



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/AC.9/2
13 August 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Специальная многопрофильная группа экспертов по
безопасности в (железнодорожных) туннелях

**ДОКЛАД О РАБОТЕ ПЕРВОЙ СЕССИИ СПЕЦИАЛЬНОЙ
МНОГОПРОФИЛЬНОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ В
(ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ) ТУННЕЛЯХ
(27-28 июня 2002 года)**

УЧАСТНИКИ

1. Первая сессия Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в (железнодорожных) туннелях состоялась в Женеве 27-28 июня 2002 года. В работе сессии приняли участие представители следующих стран - членов ЕЭК ООН: Австрии, Германии, Испании, Италии, Нидерландов, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции и Швейцарии. В сессии также участвовали Международный союз железных дорог (МСЖД) и менеджер проекта ЕЭК ООН в области трансъевропейского железнодорожного сообщения.

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. С приветственным словом к участникам первой сессии Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в (железнодорожных) туннелях обратился директор Отдела транспорта ЕЭК ООН, который подчеркнул, что фактически эта сессия является шестым совещанием Группы, учрежденной Комитетом по внутреннему транспорту. Он напомнил участникам о том, что первые пять совещаний были посвящены проблемам безопасности в автодорожных туннелях, и по итогам их работы в декабре 2001 года были подготовлены Рекомендации Группы экспертов по безопасности в автодорожных туннелях. Далее он подчеркнул, что значительный вклад, который Специальная многопрофильная группа экспертов могла бы внести в повышение безопасности в железнодорожных туннелях, состоит в составлении всеобъемлющего каталога мер, основанных на наилучшей национальной практике, и в разработке общесогласованных рекомендаций в отношении различных аспектов безопасности в железнодорожных туннелях. Он отметил, что положения действующих международных нормативно-правовых документов по этим вопросам, разработанных Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ), могут быть недостаточными для обеспечения высокого уровня безопасности в железнодорожных туннелях, и рекомендации, подготовленные Специальной группой могут послужить надежной основой для последующего внесения поправок в эти документы соответствующими вспомогательными органами КВТ.

3. Директор предложил участникам как можно шире использовать результаты работы, осуществляемой в рамках других форумов, и просил соответствующие правительства и организации и впредь принимать активное участие в работе Специальной группы. Далее он отметил, что доклад о результатах этой работы должен быть в 2004 году представлен КВТ, который затем поручит своим вспомогательным органам выявить те рекомендации, которые можно было бы сделать юридически обязывающими путем их включения в различные соответствующие соглашения и конвенции ЕЭК в области транспорта.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/AC.9/1

4. Повестка дня была утверждена без изменений.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

5. Председателем и заместителем Председателя Специальной группы экспертов были избраны соответственно г-н Фаджер (Соединенное Королевство) и г-н К.-Й. Бигер (Германия).

ПОЛОЖЕНИЕ О КРУГЕ ВЕДЕНИЯ И МАНДАТ

Документация: TRANS/AC.9/2002/1, TRANS/SC.2/196, ECE/TRANS/139

6. Специальная многопрофильная группа экспертов рассмотрела проект положения о круге ведения и мандат и утвердила их в том виде, в котором они приведены в приложении 1 к настоящему докладу.

ОБЗОР ДОКУМЕНТАЦИИ, КАСАЮЩЕЙСЯ БЕЗОПАСНОСТИ В ТУННЕЛЯХ

Документация: TRANS/SC.2/1999/20; неофициальный документ № 1; неофициальный документ № 2; неофициальный документ № 3; неофициальный документ № 4; неофициальный документ № 5; неофициальный документ № 6

7. Специальная группа экспертов приняла к сведению документы, распространенные секретариатом, и постановила приступить к подробному рассмотрению обновленного варианта неофициального документа № 4, который был распространен МСЖД в ходе совещания.

8. Группа экспертов провела предварительный обмен мнениями о целях, сфере охвата и общих аспектах безопасности в железнодорожных туннелях. Сознвая то, что, несмотря на все меры, абсолютная безопасность является недостижимой и что проблему безопасности в туннелях нельзя рассматривать в отрыве от норм и процедур обеспечения безопасности в отношении всей остальной железнодорожной сети, участники приняли решение о том, что основной целью рекомендаций должно быть обеспечение безопасных условий в железнодорожных туннелях для пассажиров, машинистов и грузов за счет сочетания мер, касающихся инфраструктуры, эксплуатационно-технических условий и подвижного состава.

