



---

## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

#### Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

##### Шестьдесят пятая сессия

Женева, 19–21 октября 2022 года

Пункт 3 d) предварительной повестки дня

**Европейское соглашение о важнейших линиях  
международных комбинированных перевозок  
и соответствующих объектах: базовые сети**

### Базовые сети

#### Записка секретариата

## I. Введение

1. На своей предыдущей сессии в 2021 году Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) при обсуждении вопроса о возможном создании базовой сети в рамках Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) поручила секретариату связаться с Договаривающимися сторонами СЛКП и просить их: i) определить линию или линии, проходящие через их территории, которым, возможно, следует придать статус базовой линии, т. е. линии, на которой в случае чрезвычайной ситуации будут применяться специальные процедуры; и ii) предложить, что именно должны включать в себя эти специальные процедуры.

2. В настоящем документе обобщена информация, собранная секретариатом по пунктам i) и ii) выше.

## II. Предложения по базовым линиям и процедурам

3. 22 июня 2022 года секретариат напомнил координаторам всех стран, являющихся Договаривающимися сторонами СЛКП, о решении WP.24 относительно базовых сетей и просил направить информацию по пунктам i) и ii) выше.

4. На момент подготовки настоящего документа ответы были получены от следующих стран: Австрии, Болгарии, Германии, Греции, Латвии, Сербии, Турции и Чехии.

5. В отношении базовых сетей были сделаны следующие предложения:

- Австрия: базовые линии для стран Европейского союза должны быть эквивалентны линиям сети ТЕС-Т, которые обозначены как базовые и расширенные базовые, т. е. для Австрии такими линиями будут: С-Е 43, С-Е 45,



С-Е 50 (без участка Бухс — Инсбрук), С-Е 52, С-Е 55 (без участка Горни-Двориште — Зуммерау — Линц), С-Е 63, С-Е 65, С-Е 67, С-Е 451 и С-Е 551.

- Болгария: все линии СЛКП в Болгарии имеют одинаковый статус в отношении аварийных процедур; нет необходимости делать какую-либо линию приоритетной.
  - Чехия: базовые линии должны быть эквивалентны линиям сети ТЕС-Т, которые обозначены как базовые.
  - Германия: базовые линии могут быть определены только после достижения общего понимания относительно специальных процедур и соответственно требований, которые необходимо соблюдать в случае аварийных ситуаций на таких линиях.
  - Греция: в качестве базовых предлагается использовать следующие линии: С 70/2, С-Е 85, С-Е 853, С-Е 855, С 85/1 (до Флорины), С 85/2 (до Аминдеона), С85/3 (от Калабаки) и С 84/4 (до Эйна).
  - Латвия: всем трем линиям, включенным в перечень линий СЛКП в Латвии, т. е. С 12, С 14 и С-Е 75, следует придать статус базовых линий.
  - Сербия: приоритет отдается линиям С-Е 70 и С-Е 85.
  - Турция: линии, на которых будут применяться специальные процедуры, пока не обозначены.
6. В отношении базовых сетей были сделаны следующие предложения:
- Австрия: в случае возникновения чрезвычайной ситуации используется Руководство по международному управлению в чрезвычайных ситуациях, см. URL: <https://rne.eu/wp-content/uploads/RNE-International-Contingency-Management-handbook-v-2.0.pdf>. В нем определены: а) способы выявления сбоев в работе, имеющих международное значение, и сроки объявления о них; б) алгоритмы обеспечения бесперебойной работы на международном уровне; в) должностные позиции, необходимые для международного сотрудничества; г) контактные лица; е) заранее определенные процедуры и передовая практика. Кроме того, разработаны тематические исследования для анализа принципов перераспределения в случае сбоев в работе. Существуют также национальные правила, регулирующие распределение пропускной способности в случае сбоев или перегрузки, например Закон Австрии о железных дорогах 1957 года (Федеральный закон о железных дорогах, железнодорожном транспорте и перевозках по железным дорогам), первоначальный вариант: BGBl. № 60/1957, действующая редакция: BGBl. I Nr. 231/2021, § 65с и § 66; <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011302>). Компания, обслуживающая железнодорожную инфраструктуру, обязана разработать план действий в чрезвычайной ситуации с участием всех соответствующих государственных органов, которые должны быть проинформированы, а также принять все необходимые меры для нормализации ситуации. Если поступило объявление о перегрузке железнодорожной инфраструктуры, то орган по распределению назначает очередность выполнения заявок в определенном законом порядке. Процедуры, которым необходимо следовать, и критерии установления очередности, применяемые в отношении перегруженной железнодорожной инфраструктуры, должны быть отражены в условиях пользования железнодорожной сетью.
  - Болгария: в случае возникновения чрезвычайной ситуации международного значения используется Руководство по международному управлению в чрезвычайных ситуациях, см. URL: <https://rne.eu/wp-content/uploads/RNE-International-Contingency-Management-handbook-v-2.0.pdf>. На национальном уровне также существуют правила действий в чрезвычайных ситуациях, с которыми можно ознакомиться на сайте <https://www.rail-infra.bg/bg/302>.

