

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам опасных грузов****Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ  
и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов**

Женева, 17–21 сентября 2018 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Аварии и управление рисками****Совершенствование отчета об аварии****Передано правительством Франции\* \*\****Резюме*

- Существо предложения:** Усовершенствовать отчет об аварии в разделе 1.8.5.
- Предлагаемое решение:** Создать соответствующую рабочую группу и определить ее круг ведения.
- Справочные документы:** ECE/TRANS/WP.15/150, пункты 74–79.

**Введение**

1. На своей последней сессии Совместное совещание рассмотрело неофициальный документ INF.42, в котором было сделано предложение начать работу по внесению изменений в отчет об аварии в разделе 1.8.5. Это предложение опирается на доклад Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА) о деятельности по оценке рисков и связанных с этим данных, содержащийся в неофициальном документе INF.26 той же сессии.

2. Поскольку указанные документы были представлены с опозданием Совместное совещание предложило Франции повторно направить свое предложение в виде официального документа (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150, пункт 79):

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 9 (9.2)).

\*\* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2018/26.



*«79. В связи с предложением, изложенным в неофициальном документе INF.42, определенную поддержку получило предложение о создании неофициальной рабочей группы. Совместное совещание предложило представителю Франции представить официальное предложение для осенней сессии. Делегациям было предложено до 1 июня 2018 года передать представителю Франции свои замечания по предлагаемому кругу ведения, приведенному в пункте 5 вышеуказанного неофициального документа».*

3. Какие-либо замечания, направленные на изменение первоначально предложенного круга ведения, получены не были. Таким образом, он официально выносится на рассмотрение Совместного совещания в том виде, в каком он приводится в неофициальном документе INF.42.

4. Основные элементы, согласованные на проведенном ЕЖДА рабочем совещании, не изменились, и неофициальный документ INF.26 прошлой сессии останется в повестке дня для рассмотрения вместе с этим предложением. Для облегчения письменного перевода вводная часть указанного документа воспроизводится в приложении к настоящему документу.

## Предложение

5. Круг ведения рабочей группы по внесению изменений в раздел 1.8.5 мог бы включать следующие пункты:

а) Изменить отчет в разделе 1.8.5, с тем чтобы он включал, в частности, все данные, необходимые для оценки рисков, и обеспечить более подробное описание того или иного события для лучшего понимания происшествий.

б) Подготовить образец отчета для сообщения об аварии в упрощенной форме. Учитывать возможность включения его в автоматизированную базу данных.

в) Рассмотреть материалы, представленные в ходе рабочего совещания по управлению рисками при перевозке опасных грузов, в частности список, составленный группой А, и "таблицу вводных параметров" для согласованной модели оценки рисков.

г) Согласовать с "проектом общей системы представления отчетности о происшествиях" (ОСП) на железнодорожном транспорте для недопущения противоречий и/или дублирования в отчетности».

## История вопроса

6. В 2014 году Совместное совещание предложило провести рабочее совещание по управлению рисками под эгидой ЕЖДА для изучения того, какая информация необходима для оценки риска, при этом было принято решение о том, что можно было бы *«при необходимости, создать неофициальную рабочую группу для усовершенствования раздела 1.8.5 и разработки базы данных»* (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136).

7. Весной 2015 года было отмечено, что в ходе указанного совещания работа по подготовке перечня необходимых данных завершена не была. Вместе с тем выяснилось, что нынешняя система отчетности не приспособлена к оценке рисков. В то же время проводился эксперимент по созданию базы данных. Для прояснения этой ситуации Совместное совещание постановило провести обследование с целью *«сбора информации о том, каким образом в настоящее время каждое правительство обрабатывает данные, полученные из отчетов, которые составлены в соответствии с положениями раздела 1.8.5, и какую более подробную информацию следует собирать, с тем чтобы ее можно было бы использовать в рамках управления рисками»* (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/138, пункты 59 и 60).

8. Результаты такого обследования, в котором приняла участие 21 страна, были представлены осенью 2015 года. Было установлено, что, по мнению большинства респондентов, *«нынешние положения раздела 1.8.5 полностью выполняют ту роль,*

для которой они были предусмотрены, т. е. обеспечивают направление информации соответствующему органу (Совместному совещанию, WP.15, Комиссии экспертов МПОГ) в том случае, когда та или иная серьезная авария дает основания для пересмотра действующих положений». Вместе с тем «было отмечено, что существующий образец отчета о происшествиях не приспособлен для получения подробных статистических данных об авариях на уровне всего региона. Такие статистические данные необходимы для осуществления оценок риска, рассматриваемых в контексте рабочих совещаний ЕЖДА» (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140, см. пункт 87).

9. Кроме того, как показали результаты, нынешняя система отчетности не включает всю информацию, необходимую для анализа аварии, поскольку «60% органов запрашивают дополнительную информацию даже тогда, когда образец отчета полностью заполнен». В то же время «лишь 40% органов-респондентов высказались за доработку раздела 1.8.5». Это явное противоречие объясняется «тем фактом, что некоторая весьма подробная дополнительная информация, которую они желают получить, не может быть легко интегрирована в кодифицированный отчет» (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140, пункт 88).