9. Участники далее согласились с тем, что сфера будущих рекомендаций должна охватывать все типы железнодорожных туннелей на железнодорожных магистралях применительно к туннелям протяженностью свыше 1 000 м, используемых для всех типов перевозок - пассажирских и грузовых, включая также комбинированные перевозки.

Первоочередное внимание в рекомендациях должно уделяться мерам безопасности в новых туннелях, хотя также необходимо включить в них положения о существующих туннелях с учетом ограничений, обусловленных их физическими параметрами. Что касается туннелей очень большой протяженности, то рекомендации могут послужить основой для использования также дополнительных мер безопасности. Наряду с этим Группа экспертов приняла решение не рассматривать в настоящее время вопрос о подземных платформах и подземных железных дорогах/метрополитене в городских районах.

10. Было также решено, что рекомендации должны затрагивать лишь аспекты безопасности железнодорожного транспорта в туннелях и не должны включать общие положения о безопасности, поскольку таковые входят в сферу компетенции национальных органов власти, отвечающих за безопасность (министерство внутренних дел, полиция), и, в ряде случаев, конкретные нормы в отношении железнодорожного транспорта. Группа экспертов сочла, что положения о безопасности в туннелях могли бы также играть важную роль в случае аварий, связанных с террористическими актами, поскольку цели в данном случае остаются теми же - безопасность пассажиров и машинистов и их безопасная эвакуация.

11. В ходе последующего обсуждения участники затронули ряд общих аспектов, относящихся к безопасности в туннелях. Было отмечено, что существует целый ряд норм и правил, не относящихся конкретно к туннелям, но оказывающих значительное воздействие на безопасность движения в них (например, нормы пожарной безопасности подвижного состава, нормы функциональной совместимости, профессиональная подготовка поездных бригад и т.д.). Было также отмечено наличие ряда различных подходов к обеспечению безопасности в туннелях. В некоторых странах такой подход опирается на оценку явных рисков, тогда как в других - меры безопасности определяются независимо от оценки конкретных рисков, относящихся к туннелям.

12. Наряду с этим было отмечено, что можно выделить три основных типа аварий, происходящих в туннелях: сход с рельсов, столкновение и пожар. Другие типы аварий, обычные для открытого рельсового пути (например, столкновения на железнодорожных переездах, столкновения с препятствиями на железнодорожном пути, сход с рельсов из-за естественных опасностей), как правило, невозможны в туннелях. В силу этого факта и менее сложных эксплуатационно-технических условий частотность аварий в туннелях в расчете на поезд-километр является более низкой по сравнению с открытыми путями и железнодорожными станциями. В отличие от открытой колеи, аварии, связанные с пожаром в туннеле, являются более сложными и с учетом закрытости пространства они могут иметь катастрофические последствия. Дым и высокая температура могут не только

привести к смерти пассажиров и машинистов, но и усложнить самостоятельное спасение и препятствовать доступу аварийно-спасательных служб. Поскольку пожары в поездах представляют собой важнейший и особый риск для туннелей, а также с учетом их возможных катастрофических последствий, в рекомендациях этому виду аварий следует уделить особое внимание, однако при этом не следует исключать в надлежащих случаях ссылки на другие возможные виды аварий в туннелях.

13. Группа экспертов также обсудила различные существующие стратегии ликвидации аварий и подходы к организации и контролю за безопасностью движения в туннелях. Для некоторых туннелей можно для каждого туннеля создать центр контроля за безопасностью, тогда как в других странах со значительным количеством туннелей такая организационная модель является невозможной ни по техническим, ни по экономическим соображениям, и поэтому центры контроля за безопасностью движения в туннелях создаются для группы туннелей или же их функции передаются обычным диспетчерским центрам, осуществляющим управление железнодорожным движением.

14. Было также высказано мнение, что комплексный подход к проблеме обеспечения безопасности должен включать не только конкретные меры безопасности, но и охватывать меры по регулярному эксплуатационно-техническому обслуживанию объектов инфраструктуры и оборудования, процедуры эвакуации, профессиональную подготовку машинистов и аварийно-спасательных и пожарных подразделений. В ряде стран применение такого подхода позволило снизить количество аварий, обеспечить оперативное реагирование со стороны пожарных и аварийно-спасательных подразделений, а также повысить уровень общей безопасности.

15. В заключение Группа экспертов наметила следующие основные области, в которых будут рассмотрены рекомендации по повышению безопасности: i) инфраструктура, ii) подвижной состав и iii) эксплуатация. В каждой из этих областей следует предложить комплекс рекомендаций, охватывающих профилактические меры (хотя они и не относятся конкретно к туннелям, но оказывают воздействие на всю железнодорожную сеть), меры по уменьшению последствий аварий и меры, направленные на облегчение самостоятельного спасения и работы аварийно-спасательных служб.

