


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Рабочая группа по безопасности  
дорожного движения**
**Группа экспертов по повышению безопасности  
на железнодорожных переездах**
**Пятая сессия**

Женева, 15–16 июня 2015 года

**Доклад Группы экспертов по повышению безопасности  
на железнодорожных переездах о работе ее пятой 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) .....	5–22	3
A. Обзор и анализ экономических издержек аварий на железнодорожных переездах на основе данных, представленных странами .....	5–6	3
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 .....	7–9	4
C. Резюме оптимальной практики, в том числе в области повышения осведомленности .....	10–11	5
D. Обзор действующего национального законодательства и/или правовых положений, регулирующих вопросы, касающиеся железнодорожных переездов .....	12–14	5
E. Обзор технологии и технологических решений для повышения безопасности на железнодорожных переездах .....	15–17	6
F. Определение ключевых причин и возможных решений, связанных с человеческими факторами, способствующими созданию опасных условий на железнодорожных переездах .....	18–19	6



---

G.	Обеспечение выполнения обязательств . . . . .	20–21	6
H.	Разработка стратегии взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта, включая рекомендации . . . . .	22	7
IV.	Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня) . . . . .	23–28	7
A.	Управление риском на железнодорожных переездах . . . . .	23–25	7
B.	Международный день повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах . . . . .	26	7
C.	Продление мандата Группы экспертов . . . . .	27–28	8
V.	Сроки и место проведения следующего совещания (пункт 4 повестки дня). . . . .	29	8
VI.	Утверждение доклада (пункт 5 повестки дня). . . . .	30	8

## I. Участники

1. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (GE.1) провела свою пятую сессию в Женеве 15–16 июня 2015 года под председательством г-на Мартина Галлагера (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии). В ее работе приняли участие представители следующих государств – членов ЕЭК ООН: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Ирландии, Испании, Италии, Литвы, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.
2. В работе сессии принимали участие представители Индии – страны, не являющейся государством – членом ЕЭК.
3. На сессии были представлены следующие неправительственные организации: Европейское железнодорожное агентство (ЕЖДА), Международный союз железных дорог (МСЖД) и организация «Операция по спасению жизни» (Эстония). В работе сессии также участвовал представитель частной компании «Комьюнити сейфти партнершипс лтд.» (КСП).

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

4. Группа экспертов утвердила аннотированную предварительную повестку дня пятой сессии (ECE/TRANS/WP.1/GE.1/9), включив в нее следующие поправки:
  - название документа ECE/TRANS/WP.1/GE.1/9: изменить на «пятую» сессию; и
  - Международный день повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах (МДБЖ) в 2015 году – обновленная информация и обсуждение сроков/продление мандата GE.1: включить в раздел «Прочие вопросы».

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

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

5. Вместо неофициального документа № 1 Польша представила ответы на дополнительный вопросник, полученные от двух стран. Российская Федерация и Соединенное Королевство проинформировали участников о том, что они направят свои данные Польше до 3 июля 2015 года. Австрия, Венгрия, Швейцария, Швеция и Финляндия представят частичные наборы данных до 3 июля 2015 года. GE.1 обратилась ко всем другим государствам-членам (Индии, Ирландии, Испании, Норвегии, Португалии, Румынии, Турции, Франции и Эстонии), принявшим участие в работе данной сессии, с просьбой разъяснить Польше причины, по которым эта информация не была собрана (также до 3 июля 2015 года). Кроме того, GE.1 просила МСЖД получить разрешение его государств-членов представить подгруппе имеющиеся у него данные об экономических издержках аварий на железнодорожных переездах.

6. К следующей сессии GE.1 просила:
- членов GE.1 – представить подгруппе национальные тематические исследования и средние или типичные экономические издержки аварий на железнодорожных переездах или, в качестве варианта, разъяснить причины, по которым эта информация не собрана. Всю эту информацию следует представить до 3 июля 2015 года;
  - подгруппу – проанализировать экономические издержки, указанные членами GE.1, а также примеры тематических исследований или директивных решений, принятых правительствами в целях повышения безопасности на железнодорожных переездах в тех случаях, когда экономическая целесообразность принятия иных мер не очевидна.
  - подгруппу – подготовить документ, который отражал бы указанные выше моменты.

