорожных переездах;
- эту подгруппу продолжить и завершить разработку указанного выше комплекса инструментов для анализа ситуаций на железнодорожных переездах; а также
- эту подгруппу подготовить неофициальный или официальный документ по этой модели, анализ поступивших в ее распоряжение отчетов о происшествиях и предложения относительно дальнейших шагов в ее работе.

27. Что касается вопроса о постоянных красных огнях и мигающих красных огнях и реакции на них участников дорожного движения и железнодорожных операторов, а также дорожных знаков и сигналов, используемых в районе железнодорожных переездов, то Соединенное Королевство отметило, что эта тема была предметом обсуждения GE.1 в рамках пункта 2 d) повестки дня и что оно присоединится к этой подгруппе и будет вносить вклад в ее работу.

## **G. Обеспечение применения**

28. Вместо неофициального документа № 7 GE.1 получила доклад от подгруппы в составе Франции и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии. Исходя из полученных в ходе обследования сведений в этом докладе была приведена краткая информация о типологии нарушений и средствах их выявления, применяемых в странах – членах GE.1, а также о некоторых ограничениях существующих в этих странах систем правоприменения. Подгруппа указала, что она хотела бы провести специальное обследование в рамках GE.1 для получения дополнительной информации по вопросам правоприменения.

29. GE.1 поручила этой подгруппе:

- провести специальное обследование в рамках GE.1 для получения дополнительной информации по вопросам правоприменения;
- включить в дальнейшие исследования вопросы, касающиеся частных железнодорожных переездов, регулятивной правоприменительной деятельности и различий в характере и уровнях штрафных санкций и исправительных мер; а также
- подготовить неофициальный или официальный документ для следующей сессии с подробной информацией о результатах вышеперечисленных мероприятий и предложениями относительно дальнейших шагов.

## **H. Разработка стратегии взаимодействия автомобильного/ железнодорожного транспорта, включая рекомендации**

30. Группа экспертов решила заменить слова "дополняющий ее план действий" в названии данного пункта повестки дня словом "рекомендации". Она решила также, что разработанная стратегия будет охватывать вопросы определения будущих стратегических и исследовательских потребностей.

31. Группа экспертов ознакомилась с сообщением Ирландии о модели безопасной системы железнодорожных переездов (МБСЖДП), состоящей из десяти

элементов и основанной на принципе непрерывного совершенствования: намерения, экономика, инженерное дело, экология, эргономика, создание благоприятных возможностей, образование, стимулирование, правоприменение, готовность к чрезвычайным ситуациям.

32. Председатель отметил, что многие из этих вопросов затрагивались в ходе обсуждений и деятельности различных подгрупп, но некоторые элементы еще не рассматривались. После обсуждения было принято решение распространить информацию о МБСЖДП среди членов GE.1, с тем чтобы на следующей сессии они могли высказать свое мнение относительно того, следует ли GE.1 учитывать МБСЖДП в процессе поиска примеров надлежащей практики или же пойти еще дальше и включить ее в рекомендацию, имеющую более настоятельный характер.

#### **I. Рабочие совещания в поддержку стратегического плана**

33. Ввиду ограниченности ресурсов и нехватки времени Группа экспертов решила исключить этот пункт из программы своей работы.

#### **J. Будущие стратегические и оперативные потребности в области исследовательской деятельности**

34. Группа экспертов пришла к выводу, что этот пункт непосредственно связан с пунктом 2 h) выше и поэтому должен быть включен в стратегию взаимодействия автомобильного/железнодорожного транспорта, включая соответствующие рекомендации, которые будут предложены Группой экспертов.

### **IV. Доклад "Безопасность на железнодорожных переездах" (пункт 3 повестки дня)**

35. Европейская комиссия представила доклад "Безопасность на железнодорожных переездах", опубликованный в декабре 2003 года. Кроме того, воспользовавшись предоставленной возможностью, она сделала обзор нынешних приоритетов и проектов ЕК в области безопасности дорожного движения и объемов выделяемых на эти цели средств. Она подчеркнула значение и важность ЕЖДА для деятельности ЕК, касающейся железных дорог и безопасности на железнодорожном транспорте.

36. Основное внимание в презентации ЕК было уделено семи наиболее актуальным рекомендациям, вынесенным Комиссией в ее докладе 2003 года, которые, в частности, предусматривали: сокращение количества используемых железнодорожных переездов; применение бортовых информационных систем предупреждения водителей; объединение или снабжение перекрестными ссылками отдельных баз данных Комиссии по железнодорожным и дорожно-транспортным происшествиям; систематическое включение в отчеты о ДТП информации о поведении участников дорожного движения, которое привело к происшествию; создание единой системы классификации железнодорожных переездов для всего ЕС; совершенствование и автоматизация обеспечения соблюдения правил дорожного движения и повышение осведомленности участников дорожного движения путем проведения информационных кампаний. ЕК сообщила, что за последние десять лет в выполнении всех вышеуказанных рекомендаций был достигнут значительный прогресс; в частности, сейчас в распо-

ряжении ЕК имеется комплексная база данных о железнодорожных и дорожно-транспортных происшествиях и согласована единая классификация железнодорожных переездов в Европе.

## **V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)**

37. Группа экспертов присутствовала на просмотре нового российского короткометражного фильма, направленного на повышение осведомленности о конкретных факторах опасности и наиболее опасных видах поведения на железнодорожных переездах, выразив свою признательность делегации за его показ.

38. Группа экспертов посмотрела также и по достоинству оценила короткометражный фильм, подготовленный Министерством транспорта Швейцарской Конфедерации, МСЖД и ЕЭК ООН по случаю МДБЖДП 2014 года под названием "Спасение жизни на железнодорожных переездах".

39. Секретариат сообщил, что крайний срок для представления официальных документов для четвертой сессии (в целях своевременного перевода на официальные языки ЕЭК ООН) – 20 ноября 2014 года.

40. МСЖД сообщил, что МДБЖДП 2015 года будет проводиться 3 июня 2015 года.

## **VI. Сроки и место проведения следующего совещания (пункт 5 повестки дня)**

41. Группа экспертов была проинформирована о том, что ее четвертая сессия состоится 29–30 января 2015 года в Женеве.

## **VII. Утверждение доклада (пункт 6 повестки дня)**

42. Группа экспертов утвердила доклад о работе своей третьей сессии.

---