10. С учетом имеющейся информации Совместное совещание на этой сессии приняло решение только о том, чтобы продолжать взаимодействовать с рабочим совещанием ЕЖДА.

## **Заключение**

11. Как представляется, на сегодняшний день результаты рабочих совещаний ЕЖДА предоставляют обширные данные, необходимые для подготовки полного отчета о происшествиях в соответствии с просьбой совместного совещания. Эти результаты позволяют также отреагировать на сомнения, высказанные в сентябре 2015 года по поводу трудности создания кодифицированного отчета.

12. Отмечая тот факт, что работой над оценкой рисков продолжают заниматься «группы экспертов пользователей» и что многие компетентные органы продемонстрировали свою заинтересованность в участии в работе таких групп, представляется очевидным, что условия для создания рабочей группы по улучшению отчета в разделе 1.8.5 уже выполнены. Совместному совещанию предлагается создать такую рабочую группу с предложенным кругом ведения, в который могут быть внесены поправки, сочтенные необходимыми.

## Приложение

Ниже для справки приводится вводный текст информационного документа INF.26, представленного Европейским железнодорожным агентством на рассмотрение Совместного совещания на его весенней сессии 2018 года. Добавления 1, 2 и 3, на которые делается ссылка в настоящем приложении, содержатся в неофициальном документе INF.26.

### **«Информация, представленная для обсуждения вопроса об улучшенной системе отчетности о происшествиях при перевозке опасных грузов внутренним транспортом»**

#### **Информация общего характера**

Как указано в протоколе осенней сессии Совместного совещания 2017 года, ЕЖДА было напомнено о том, что рабочие совещания на тему "дорожная карта" по перевозке опасных грузов должны способствовать пересмотру содержания образцов отчетов об авариях/инцидентах.

В целях содействия этому анализу ЕЖДА представляет с настоящим документом ряд материалов, касающихся возможного совершенствования отчетов о происшествиях при перевозке опасных грузов.

ЕЖДА считает, что эти представления должны быть рассмотрены Совместным совещанием, при этом оно было бы заинтересовано в том, чтобы узнать мнения делегатов относительно возможных дальнейших действий в данной области.

#### **Представление 1**

Представленное в ходе осенней сессии 2017 года руководство по оценке рисков в рамках системы управления рисками при перевозке опасных грузов внутренним транспортом позволит разработать согласованный метод оценки рисков, применимый к трем видам перевозки внутренним транспортом.

Для проведения обзора основных параметров, используемых для оценки риска, в добавлении 1 приводится проект перечня параметров.

ЕЖДА считает, что будущие системы отчетности должны облегчить осуществление согласованной методики оценки рисков в плане предоставления доступных соответствующих статистических данных по наиболее важным параметрам.

#### **Представление 2**

Другой важный вклад касается предложения ЕЖДА о разработке Общей системы отчетности о происшествиях (на железнодорожном транспорте) (ОСП), которая будет охватывать происшествия при перевозке опасных грузов, как часть отчетности о происшествиях на железнодорожном транспорте.

Предложение ЕЖДА о разработке системы ОСП приводится в добавлении 2.

Это предложение находится на этапе консультаций с участием заинтересованных сторон. Представителям Совместного совещания предлагается внести свой вклад в эти консультации, направив свои замечания по адресу [coq@ega.europa.eu](mailto:coq@ega.europa.eu).

#### **Представление 3**

Результаты деятельности рабочей группы по "дорожной карте" по перевозке опасных грузов, касающиеся данных, приводятся в добавлении 3.

Они содержат проект перечня параметров, выявленных в существующих базах данных для отчетности и сочтенных группой подходящими в плане повышения уровня собранной информации о происшествиях при перевозке опасных грузов внутренним транспортом.

В целом рабочая группа постановила, что этот перечень параметров 1) может использоваться для улучшения информирования об отдельных происшествиях при перевозке опасных грузов и 2) если количество зафиксированных происшествий будет достаточным для того, чтобы составить репрезентативную выборку, может способствовать повышению достоверности статистических данных.

## **Заключение**

Представленные в настоящем документе материалы связаны на нескольких уровнях, и поэтому для выработки практического и эффективного решения для будущих систем отчетности о происшествиях при перевозке опасных грузов внутренним транспортом необходима четкая координация, что позволит также повысить степень доступности ключевой информации для целей управления рисками.

Агентству будет интересно узнать мнение Совместного совещания в отношении следующих вопросов:

- соотношение предложения, касающегося ОСП (добавление 2), и отчетов о происшествиях при перевозке опасных грузов;
- необходимость улучшения существующих систем отчетности о происшествиях при перевозке опасных грузах внутренним транспортом;
- рамки, в которых Совместное совещание хотело бы продолжения разработки заинтересованными экспертами скоординированных систем отчетности».

---