

**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.

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».
