



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/2007/3
8 February 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Восемьдесят вторая сессия

Женева, 7-11 мая 2007 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВК В ПРИЛОЖЕНИЯ А и В к ДОПОГ

Руководящие принципы оценки рисков при перевозке опасных грузов

Передано правительством Германии

РЕЗЮМЕ

Существо предложения: В настоящем рабочем документе содержится краткое описание целей и содержания руководящих принципов и рассматривается вопрос о выгодах и применимости этих руководящих принципов при использовании данной процедуры в ходе автомобильных перевозок опасных грузов.

Предлагаемое решение: Решение по дальнейшей процедуре

Справочные документы: INF.8 (восемьдесят первая сессия) и ECE/TRANS/WP.15/190

Цели и содержание руководящих принципов оценки рисков при перевозке опасных грузов

1. Вопрос об оценке рисков в целом и в ходе перевозок опасных грузов в частности привлекает все более пристальное внимание директивных органов и общественности. Вышеупомянутые руководящие принципы были разработаны для железнодорожных перевозок, с тем чтобы можно было провести обсуждение на рациональной основе.

2. Цель этих руководящих принципов - обеспечить единообразный подход к оценке рисков при железнодорожной перевозке опасных грузов. В этих руководящих принципах определены минимальные требования и содержатся рекомендации в отношении базовых подходов к анализу необходимости принятия специальных мер (например, маршрутных ограничений).

3. Руководящие принципы основаны на существующих международных стандартах, в которых рассматриваются аспекты оценки рисков при железнодорожной перевозке опасных грузов (например, на директиве 2004/49/ЕС о безопасности железных дорог и стандарте EN 50126 RAMS¹), а также на уже проверенных и опробованных процедурах или методах, используемых в национальных моделях анализа рисков в некоторых странах (Нидерланды, Соединенное Королевство, Франция и Швейцария). Их методы и критерии были установлены в результате осуществления директивы Севесо II (директивы 96/82/ЕС) об ограничении риска крупных аварий, связанных с опасными веществами.

4. В этих руководящих принципах содержатся определения основных технических терминов и требований в отношении анализа и оценки рисков. В них также изложена процедура анализа рисков (установление опасности, сбор данных, процедура создания так называемых "деревьев событий", определение и описание сценариев, определение коэффициентов риска (величин предполагаемого ущерба)). В качестве важных компонентов анализа риска особо упоминается следующее:

- a) связанные с авариями конструктивные параметры железнодорожной перевозки, которые имеют важное значение для определения сценариев (например, соответствующая технология, инфраструктура);
- b) минимальные требования, предъявляемые к собираемым данным;
- c) соответствующие факторы для моделирования последствий аварий (плотность населения, вспомогательные службы, погодные условия, топография, соответствующие последствия аварий и т.д.); и
- d) базовые процедуры для оценки рисков и формы их представления (индивидуальный риск испытать на себе последствия конкретной аварии; коллективные риски).

¹ Спецификация и доказательства надежности, эксплуатационной готовности, ремонтпригодности и безопасности (RAMS) для использования на железных дорогах.

5. И наконец, рассматриваются процедуры оценки, применяемые в отдельных государствах-членах.

Возможность перенесения на область применения ДОПОГ

6. В отличие от МПОГ в ДОПОГ не содержится четко выраженного требования в отношении доказательства необходимости ограничений, связанных с движением. Однако директивные органы просят предоставить им соответствующую базу для принятия решений. Не только заинтересованные отрасли промышленности, но и общественность имеют право на обеспечение транспарентности принимаемых мер.

7. Государствам-членам настоятельно предлагается разработать свои модели для эмпирического анализа рисков, установить критерии оценки и ввести в действие процедуры принятия решений в отношении их собственной ответственности. Таким образом, руководящие принципы могут оказать помощь, не посягая на суверенную компетентность, поскольку в них проводится различие между научным анализом фактов и процессом принятия политических решений. Поэтому директивные органы получают в свое распоряжение инструмент для оценки рисков и принятия профилактических мер безопасности. Они не должны больше зависеть от субъективно определяемых факторов опасности для разрешения изначально политической проблемы установления приемлемости или неприемлемости рисков. Таким образом, процесс принятия политических решений становится рациональным. Транспарентность решения обеспечивает его приемлемость для сторон, затрагиваемых этими мерами, и населения в целом. Эффективность мер повышается, поскольку они становятся более целенаправленными и эмпирически обоснованными.

9. Руководящие принципы базируются на общих и в значительной степени признанных научных методах анализа опасности и обеспечения безопасности, которые в настоящее время ориентированы на специфические условия железнодорожных перевозок. Аналогичным образом общие методы анализа рисков можно адаптировать и перенести для использования в иных концептуальных условиях работы автомобильного транспорта. В ходе отдельных целевых исследований этот метод анализа рисков уже применялся к автомобильным перевозкам опасных грузов. Иными словами, его практическая осуществимость уже доказана.

10. И наконец, следует отметить, что в будущем анализы рисков надлежит проводить для перевозок опасных грузов в автодорожных туннелях (директива 2004/54/ЕС от 29.04.2004, статья 3, приложение 1, пункт 3.7 - перевозка опасных грузов и статья 13). Выбор государств-членов будет зависеть от наличия соответствующего инструмента в

отличие от возможных обязательных правил, предписываемых на другом уровне (например, на уровне Европейского союза).

Предложение

11. Обсуждение в ходе последнего совещания WP.15 проводилось на основе слишком поздно представленного неофициального документа без подробной справочной информации. Тем не менее ряд делегатов высказались положительно по этому вопросу. Разъяснения, изложенные выше в самых общих чертах, являются попыткой убедить всех делегатов в целесообразности признания выгод от разработки руководящих принципов, имеющих необязательный характер.

12. Исходя из этого, Германия предлагает адаптировать руководящие принципы, разработанные для железнодорожных перевозок, к требованиям автомобильных перевозок и предусмотреть возможность применения этих скорректированных руководящих принципов в добровольном порядке. Германия может подготовить первоначальный проект такого скорректированного варианта и передать его WP.15 для проведения консультаций.