ПЛАН РАБОТЫ

Документация: TRANS/AC.9/2002/2

16. Специальная группа экспертов утвердила свой план работы, содержащийся в приложении 2 к настоящему докладу.

17. Специальная группа экспертов установила следующие предварительные сроки для проведения ее предстоящей сессии:

Вторая сессия: 25-26 ноября 2002 года

ПРОЕКТ ВОПРОСНИКА ПО БЕЗОПАСНОСТИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ

Документация: TRANS/AC.9/2002/3

18. Специальная группа экспертов рассмотрела проект вопросника, подготовленный секретариатом, и предложила внести в него ряд изменений. Группа приняла решение о том, что распространить следует лишь часть А вопросника. Ответы на вопросник должны также содержать иллюстрации существующих мер безопасности для репрезентативных туннелей в отношении того, используются ли они применительно к перевозке пассажиров или грузов или для того и другого. Группа экспертов просила секретариат как можно скорее распространить вопросник с внесенными в него поправками среди всех правительств стран - членов ЕЭК ООН и предложить им представить секретариату запрашиваемые данные и информацию.

19. Специальная группа экспертов утвердила вопросник, содержащийся в приложении 3 к настоящему докладу.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

20. Со ссылкой на дату проведения второй сессии (25-26 ноября 2002 года) и, следовательно, короткий срок для подготовки документов для перевода было указано на необходимость строгого соблюдения крайнего срока представления ответов на вопросник. С учетом его важности для всех стран-членов и его значения для будущей успешной работы Группа экспертов также просила секретариат принять все возможные меры для обеспечения перевода на русский язык документа МСЖД "Безопасность в железнодорожных туннелях".

ДОКЛАД

21. В соответствии с решением Специальной многопрофильной группы экспертов настоящий доклад был подготовлен секретариатом после окончания работы сессии в консультации с Председателем.

Приложение 1

ПОЛОЖЕНИЕ О КРУГЕ ВЕДЕНИЯ МНОГОПРОФИЛЬНОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ В (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ) ТУННЕЛЯХ

- Составить перечень всех автодорожных и железнодорожных туннелей большой протяженности в регионе ЕЭК с учетом исходной протяженности (например, 1 000 м или более) для железнодорожных туннелей в соответствии с решением рабочей группы;
- подготовить перечень всех серьезных пожаров и по возможности крупных дорожно-транспортных происшествий, которые имели место в европейских туннелях за последние 40 лет (по возможности) с указанием их причин (если они известны), и обобщить наиболее важные выводы по всем этим крупным дорожно-транспортным происшествиям (если таковые известны);
- осуществить по возможности сбор информации о положениях, касающихся безопасности систем управления эксплуатацией туннелей;
- произвести сбор имеющейся документации (правил, докладов, рекомендаций, выводов...) в области безопасности в туннелях в рамках Европейского союза и соответствующих международных организаций (МСЖД, ОСЖД, СЕЖД, ЕКМТ, ОТИФ и т.д.) и перечислить направления деятельности этих организаций;
- подготовить рекомендации по повышению безопасности туннелей, которые планируется строить в будущем;
- подготовить на согласованной основе в форме рекомендаций и/или предложений по поправкам к действующим правовым документам минимальные предписания в отношении безопасности, касающиеся эксплуатации, текущего содержания, ремонта, модернизации, реконструкции и обновления туннелей различных типов и протяженности, а также условий движения в этих туннелях, в частности по следующим вопросам: сигнализация, подвижной состав/транспортные средства, опасные грузы, подготовка водителей;
- эти рекомендации и/или поправки должны, в частности, способствовать сведению к минимуму опасности дорожно-транспортных происшествий в туннелях и в то же время максимальному повышению экономической эффективности строительства и эксплуатации туннелей.

Предлагается включить в состав Многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях представителей SC.2, WP.15, а также соответствующих международных правительственных и неправительственных организаций и экспертов по туннелям, назначенных государствами - членами Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

Группа экспертов должна приступить к работе в июне 2002 года и завершить ее осенью 2003 года, представив вышеуказанные рекомендации, которые будут рассмотрены соответствующими вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту.

