

ТЕОРІЯ ОЦІНКИ БЕЗПЕКИ РУХУ ЯК ВІДСУТНІСТЬ РИЗИКІВ НЕПРИПУСТИМОГО РІВНЯ

*Нестеренко Г. І., Музикін М. І., Бібік С. І.
Дніпровський національний університет залізничного
транспортів імені академіка В. Лазаряна*

Safety can be defined as the absence of unacceptable levels of risk, a risk that has two properties – severity and frequency. The definition of safety is a consequence of the statement of events of daily operation, rather than an analysis of the risks posed by such activities as railway transport.

Критерії оцінки ступеня ризику від провадження господарської діяльності встановлюються з метою проведення оцінки рівня небезпеки діяльності суб'єктами господарювання, у власності або користуванні яких є рухома одиниця або об'єкт інфраструктури залізничного транспорту, у тому числі для перевезення небезпечних вантажів, їх розвантаження та зберігання (тимчасового або постійного), інформаційні комплекси і системи керування рухом, та які відповідно до законодавства забезпечують виконання завдань із запобігання надзвичайним ситуаціям техногенного і природного характеру та ліквідації їх наслідків, проведення аварійно-відновлювальних та інших невідкладних робіт для забезпечення безпеки життя і здоров'я населення, навколишнього природного середовища.

Основною метою забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті є спроможність транспорту функціонувати в режимі, що забезпечує виконання поїзної та маневрової роботи й унеможливує чи мінімізує рівень відхилень від нормальної експлуатації, які є потенційною або наявною небезпекою, а також здатність змінювати свої параметри у разі виникнення потенційної загрози для унеможливлення її подальшого розвитку.

Безпека на транспорті повинна підтримуватися з додержанням таких принципів: забезпечення пріоритетності безпеки руху над господарськими та відомчими інтересами; забезпечення належного технічного рівня рухомого складу та технічних засобів об'єктів інфраструктури; впровадження



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



технічних засобів і технологій, спрямованих на підвищення рівня забезпечення безпеки руху з урахуванням позитивного міжнародного досвіду організації перевезень пасажирів та вантажів; організація технічного навчання з питань безпеки руху; підвищення відповідальності працівників та керівників залізничного транспорту за забезпечення виконання ними вимог безпеки, широке використання заохочення працівників за безаварійну роботу і вжиття заходів з підвищення рівня безпеки руху; виконання вимог чинного законодавства з безпеки руху; удосконалення системи управління безпекою руху поїздів на транспорті.

Розподіл суб'єктів господарювання за ступенем ризику їх господарської діяльності для забезпечення безпеки життя і здоров'я населення, навколишнього природного середовища та визначення періодичності здійснення заходів державного нагляду (контролю) у галузі залізничного транспорту провадиться за такими критеріями:

1) рівень надзвичайної ситуації техногенного характеру, що може виникнути на об'єктах;

2) ступінь ризику транспортної пригоди на залізниці;

3) кількість нещасних випадків на виробництві;

4) ступінь ризику, який виникає внаслідок вчинення невірних дій чи бездіяльності персоналу і для запобігання якому не можуть бути використані технічні системи безпеки;

5) кількість осіб, які постійно або тимчасово можуть перебувати одночасно на об'єкті залізничного транспорту;

6) рівень складності робіт з ліквідації наслідків транспортної пригоди на залізниці;

7) результати проведення оцінки:

– експлуатаційно-технічного стану рухомого складу залізничного транспорту і його складових, технічного стану об'єктів інфраструктури залізниць;

– експлуатаційно-технічного стану інформаційних комплексів і систем забезпечення керування залізничним рухом, можливих наслідків транспортної пригоди на залізниці, рівня складності їх ліквідації;

– стану забезпечення безпеки на залізничному транспорті, рівня небезпеки, в яких враховується ймовірність виникнення соціальних і матеріальних наслідків від



провадження господарської діяльності та можливий розмір втрат від виникнення транспортної пригоди на залізниці;

– рівня небезпеки, в яких враховується ймовірність виникнення факторів ризику і негативних наслідків для осіб, які можуть перебувати на вокзалах, станціях та у рухомому складі залізничного транспорту;

8) наявність у суб'єкта господарювання обладнання для транспортування корисних копалин;

9) рівень екологічної безпеки суб'єкта господарювання.

Європейська Комісія при розробці директиви з безпеки 2004-49 спиралася на визначення, застосовне для всіх залізниць країн-членів ЄС. Для цього вона зробила огляд фундаментальних проблем, пов'язаних із залізничною експлуатацією: безпеку можна визначити як «відсутність ризиків неприпустимого рівня», ризику, що має дві властивості – тяжкість і частоту.

Визначення безпеки – це скоріше наслідок констатації подій повсякденної експлуатації, ніж аналіз ризиків, породжених таким видом діяльності як залізничний транспорт. Насправді, тільки ризики, пов'язані з цією діяльністю, повинні враховуватися в понятті «залізнична безпека». На практиці загальна тенденція полягає в змішуванні інциденту або аварії і ризиків, і внаслідок цього кожен інцидент або аварія уподібнюється якомусь залізничному ризику, тоді як дуже часто мова йде про ризик загального характеру, що відноситься зовсім до іншого регістру. Дане визначення зберігає ті ж основні принципи, що й визначення Єврокомісії, виключаючи екзогенні ризики, а також питання суспільної безпеки.

Залізнична безпека являє собою всю сукупність засобів, задіяних з метою обмежити, а якщо можливо й усунути ризики, безпосередньо породжені залізничною діяльністю і які впливають на рух, людей та навколишнє середовище. Вона оцінюється на основі деякого числа ризиків, що розглядаються як специфічні ризики для залізничної діяльності. Сучасна залізнична експлуатація передбачає також довгий ланцюг учасників – від розробки обладнання до надання послуг з перевезення – і кожна з точок контакту цих учасників являє собою ризик неузгодженості і може призвести до неправильного використання та неправильного обслуговування.