## **В. 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**

7. Подгруппа (под руководством КСП) предложила перечень наиболее подходящих показателей эффективности безопасности на железнодорожных переездах и рекомендовала МСЖД принимать и предавать гласности на ежегодной основе данные о безопасности на железнодорожных переездах в связи с МДБЖ (см. неофициальный документ № 2).

8. GE.1 также обсудила применимость целого ряда общих показателей безопасности, имеющих отношение к железнодорожным переездам, которые содержатся в Директиве ЕС 2014/88/EU. GE.1 решила принять эти общие показатели безопасности в качестве ориентира в работе всех подгрупп. GE.1 также решила рассмотреть соответствующие показатели безопасности, которые используются в странах, не являющихся государствами – членами ЕЭК, таких как Австралия, Индия, Новая Зеландия и Южная Африка.

9. К следующей сессии GE.1 просила подгруппу:
- завершить работу над наборами исходных данных, перечисленных в неофициальном документе № 2;
  - включить общие показатели безопасности на железнодорожных переездах ЕС, как об этом говорилось в ходе сессии, в качестве приложения к документу, который должен быть подготовлен к следующей сессии;
  - собрать данные по Австралии, Индии, Новой Зеландии и Южной Африке;
  - подкрепить данными рекомендуемые показатели безопасности – там, где это возможно, – по государствам – членам ЕЭК; и
  - подготовить соответствующий документ, отражающий указанные выше моменты.

### **С. Резюме оптимальной практики, в том числе в области повышения осведомленности**

10. Вместо обновленного варианта неофициального документа № 3 Финляндия представила в табличной форме сводные данные по оптимальным видам практики на основе ответов, полученных со стороны членов GE.1 на вопросы, касающиеся типов улучшений в области безопасности или оптимальных видов практики, которые, как показывает опыт, приводят к постепенному повышению уровня безопасности.

11. К следующей сессии GE.1 просила подгруппу:

- рассмотреть формат таблицы;
- пополнить содержание, включив в него больше вариантов, прежде всего по техническим решениям, которые опробуются на практике;
- определить случаи, в которых был проведен анализ выявленных видов оптимальной практики и в которых этот анализ проведен не был;
- включить трудоемкие виды практики в тех странах, в которых расходы на технические решения относительно большие;
- определить преимущества и недостатки каждого вида оптимальной практики; и
- подготовить соответствующий документ, отражающий указанные выше моменты.

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

12. Подгруппа (под руководством ЕЖДА) предложила различные поправки к положениям Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах (статьи 33–36), которые относятся к железнодорожным переездам (неофициальный документ № 4), в том числе предложение заменить существующие знаки А, 26а и А, 27 (которые предупреждают о приближении к железнодорожному переезду) более современным знаком («А, 26с»). Подгруппа также предложила полностью новый знак, указывающий на то, что в том случае, если водитель оказался между двумя опускающимися шлагбаумами и если в это время приближается поезд, то он должен проезжать, не обращая внимания на шлагбаум(ы)/ломать их.

13. GE.1 выразила мнение относительно того, что пункт 12 статьи 23 Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года следует исключить. Она также обсудила вопрос о том, что, как представляется, знак А, 25 не обязательно передает смысл предупреждения о приближении к железнодорожному переезду со шлагбаумом.

14. К следующей сессии GE.1 просила:

- членов GE.1 – рассмотреть и вернуться к предложенным поправкам, а также высказать свои замечания по остальной части статей 33–36 в их нынешней редакции и представить подгруппе дополнительные предложения по поправкам (в случае наличия) до 15 июля 2015 года;
- подгруппу – подготовить официальный документ на основе обновленного варианта документа № 4 с целью отразить отзывы, полученные от членов

GE.1 в ходе сессии (см. выше), а также отзывы, доведенные до сведения членов GE.1 после сессии; и

- подгруппу – определить требования в отношении указанного выше полностью нового знака на основе обсуждений, состоявшихся в ходе пятой сессии, и отразить их в документе к следующей сессии.

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

15. Неофициальный документ № 5 не был представлен.

16. Для того чтобы обеспечить включение в свой окончательный доклад вопроса технологии, GE.1 решила просить представить информацию о существующих и новых видах практики в области технологии и технологических решений, которые находятся на стадии проверки, для ее включения в таблицу оптимальной практики, указанную в пункте 2 с).

17. Председатель также изъявил готовность составить к следующей сессии проект краткого документа, содержащего резюме глобальной позиции в этой области на основе нынешних знаний.