- Чехия: любые нормы должны быть однозначными и соответствовать другим действующим международным нормам и нормам Европейского союза. Кроме того, они должны также предусматривать гибкие процедуры утверждения со стороны организаций, управляющих железными дорогами и инфраструктурой.
- Германия: если решение о специальных процедурах будет принято, то в первую очередь следует изучить существующие подходы к процедурам, которые действуют, например, на европейском уровне, поскольку потенциально они могут послужить хорошим примером для разработки специальных процедур, применяющихся в случае чрезвычайных ситуаций в рамках СЛКП.
- Греция: планы действий в чрезвычайных ситуациях были разработаны компетентными управляющими инфраструктурой для следующих категорий чрезвычайных ситуаций: инцидент на железной дороге (столкновение с автотранспортом, сход с рельсов, пожар, расцепление состава, утечка/распространение/растекание опасных грузов, разлив жидкости и т. д.), природные явления (например, экстремальные погодные условия), затруднения движения, эксплуатационные трудности (например, в связи с забастовкой), противодействие злонамеренным действиям в отношении объектов и оборудования, безопасности сотрудников и пассажиров; планы действий в чрезвычайных ситуациях также имеются для следующих четырех категорий происшествий: аварии в туннелях, эвакуация, столкновения и инциденты, связанные с опасными грузами; при этом планы действий в чрезвычайных ситуациях, связанных с пандемиями, отсутствуют.
- Латвия: в качестве основы для специальных процедур могут быть рассмотрены предложения, изложенные в документе ECE/TRANS/2022/19. В частности, следует пересмотреть двусторонние соглашения о пересечении границ или обеспечить выдачу машинистам разрешений на управление поездами на новых линиях — при условии что это не будет угрожать безопасности перевозок. В то же время для одних стран те или иные процедуры могут быть более актуальны, чем для других: так, использование альтернативных маршрутов, вероятно, более актуально для стран с большей территорией и соответственно более развитой сетью, тогда как для небольших стран варианты объездных маршрутов ограничены. Пропускная способность сети с шириной колеи 1520 мм и использование альтернативных маршрутов в этой сети регулируются планом формирования составов, любое изменение которого должно быть согласовано. Если действует несколько систем для распределения маршрутов поездов и эти системы не полностью совместимы, то могут возникнуть трудности с передачей необходимых данных для распределения маршрутов поездов. Более того, любая процедура, прежде чем она будет принята в качестве специальной процедуры, должна быть рассмотрена с точки зрения затрат на ее внедрение. Чрезмерно дорогие процедуры утверждать не следует, потому что по крайней мере некоторые страны, вероятно, будут не в состоянии их внедрить.
- Сербия: никакой конкретной информации представлено не было.
- Турция: никаких конкретных предложений не поступило. В соответствии с Планом реагирования на стихийные бедствия Управление по ликвидации последствий стихийных бедствий и чрезвычайных ситуаций при Министерстве внутренних дел Турецкой Республики учредило Рабочую группу по международной поддержке и сотрудничеству и ее подгруппу — Рабочую группу по транспорту и инфраструктуре. В случае чрезвычайной ситуации эта подгруппа определяет морские порты, аэропорты и пункты пересечения границы, которые будут использоваться. Эта информация передается Рабочей группе по международной поддержке и сотрудничеству для целей оповещения за рубежом.