



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2005/1/Add.2
7 September 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

(Пятьдесят девятая сессия, Париж (Франция),
24-25 ноября 2005 года, пункт 3 повестки дня)

**ОБЩАЯ И ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Деятельность МСЖД в области обеспечения безопасности
и эксплуатационной совместимости

Передано Международным союзом железных дорог (МСЖД)¹

Введение

Комплексная, многогранная проблема безопасности в железнодорожном секторе по-прежнему остается одним из приоритетных пунктов нашей повестки дня. В результате этого в секторе удалось добиться серьезных успехов в деле обеспечения безопасности, которыми может по праву гордиться сообщество железных дорог. Тем не менее в условиях либерализации рынка и появления целого ряда новых внутрисистемных каналов взаимодействия, которые породили определенные ожидания в железнодорожном секторе, этому сектору необходимо прилагать неизменные усилия к тому, чтобы сохранить и, если это будет практически осуществимо, повысить этот уже высокий уровень.

¹ Подготовлено Старшим советником по операциям и безопасности МСЖД г-ном Саймоном Флетчером.

В настоящем документе освещаются основные направления работы в рамках МСЖД, с тем чтобы сектор мог использовать имеющиеся результаты в интересах дальнейшего развития.

В центре основных проблем находятся люди, процесс осуществления перевозок и эффективность. Работа над этими проблемами охватывает следующие аспекты: человеческий фактор, техника безопасности, стратегия обеспечения безопасности, управление каналами взаимодействия и эффективность системы.

Европа

На европейском уровне Европейской комиссией разработан и опубликован ряд законодательных актов (директив), и в частности директив, касающихся безопасности (2004/49/ЕС - директива по безопасности) и эксплуатационной совместимости (в частности, директивы 96/48/ЕС, 2001/16/ЕС и 2004/50/ЕС).

В процессе разработки систем управления, призванных обеспечить соблюдение требований этих нормативных положений в железнодорожном секторе, была выявлена потребность в наличии общих инструментов - набора конкретных и легко поддающихся измерению показателей безопасности, целевых параметров и методов, - которые могли бы использоваться железнодорожными компаниями.

"Платформа безопасности" МСЖД совместно с участниками проекта САМНЕТ, осуществляемого под эгидой ЕС, уже принимала активное участие в разработке основы для этих инструментов. Хотя эти инструменты и предназначены конкретно для применения в 25 государствах - членах Европейского союза, Норвегия и Швейцария также официально согласились применять меры, разработанные в отношении этих инструментов. Помимо того, что МСЖД играл важную роль в работе "Платформы безопасности" и САМНЕТ, он активно участвовал также в деятельности ЕАЭСЖ в области обеспечения эксплуатационной совместимости.

Безопасность - Важным аспектом была разработка модели Системы управления в области безопасности, соответствующей требованию директивы по безопасности (2004/49/ЕС) и учитывающей не только внутренние, но и внешние факторы риска для общесистемных уровней безопасности. Разработка будет продолжаться по мере того, как международные усилия в области обеспечения безопасности в комплексе с усилиями, предпринимаемыми в рамках МСЖД, будут приводить к выработке более эффективных механизмов выявления и учета факторов риска.

Роль "Платформы безопасности" в этой области освещена ниже.

Эксплуатационная совместимость - Деятельность ЕАЭСЖ, которая наряду с ЮНИФЕ была создана МСЖД в целях разработки технических спецификаций эксплуатационной совместимости (ТСЭС) для высокоскоростных и обычных железнодорожных сетей ЕС.

В 2002 году ЕС принял и опубликовал ряд ТСЭС, конкретно предназначенных для высокоскоростной железнодорожной сети. После этого ЕС принял дополнительный ряд ТСЭС для обычных железных дорог, в том числе спецификации по таким аспектам, как "грузовой подвижной состав", "контроль, управление и сигнализация", "управление движением и операции", "применение средств телематики для грузовых перевозок и "шум", которые сейчас переводятся на 20 языков стран ЕС, после чего они будут опубликованы в Официальном вестнике. В финальной стадии принятия находится вторая серия спецификаций, касающихся "лиц с ограниченной способностью к передвижению" и "безопасности в железнодорожных туннелях".

Первоначальные ТСЭС для высокоскоростных железнодорожных линий находятся сегодня в процессе пересмотра и переиздания.

Европейское железнодорожное агентство (ЕЖДА) - учреждено Европейским союзом и в настоящее время формирует свою группу экспертов в штаб-квартире в Валансьене на севере Франции.