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

18. Подгруппа (под руководством Австрии) представила резюме своей работы, выполненной на данный момент, а также перечень пробелов в своей работе по изучению человеческих факторов. Подгруппа постарается представить к следующей сессии свой экземпляр предварительной подборки методических материалов.

19. К следующей сессии GE.1 просила подгруппу:

- расширить предложенную подборку, не ограничиваясь водителями транспортных средств, и включить в нее иных пользователей железнодорожных переездов;
- документально подкрепить предложенную подборку с помощью результатов испытаний/аттестации или без них;
- определить основные человеческие факторы, имеющие отношение к авариям на железнодорожных переездах; и
- подготовить соответствующий документ, отражающий указанные выше моменты.

## **Г. Обеспечение выполнения обязательств**

20. Вместо неофициального документа № 7 подгруппа (под руководством Соединенного Королевства) представила свой полный анализ ответов, полученных от членов GE.1 на ее второй вопросник. Основной вывод заключается в том, что определение эффективности случаев выявления нарушений и их воздействия на поведение пользователей в долговременном плане было определено в небольшом числе стран, к тому же этот анализ был недостаточно глубоким. Для того чтобы точно определить успешное и устойчивое изменение стиля поведения, подгруппа

рекомендовала разработать последовательную методологию анализа человеческих факторов до и после применения соответствующей технологии (например, инфракрасных камер и камер фиксации скоростного режима). Кроме того, эта методология должна быть согласована и принята странами, которые стремятся шире применять те технологии, которые позволяют повысить безопасность на железнодорожных переездах.

21. GE.1 просила подгруппу приступить к оценке эффективности стационарных камер видеофиксации нарушений на железнодорожных переездах посредством проведения анализа и сопоставления данных о случаях несоблюдения правил до и после их установки и представить к следующей сессии соответствующий документ с результатами оценки на сегодняшний день.

## **Н. Разработка стратегии взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта, включая рекомендации**

22. Как отмечалось на третьей сессии GE.1, стратегический доклад о взаимодействии автомобильного/железнодорожного транспорта должен отражать факт завершения работы подгрупп по пунктам 2 а) – 2 г) выше. Председатель сообщил, что на следующей сессии он и секретариат представят хорошо проработанную структуру проекта доклада. Председатель также отметил, что в зависимости от прогресса в работе подгрупп может появиться возможность и того, что будет представлен неполный предварительный вариант проекта.

## **IV. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня)**

### **А. Управление риском на железнодорожных переездах**

23. Вместо неофициального документа № 8 Соединенное Королевство сделало презентацию по преимуществам применения к организации системы безопасности на железнодорожных переездах соответствующего подхода и процесса с учетом рисков. Нынешний процесс, который используется в Соединенном Королевстве, был показан на одном из примеров при поддержке Финляндии, Португалии и ЕЖДА.

24. К следующей сессии GE.1 просила Португалию помочь Соединенному Королевству в подготовке документа с описанием процесса управления риском и преимуществ применения такого подхода с учетом рисков и проиллюстрировать его на примерах.

25. GE.1 одобрила решение включить этот вопрос в программу работы GE.1 в качестве дополнительного пункта.

### **В. Международный день повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах 2015 года**

26. МСЖД сообщил о том, что МДБЖ-2015 был успешно проведен в Стамбуле 3 июня 2015 года. В этой связи был показан короткометражный фильм под названием «Не спеши и не рискуй своей жизнью!». МСЖД предложил наметить в предварительном порядке проведение МДБЖ-2016 в Риге (Латвия) 9–10 июня 2016 года.

### **С. Продление мандата Группы экспертов**

27. Секретариат проинформировал о том, что на своей семидесятой сессии Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1), которая является для GE.1 вышестоящим органом, выразила удовлетворение работой GE.1 и решила рекомендовать продлить ее мандат на 2016 год, если это будет нужно для завершения ее программы работы. GE.1, со своей стороны, решила, что ее мандат нужно было бы продлить на один год. В этой связи секретариат примет необходимые меры по соответствующему продлению мандата GE.1.

28. Секретариат также проинформировал о том, что крайний срок представления официальных документов (для перевода на языки ЕЭК ООН) к следующей сессии установлен на 27 августа 2015 года.

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

29. Группа экспертов была проинформирована о том, что ее шестая сессия состоится 5–6 ноября 2015 года в Женеве.

### **VI. Утверждение доклада (пункт 5 повестки дня)**

30. GE.1 утвердила доклад о работе своей пятой сессии.

---