



---

## **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

Берн, 17–21 марта 2014 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

Доклады неофициальных рабочих групп

### **Неофициальная рабочая группа по мультимодальной базе данных о происшествиях, связанных с перевозкой опасных грузов (Валансьен, 10–11 октября 2013 года)**

Передано правительством Франции<sup>1, 2</sup>

#### **Введение**

1. Сессия неофициальной рабочей группы состоялась 10–11 октября 2013 года в Валансьене в помещениях Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА).
2. В работе сессии приняли участие представители Бельгии, Германии, Испании, Нидерландов, Соединенного Королевства, Франции, Хорватии, Швейцарии, Европейского союза, ЕЖДА, ОТИФ, ЕЭК ООН, ЕСФХП и ЕАСНГ.
3. Совещание проходило под руководством Председателя Совместного совещания г-на Клода Пфоваделя (Франция).

---

<sup>1</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94; ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.7 (A1c)).

<sup>2</sup> Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2014/37.



## Справочная информация

1. На своей сессии в марте 2013 года Совместное совещание с интересом отметило (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, пункты 67–70), что после обсуждений, состоявшихся на предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/128, пункты 64 и 65), секретариат и правительство Франции совместными усилиями разработали проект базы данных, которая основана на базе данных, используемой во Франции, и которая может использоваться всеми компетентными органами для передачи секретариату сведений, требуемых в соответствии с разделом 1.8.5 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

2. Было также отмечено, что осенью 2013 года состоится совещание неофициальной рабочей группы для обсуждения порядка передачи данных, самого содержания базы данных и проблем согласованности и связанности критериев и данных с критериями и данными других баз данных, таких как база данных ЕЖДА, а также возможного пересмотра положений раздела 1.8.5.

3. В настоящем докладе подробно не рассматриваются все обсуждения, состоявшиеся в ходе данного совещания, однако содержится обзор основных вопросов, которые обсуждались в связи с совершенствованием программного обеспечения этой базы данных и образца самого отчета согласно существующим правилам и которые необходимо учитывать в ходе дальнейшей работы.

### День 1 (10 октября 2013 года)

4. В апреле 2013 года ЕЭК ООН предоставила базу данных о происшествиях, связанных с перевозкой опасных грузов, странам, участвующим в данном пилотном проекте (Бельгия, Германия, Испания, Нидерланды, Франция, Швейцария...). Несколько стран уже ввели данные в базу данных ЕЭК ООН. На основе первого опыта использования этой базы данных были высказаны различные замечания, внесены предложения и состоялись обсуждения.

5. Предоставленное странам-участницам программное обеспечение базы данных ЕЭК ООН является с технической точки зрения пригодным для работы. Участники высказали ряд замечаний, которые касались пользовательского интерфейса, толкования некоторых подписей данных и высказанных предложений. Обсуждались следующие основные вопросы:

а) просьба усовершенствовать оформление и пользовательский интерфейс: данные, которые вводятся в поля "Наименование компании", "Адрес электронной почты", могут превышать размер соответствующих полей для ввода;

б) просьба добавить дополнительные разделы (топография, погодные условия, последствия). Необходимость в них отчасти связана с ограниченностью информации, которую требуется предоставить в текущем образце отчета, содержащейся в подразделе 1.8.5.4 МПОГ/ДОПОГ;

в) уточнить толкование отдельных заголовков данных, таких как "Дата", "Время" (время самого происшествия или время первого звонка, полученного компетентными органами), "Город", "Местонахождение" (дополнительная информация), "Контактный код" (национальный регистрационный номер компании);

д) отображение перечня событий в обратном хронологическом порядке по дате события. Последнее событие должно находиться вверху перечня;

е) необходимо разграничить понятия "возгорание опасных грузов" и "внешнее возгорание". Понятие "возгорание" фигурирует в двух местах: в закладке "Описание происшествия" (если это применимо, следует отметить окно-флажок "Возгорание") и в закладке "Затронутые опасные грузы" (в контекстном списке "Тип повреждения"). Таким образом, пользователь может сигнализировать о наличии "внешнего возгорания", поставив метку в окне-флажке "Возгорание". Для того чтобы сообщить о "возгорании опасных грузов", также необходимо выбрать соответствующую позицию ("Возгорание") в контекстном списке типа повреждения;

ф) понятие "потеря" продукта фигурирует в трех различных местах. Поэтому для выработки единого толкования было предложено:

i) описание происшествия: необходимо поставить метку в окне-флажке "Потеря", если было получено сообщение о потере груза, независимо от количества потери (*если известно, что потеря произошла ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО в ходе спасательной операции, то ее отмечать не следует*);

ii) затронутые опасные грузы: в контекстном списке "Тип повреждения средства удержания" необходимо отметить "Потеря" в соответствии с указанным рядом количеством потери. Если количество потери неизвестно, то при ее наличии в списке типа повреждения следует отметить "Потеря";

iii) последствия происшествия: если количество потери соответствует критериям подраздела 1.8.5 (в зависимости от категории транспорта), необходимо выбрать поле "Да" в строке "Потеря продукта";

г) некоторые участники задали вопрос, касающийся срока включения того или иного происшествия в базу данных ЕЭК ООН. Когда пользователи привыкнут к пользованию данной системой, выполнение этой задачи может занять не более пяти минут. Но основной вопрос заключается в том, располагают ли они всей необходимой информацией о происшествии. На практике эта задача может быть разделена на два или три этапа, в зависимости от того, как они организуют свою работу, и от времени, необходимого для получения дополнительной информации (от полиции, спасателей, отчета в соответствии с разделом 1.8.5);

h) просьба добавить функцию, позволяющую загружать в базу данных полезные документы (отчеты, фотографии, ...), касающиеся происшествия;

i) просьба добавить функцию печати отчета о происшествии в соответствии с оформлением, приведенным в образце отчета о происшествиях в подразделе 1.8.5.4;

j) ряд просьб касался необходимости включения дополнительной, более подробной и структурированной информации в разделы "Топография", "Транспортная инфраструктура", "Описание" и "Причина" происшествия. Эти изменения могут касаться информации, которая в настоящее время включена в образец в подразделе 1.8.5.4 МПОГ/ДОПОГ, и они будут обсуждаться на сессии Совместного совещания. В этой связи Председатель отметил возможность более эффективного поиска в базе данных в будущем в том случае, если подробный перечень с описанием можно будет сортировать по категориям фактов и по времени.