Он будет заниматься всеми вопросами эксплуатационной совместимости, которыми до сих пор занималась ЕАЭСЖ, и станет конечным "потребителем" результатов осуществления проекта САМНЕТ после его завершения в конце 2005 года. Он будет также отвечать за функционирование формирующейся Европейской системы железнодорожной сигнализации и связи - ЕСЖСС.

МСЖД имеет выгодное географическое положение и располагает очень хорошим техническим потенциалом для того, чтобы, действуя от имени сообщества железных дорог, тесно сотрудничать с ЕЖА. Для этой цели он учредил специальный отдел по вопросам эксплуатационной совместимости и безопасности, которой будет служить центральной структурой, вокруг которой будет осуществляться работа на этом направлении.

Европейская система управления железнодорожным движением (ЕСУЖД) - Система контроля и управления движением поездов ЕТКС, международные технические требования к которой были составлены МСЖД в сотрудничестве с предприятиями по изготовлению систем железнодорожной сигнализации и заинтересованными железными дорогами, и система радиосвязи ГСМ-Р, являются составными элементами Европейской системы управления железнодорожным движением (ЕСУЖД), которая была разработана при поддержке Европейского союза.

ЕТКС, являющаяся единой сигнальной системой, обеспечивает возможность для беспрепятственного трансграничного высокоскоростного сообщения, а также для движения обычных пассажирских и грузовых поездов.

Эта система, позволяющая повысить уровень безопасности и добиться максимального использования имеющейся пропускной способности железнодорожной сети, начинает играть исключительно важную роль в деле обеспечения эффективности железнодорожного транспорта в плане продуктивности и затрат.

Параллельно осуществляется проработка вариантов внедрения ресурсосберегающего и высокоэффективного путевого оборудования для ЕТКС, с тем чтобы в будущем управляющие железных дорог могли гибко использовать подвижной состав, оснащенный бортовой системой ЕСУЖД/ЕТКС/ГСМ-Р, на своей сети.

Сегодня, когда системы ГСМ-Р внедряются на большей части европейской сети, они становятся объектом повышенного интереса за ее пределами. Проект ЕСУЖД/ГСМ-Р, осуществляемый МСЖД, нацелен на обеспечение соблюдения технических параметров ГСМ-Р, разработанных ранее в рамках проекта ЕИРЕНЕ, с учетом перспективного плана развития системы, составленного сообществом железных дорог, а также тех вопросов и проблем, которые возникают в процессе осуществления работ. Он будет осуществляться в тесном взаимодействии с назначенным недавно координатором ЕС по ЕСУЖД и его группой.

В составе рабочих групп, участвующих в проекте ЕСУЖД/ГСМ-Р, объединены нынешние и будущие пользователи ГСМ-Р, что помогает первым в достижении их целей и позволяет вторым - как и железнодорожной отрасли в целом - быть в курсе происходящих событий.

Глобальный уровень

Это повышенное внимание ко всем трем аспектам управления в области безопасности (люди, процесс осуществления перевозок и эффективность), а также более четкое уяснение того, что ожидает общество от железнодорожного сектора, позволит сохранить стратегический интерес высокого уровня к проблеме обеспечения безопасности во всем мире. Вместе с тем грань между затратами, эффективностью системы и выгодами от повышения уровня безопасности является очень тонкой. Поэтому сектор должен сохранять чувство реализма при разработке своих предложений, ни на минуту не забывая о том, что другие транспортные отрасли предпринимают не менее настойчивые усилия в целях неуклонного повышения уровня безопасности. Эти успехи найдут широкий отклик в средствах массовой информации, поскольку прогресс в этих секторах является очень внушительным.

Всем предприятиям железнодорожного сектора нужно четко сознавать, что МСЖД настойчиво занимается разработкой нашей программы управления в области безопасности в жестких законодательных, политических, рыночных и социальных условиях, стараясь при этом сохранить свою ведущую позицию в плане обеспечения безопасности и свою роль мирового лидера в сфере общественных перевозок.

Работа "Платформы безопасности"

Введение

Учет факторов риска имеет жизненно важное значение для железнодорожного сектора. Наибольшее влияние на общий уровень безопасности на железнодорожной сети оказывает риск для третьих сторон (обусловленный факторами, находящимися вне сферы контроля железнодорожного сектора). Пассажиры, находящиеся в поездках, составляют лишь незначительную часть жертв аварий на железных дорогах. Анализ данных показывает, что вероятность ранений среди третьих сторон в четыре раза выше, чем среди пассажиров, находящихся в поезде. В целом, основная часть риска, имеющего актуальное значение для отрасли, лежит именно в этой области и по большей части является результатом инцидентов на железнодорожных переездах и пересечения путей в неустановленных местах.