Приложение 2

ПЛАН РАБОТЫ СПЕЦИАЛЬНОЙ МНОГОПРОФИЛЬНОЙ ГРУППЫ
ЭКСПЕРТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ В (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ) ТУННЕЛЯХ

| Мероприятие | Даты/предельные сроки | Цели, деятельность и итоги |
|--|--|---|
| Первая сессия Специальной многопрофильной группы экспертов (железнодорожные туннели) | 27-28 июня 2002 года | Рассмотрение положения о круге ведения и документов; подготовка плана работы и вопросника; обсуждение конкретных проблем безопасности в туннелях |
| Пятьдесят шестая сессия Рабочей группы по железнодорожному транспорту | 16-18 октября 2002 года | Рассмотрение первоначальных результатов |
| Вторая сессия Специальной многопрофильной группы экспертов (железнодорожные туннели) | 25-26 ноября 2002 года | Обсуждение конкретных проблем безопасности в туннелях (продолжение) |
| Шестидесят пятая сессия Комитета по внутреннему транспорту | 18-20 февраля 2003 года | Рассмотрение промежуточного доклада |
| Третья сессия Специальной многопрофильной группы экспертов (железнодорожные туннели) | Март 2003 года (предварительно 27-28) | Рассмотрение ответов на вопросник и разработка первоначального проекта рекомендаций по безопасности в туннелях |
| Четвертая сессия Специальной многопрофильной группы экспертов (железнодорожные туннели) | Июнь 2003 года (предварительно 26-27) | Завершение работы над рекомендациями по безопасности в туннелях |

| Мероприятие | Даты/предельные сроки | Цели, деятельность и итоги |
|--|---------------------------------------|--|
| Шестьдесят шестая сессия Комитета по внутреннему транспорту | Февраль 2004 года | Рассмотрение хода работы по вопросу о безопасности в туннелях и возможности организации совещания за "круглым столом" по безопасности в железнодорожных туннелях, на котором выступят члены Специальной группы |
| Пятое совещание Специальной многопрофильной группы экспертов (железнодорожные туннели) | Март 2004 года (предварительно 18-19) | Обзор работы, выполненной вспомогательными органами КВТ, и рекомендаций в отношении будущей работы, если возникнет такая необходимость |

Приложение 3

Многопрофильная группа экспертов ЕЭК ООН по безопасности в (железнодорожных) туннелях (АС.9)

ВОПРОСНИК ПО БЕЗОПАСНОСТИ В ТУННЕЛЯХ

ПРАВИЛА И ОБЩИЕ ДАННЫЕ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ

1. Действуют ли в Вашей стране какие-либо законодательные положения, правила, рекомендации по безопасности в железнодорожных туннелях (касающиеся конфигурации, инфраструктуры, оборудования, сигнализации, эксплуатации, движения, обучения и профессиональной подготовки машинистов и т.д.)? Если они действуют, то просьба привести подробную информацию и представить все документы.
2. Считаете ли Вы указанные выше документы достаточными? Если вы их таковыми не считаете, то просьба привести подробные пояснения.
3. Рассматривают ли Ваши власти возможность внесения каких-либо изменений в указанные выше документы? Если они такую возможность рассматривают, то просьба привести подробную информацию и представить существующие проекты этих документов.
4. Существует ли в Вашей стране какая-либо конкретная методика оценки рисков, связанных с туннелями, и управления такими рисками? Если такая методика существует, то просьба привести подробную информацию и представить документы.
5. Классифицируются ли в Вашей стране железнодорожные туннели по степени риска аварий, связанных с их эксплуатацией, и предусматривается ли такая классификация в будущем? Если такая классификация предусматривается, то просьба представить подробную информацию и документы.
6. Просьба представить любую имеющуюся информацию и статистические данные о пожарах, авариях и нарушениях движения в железнодорожных туннелях в Вашей стране.

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ

Настоящий вопросник по безопасности в железнодорожных туннелях был утвержден Специальной многопрофильной группой экспертов по безопасности в (железнодорожных) туннелях на ее первой сессии, состоявшейся 27-28 июня 2002 года. Кроме того, данный вопросник в формате MS-EXCEL представлен в Интернете по следующему адресу: <http://www.unece.org/trans/main/ac.9/2002.3.doc>.

ПРАВИЛА И ОБЩИЕ ДАННЫЕ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ

В вопроснике запрашивается информация о действующих в Вашей стране законодательных положениях и правилах, а также общие сведения о ситуации в области безопасности в железнодорожных туннелях. Помимо ответов, представленных на вопросы 1-5, Вы можете прислать любую другую необходимую по Вашему мнению информацию предпочтительно на английском или французском языке.
