



---

## 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, 18–22 марта 2013 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

##### Прочие вопросы

### **Доклад о результатах международного опроса по применению главы 1.9 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ пользователями процедур оценки рисков в области перевозки опасных грузов**

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

#### *Резюме*

**Существо предложения:** Небольшое число ответов на международный опрос и отсутствие подробных сведений в большинстве полученных ответов не позволяют определить согласованные критерии для общих правил стандартизованного анализа рисков. Полученные ответы не указывают прямо на желание различных стран согласовать правила в целях стандартизации анализа рисков.

**Предлагаемое решение:** Будущие действия в направлении разработки согласованных правил стандартизованного анализа рисков.

**Справочные документы:** Неофициальный документ INF.19 (Германия) Совместного совещания, состоявшегося в марте 2011 года.

---

<sup>1</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.7 с)).

<sup>2</sup> Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2013/13.

## Введение

1. На Совместном совещании МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (Берн, 21–25 марта 2011 года) Германия предложила провести международный опрос по применению главы 1.9 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ пользователями процедур оценки рисков в области перевозки опасных грузов (см. неофициальный документ INF.19 мартовской сессии 2011 года).

2. Цель этого опроса состояла в оказании поддержки разработке согласованных правил стандартизованного анализа рисков. В ходе этого опроса планировалось осуществить сбор и обеспечить транспарентность информации о существующих методах реализации и опыте других договаривающихся сторон/государств-участников, а также определить существующие на международном уровне потребности и возможности согласования понятия рисков в области опасных грузов. Опрос был направлен на то, чтобы определить:

- осуществляется ли договаривающимися сторонами/государствами-участниками анализ рисков в секторе перевозки опасных грузов, и если да, то какие методы используются;
- какие именно гипотезы и технические требования положены в основу реализации приложений оценки рисков;
- какие национальные особенности учитываются при оценке рисков;
- какие расчетные и дисперсионные модели используются;
- какие проблемы и потребности в совершенствовании были выявлены на практике.

## Вопросник

3. Вопросник (неофициальный документ INF.19 Совместного совещания, состоявшегося в марте 2011 года) был подразделен следующим образом:

1. Транспозиция во внутригосударственное право
2. Принципы анализа рисков
3. Группы опасных веществ/Определение сценариев аварий
4. Моделирование последствий аварий
5. Статистические данные
6. Осуществление анализа рисков
7. Компьютерные расчетные модели
8. Оценка рисков
9. Управление рисками
10. Особый случай – категоризация туннелей
11. Прочее.

4. К договаривающимся сторонам/государствам – участникам международных органов, занимающихся вопросами опасных грузов, была обращена просьба прислать ответы до 31 октября 2011 года. Ввиду небольшого числа полученных ответов этот крайний срок был продлен до 31 января 2012 года.

## Ответы

5. Ответы были получены от пяти стран: Испании, Нидерландов, Соединенного Королевства, Швейцарии и Швеции.
6. Нидерланды дали конкретные и подробные ответы на поставленные вопросы. Ответы четырех других стран были более краткими и отчасти весьма общими. Ответ Нидерландов полностью представлен в неофициальном документе INF.7. Ответы других стран кратко изложены в неофициальном документе INF.8.

## Анализ ответов

7. Небольшое общее число полученных ответов и отсутствие подробных сведений в большинстве ответов не позволяют, по нашему мнению, на данном этапе определить или даже разработать согласованные критерии для общих правил стандартизованного анализа рисков.
8. Нижеследующее толкование полученных ответов, возможно, еще требует уточнения или исправления:
- Мы считаем, что ответы не указывают прямо на желание различных стран согласовать правила в целях стандартизации анализа рисков.
  - Можно, однако, предположить, что существует интерес к техническим обменам по конкретным проблемным вопросам, возникающим на национальном уровне в связи с анализом рисков (см. ниже).
9. Ниже перечислены некоторые проблемы и недостатки, упомянутые в ответах:
- Данные об анализе рисков в области перевозки опасных грузов (аварии, связанные с опасными грузами, объем перевозок, маршруты и т.д.) крайне важны для анализа рисков в области, охватываемой разделом 1.9.5 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Нидерланды отмечают, что в целом наблюдается серьезная нехватка таких данных. По мнению Швеции, особенно не хватает конкретных данных для анализа рисков в перевалочных пунктах и на станциях перегрузки.
  - Ответы отражают интерес к дискуссиям по следующим техническим аспектам анализа рисков: показатели ущерба, сценарии аварий и т.д. (см. часть 4 вопросника – Нидерланды), оценка возможностей, например, взрыва грузов класса 1 или утечек и их объема (Швеция).
  - У Швеции создалось впечатление, что опрос касается главным образом пункта 1.9.3 б) ДОПОГ<sup>3</sup>. В этом контексте согласование анализов рисков в области автомобильных перевозок не представляется разумным, пока отсутствуют требования, касающиеся обозначения возможных ограничений специальными

<sup>3</sup> 1.9.3 ДОПОГ:

К дополнительным положениям, подпадающим под действие раздела 1.9.2, относятся:

а) [...]

б) требования, касающиеся движения транспортных средств по установленным маршрутам во избежание проезда через коммерческие или жилые районы, экологически чувствительные районы, промышленные зоны с опасными объектами или по дорогам, представляющим серьезную физическую опасность; [...]

знаками или сигналами. Вопросник в большей степени полезен для железнодорожного транспорта (МПОГ).

## Комментарии Германии

10. Ответы, несомненно, не указывают прямо на желание различных стран согласовать правила в целях стандартизации анализа рисков (см. выше), однако тот факт, что ограничения, касающиеся туннелей, среди прочего, включены в международные правила, такие как ДОПОГ, позволяют нам предположить, что следует или необходимо стремиться к достижению в Европе в долгосрочной перспективе согласования правил в целях стандартизации анализа рисков.

Предложение: Мы считаем, что, для того чтобы пояснить цель международных положений в этой области и стимулировать дальнейшее сотрудничество, международные регулирующие органы должны создать и ясно продемонстрировать реальные возможности использования результатов стандартизованного анализа рисков и вытекающие из них ожидаемые реальные выгоды с точки зрения безопасности.

11. В некоторых из полученных ответов в качестве одной из проблем была четко обозначена нехватка данных об опасных грузах (см. выше). Очевидно также, что в Германии отсутствие данных представляет собой главное препятствие на пути осуществления анализов рисков. Поэтому было бы желательно, чтобы все проводимые национальные опросы по авариям были доступны для всех заинтересованных лиц и, по возможности, регистрировались на английском языке, с тем чтобы можно было получить к ним доступ и использовать их. Кроме того, для того чтобы анализ рисков в области перевозки опасных грузов был согласован на международном уровне, крайне важно, чтобы статистические данные по авариям были доступны для всех. Поэтому эти статистические данные должны быть основаны на надежных и согласованных процедурах опроса.

## Предложение о дальнейших действиях

12. Для того чтобы можно было сформировать четкое мнение и, в случае необходимости, исправить данное толкование ответов на вопросник, к договаривающимся сторонам/государствам-участникам обращается просьба вновь рассмотреть на мартовской сессии Совместного совещания 2013 года вопрос о будущих действиях в направлении разработки согласованных правил стандартизованного анализа рисков и, по возможности, принять решение по следующим вопросам:

- Существует ли желание располагать более подробными международными правилами стандартизованного анализа рисков?
- Если да, то насколько сильно это желание?
- Как можно его реализовать?