"Платформа безопасности", действующая в качестве консультативного органа для деятельности МСЖД в области обеспечения безопасности, имеет своей главной задачей составление рекомендаций и разработку мер, позволяющих учитывать, смягчать или устранять эти факторы риска, а также ликвидировать их первопричины и последствия.

Состав

"Платформа безопасности" объединяет в своем составе директоров отделов по вопросам безопасности компаний, входящих в состав МСЖД, из следующих стран: Австрии, Бельгии, Великобритании, Германии, Индии, Испании, Италии, Польши, Соединенных Штатов Америки, Франции, Швейцарии, Швеции и Японии. В числе этих компаний имеются и компании, занимающиеся управлением инфраструктурой, и железнодорожные предприятия, а также такие представительские организации, как СЕЖД и УЕЖДИ в Европе и ФЖДА/ААЖД в США. Существенным дополнительным фактором обеспечения независимости является наличие представителей от таких организаций, как СБЖТ из Великобритании.

Цель

Цель "Платформы безопасности" состоит в следующем:

- определение мер или направлений деятельности (имеющих отношение к обеспечению безопасности всей системы в рамках железнодорожного сектора), которые могут способствовать поддержанию или повышению уровней безопасности и параллельно с этим стимулировать увеличение объема международных железнодорожных перевозок;
- содействие поддержанию высокого общесистемного уровня безопасности в железнодорожном секторе;
- облегчение процедур управления в области безопасности в ключевых точках взаимодействия между компаниями, занимающимися управлением инфраструктурой, и железнодорожными предприятиями, между железнодорожными предприятиями, между компаниями, занимающимися управлением инфраструктурой, и между железнодорожным сектором и национальными органами, отвечающими за обеспечение безопасности.

Принятие решений

"Платформа безопасности" - это орган с многопрофильным консультативным статусом, который не имеет полномочий на принятие решений, обладающих обязательной силой.

Вместе с тем в силу своего влиятельного положения "Платформа безопасности" способна формулировать мнения по различным вопросам и издавать рекомендации, которые могут учитываться органами, несущими повседневную ответственность за функционирование железнодорожной сети.

"Платформа безопасности" может, в частности:

- содействовать проведению обмена мнениями и достижению взаимопонимания по различным вопросам между участниками;
- добиваться сближения позиций по ключевым вопросам в интересах повышения безопасности и увеличения объема международных перевозок;
- содействовать обеспечению одобрения подходов, по которым достигнуты общие позиции, на высоком уровне;
- добиваться их применения и содействовать их применению;
- выявлять вопросы, касающиеся общесистемной безопасности в железнодорожном секторе, и разрабатывать проекты в комплексных областях (управление в вопросах безопасности, человеческий фактор, техника безопасности, сигнализация, подвижной состав и т.д.), в которых имеются особые проблемы, имеющие отношение к общесистемной безопасности, а также ключевые точки взаимодействия;
- поощрять обмен передовым опытом и повышение квалификации в вопросах управления в области общесистемной безопасности;
- осуществлять контроль и проводить анализ эффективности функционирования системы в целях стимулирования дискуссий по наиболее важным проблемам и затем выносить рекомендации в отношении решения этих проблем и учета выявленных тенденций;
- разрабатывать и представлять ежегодную программу МСЖД по вопросам обеспечения безопасности.

Текущие и намечаемые проекты

В настоящее время "Платформа безопасности" осуществляет или разрабатывает проекты в следующих областях:

- общие целевые рубежи, показатели и методы в области обеспечения безопасности;
- анализ эффективности функционирования системы и выявление тенденций;
- железнодорожные переезды;
- использование сигналов, подаваемых в случае опасности;
- языковая компетентность;
- регистрация данных (событий);
- стандартизация в вопросах, связанных с наркотиками и алкоголем;
- глоссарий терминов и определений с надлежащим толкованием, которые используются в современных процедурах управления в области безопасности.

Ежегодный семинар по вопросам безопасности

Этот семинар организуется МСЖД в сентябре каждого года, с тем чтобы все его члены могли собраться и принять участие в совещательном обмене опытом, накопленном как внутри сообщества железных дорог, так и за его пределами. В программу включены заседания "за круглым столом" в качестве платформы для обсуждения вопросов тематического характера, в котором участвуют все стороны, вносящие свой вклад в работу семинара. На 2005 год была выбрана тема "Управление в области безопасности в ключевых аспектах взаимодействия", и в ходе этого семинара МСЖД заслушал сообщение по данной теме от многочисленных коллег не только из железнодорожного сектора, но также из автомобильной отрасли.

Программа работы в области обеспечения безопасности

МСЖД публикует ежегодную программу работы по вопросам обеспечения безопасности, которая в настоящее время имеет пять основных разделов, указанных выше.