6. Кроме того, ряд замечаний касался изменений, которые влекут за собой поправки к самому тексту МПОГ/ДОПОГ.

7. В существующие поля можно было бы добавить новые строки, для того чтобы как можно меньше использовать поля для ввода текста, так как в противном случае могут возникать проблемы с переводом. Примечания, которые вводятся в текстовые поля, по большей части необходимы в связи с тем, что кодированное описание недостаточно детализировано.

8. Были высказаны предложения об изменении отдельных полей и о включении новых полей. В некоторых случаях для этого также потребуется изменение образца отчета о происшествиях в подразделе 1.8.5.4, и поэтому такие изменения следует сначала рассмотреть на сессии Совместного совещания.

9. Описание места происшествия может быть приведено к единому стандарту с помощью идентификационного кода автодороги/железнодорожной дороги и километровой отметки. Использование для этого координат системы спутниковой навигации поддержано не было, поскольку такие координаты не всегда можно установить на месте происшествия. Это поле данных можно включить в качестве необязательного.

10. Было отмечено, что описания причин недостаточно для процедуры оценки риска. Было предложено структурировать такие причины по категориям, с тем чтобы лучше описать происшествие. Происшествия могут быть отсортированы в хронологическом порядке или представлены в виде иерархической диаграммы предложенного образца.

11. Обсуждалась возможность включения необязательных полей. Технически это возможно и позволило бы повысить гибкость такой базы данных, не выходя при этом за рамки предписаний раздела 1.8.5. Содержание таких необязательных полей должно определяться с учетом предполагаемого использования данных.

12. В разделе, посвященном описанию происшествия, пользователь должен иметь возможность вставлять гиперссылки или ссылки на фотографии или изображения.

13. Кроме того, были высказаны замечания общего порядка:

- представители отрасли выразили поддержку данному проекту;
- во избежание дублирования работы предлагалось провести анализ содержания других существующих баз данных (например, в области безопасности дорожного движения, перевозки опасных грузов другими видами транспорта), для того чтобы определить, какие данные можно скачать из этих баз и каким образом повысить совместимость. Было бы целесообразно ввести единый справочный номер для каждого происшествия, который считывался бы во всех подсоединенных базах данных;
- на этапе тестирования (пилотный проект) вопрос защиты данных, возможно, не актуален, однако перед тем как размещать базу данных в сети необходимо рассмотреть данный вопрос.

### **Презентация базы данных о происшествиях, используемой в Испании**

14. Представитель Испании выступил с докладом об используемой в этой стране с 2011 года базе данных (Каталония и Страна Басков не включены) для отчетов о происшествиях и получения информации (статистика и графики). Эти данные в Испании находятся в открытом доступе.

15. Все происшествия вводятся в базу данных (те из них, которые удовлетворяют критериям раздела 1.8.5, а также все остальные).

## **День 2 (11 октября 2013 года)**

16. ЕЖДА представило базу данных "E-Rail".

17. Состоялось обсуждение замечаний и предложений. В заключение неофициальная рабочая группа посчитала весьма целесообразным увязать эти две базы данных (базу данных ЕЭК ООН и базу данных "E-Rail"). Такая модель может быть в будущем воспроизведена в отношении аналогичных баз данных для других видов транспорта.

18. ЕЖДА просили представить соответствующее предложение на сессии Совместного совещания в марте.

## **Доклад ЕЖДА: отчеты о происшествиях на базе иерархической структуры причины происшествия**

19. Ранее этот доклад был включен в повестку дня Рабочего совещания по оценке и анализу рисков (9 октября).

20. Данный доклад опубликован на веб-сайте ЕЖДА.

21. Рабочая группа отметила, что такой подход будет способствовать структурной согласованности различных баз данных.

## **Выводы**

22. Председатель представил краткий обзор обсуждений и подчеркнул, что сбор данных может осуществляться на поэтапной основе: каждый национальный компетентный орган должен напоминать сторонам – участникам происшествия о необходимости соблюдения требований, содержащихся в разделе 1.8.5 МПОГ/ДОПОГ. Отчет, направляемый в компетентные органы, не будет использоваться в контексте обвинения (т.е. как дополнение к действиям полиции или правоохранительных органов). Однако невыполнение обязательства о представлении отчета может повлечь за собой штраф.

23. В целях обеспечения полноты информации все опасные происшествия на автодорогах/железных дорогах (независимо от критериев раздела 1.8.5) должны вводиться в базу данных. Странам-участницам предложено направить соответствующие данные г-ну Мартину Дагану (ЕЭК ООН) до конца января 2014 года.

24. На сессии Совместного совещания в марте 2014 года будут обсуждаться все предложения, которые влекут за собой изменения образца в подразделе 1.8.5.4, в том числе касающиеся включения более структурированной и подробной информации в раздел, посвященный описанию происшествия. В этом контексте любые соображения и предложения, направленные на совершенствование существующей базы данных, всячески приветствуются.

25. Совместному совещанию предлагается поддержать эти усилия и представить дополнительные замечания в контексте дальнейшей работы.