|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/15 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  26 December 2023  Russian  Original: English |

**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, 25–28 марта 2024 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Аварии и управление рисками**

Доклад о работе совещания по совершенствованию отчета о происшествиях, связанных с перевозкой опасных грузов, состоявшегося 23 и 24 октября 2023 года

Представлено правительством Франции[[1]](#footnote-1)\* [[2]](#footnote-2)\*\*

|  |
| --- |
| *Резюме* |
| **Существо предложения**: Доклад о работе совещания неофициальной рабочей группы, состоявшегося 23 и 24 октября 2023 года в Париже. |
| **Справочные документы**: Неофициальный документ [INF.8](https://unece.org/transport/documents/2022/09/informal-documents/contribution-work-informal-working-group-improvement) (сессия Совместного совещания, сентябрь 2022 года); неофициальный документ [INF.27](https://unece.org/sites/default/files/2023-03/ECE-TRANS-WP15-AC1-2023-BE-INF.27.pdf) (сессия Совместного совещания, март 2023 года); и два документа для нынешней сессии от имени неофициальной рабочей группы. |
|  |

I. Справочная информация

1. На сессии Совместного совещания в марте 2023 года в Берне Франция представила неофициальный документ [INF.27](https://unece.org/sites/default/files/2023-03/ECE-TRANS-WP15-AC1-2023-BE-INF.27.pdf) в качестве вклада в текущую деятельность рабочей группы ЕЭК ООН/ОТИФ по совершенствованию отчетов о происшествиях (в частности, в связи с неофициальным документом [INF.47](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/dgwp15ac1/ECE-TRANS-WP15-AC1-20-GE-inf47e.pdf), представленным на сессии Совместного совещания осенью 2020 года).

2. В соответствии с достигнутой договоренностью Франция организовала еще одно совещание в Париже 23 и 24 октября 2023 года, чтобы возобновить работу неофициальной рабочей группы и сосредоточить внимание на некоторых моментах, которые еще не были рассмотрены.

3. Повестка дня включала следующие восемь основных пунктов:

a) презентация порядка представления отчетов в онлайновом режиме во Франции;

b) презентация Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА) о представлении отчетов в соответствии с Общими методами оценки уровня безопасности и показателей безопасности (CSM ASLP) железнодорожных операторов;

c) пересмотр охвата отчетов о происшествиях и критериев их декларирования, при необходимости;

d) согласование с отчетностью в соответствии с CSM ASLP;

e) определение данных для включения в оперативный и последующий отчеты и соответствующих сроков их представления;

f) вопросы анонимности;

g) подготовка новых положений для раздела 1.8.5 в качестве общей основы и вводной информации для нового порядка представления отчетов;

h) меры по упрощению декларирования и ИТ-инструменты.

II. Введение

4. Совещание неофициальной рабочей группы было проведено 23 и 24 октября 2023 года в Париже в соответствии с мандатом, предоставленным Совместным совещанием на его весенней сессии 2023 года. Оно проходило под председательством представителя Франции г-на К. Пфоваделя.

5. В работе совещания приняли участие следующие Договаривающиеся государства МПОГ и Договаривающиеся стороны ДОПОГ: Бельгия, Италия, Нидерланды, Соединенное Королевство, Финляндия и Франция. Была представлена следующая неправительственная организация: ассоциация «Сжиженный газ — Европа». Было представлено также Европейское железнодорожное агентство (ЕЖДА).

Презентация порядка представления отчетов в онлайновом режиме во Франции

6. Представитель Франции выступил с презентацией порядка представления отчетов в онлайновом режиме и объявил, что проект почти завершен и будет запущен в январе 2024 года. Благодаря этой системе все участники, упомянутые в разделе 1.8.5, получат возможность представлять отчеты о происшествиях в онлайновом режиме.

Презентация ЕЖДА порядка представления отчетов в соответствии с методами CSM ASLP

7. Представитель ЕЖДА выступил с сообщением о представлении отчетов о происшествиях в соответствии с CSM ASLP. Он напомнил, что методика CSM ASLP охватывает вопросы безопасности в целом (перевозки пассажиров и грузов, включая опасные грузы).

Пересмотр охвата отчетов о происшествиях и критериев их декларирования, при необходимости

8. Представитель Франции, выполняющий функции председателя неофициальной рабочей группы, пояснил, что критерии, представленные в пункте 1.8.5.3, надлежит уточнить. Так, например, при перевозке в соответствии с подразделом 1.1.3.6 в случае нарушения герметичности представление отчета не требуется, однако в случае неминуемой опасности потери продукта отчет должен составляться, даже если перевозимые количества соответствуют подразделу 1.1.3.6. Изменение этих критериев целесообразно для обеспечения всеобъемлющего анализа рисков.

9. После обсуждения рабочая группа пришла к мнению, что понятие неминуемой опасности потери следует уточнить путем добавления перечня случаев.

10. Неофициальная рабочая группа решила также, что в уточнении нуждаются и некоторые другие критерии (в частности, критерии определения серьезности травм).

Согласование с отчетностью CSM ASLP

11. Было решено, что отчет CSM ASLP может признаваться в качестве составляющей отчета по МПОГ во избежание дублирования отчетности и что необходимо обеспечить единообразие таксономии, используемой в рамках этих двух видов отчетов (например, определение события). Чтобы установить связь между отчетом CSM ASLP и отчетом по МПОГ, в текст МПОГ следует включить соответствующее примечание.

Определение данных для включения в оперативный и последующий отчеты и соответствующих сроков их представления

12. Председатель неофициальной рабочей группы открыл обсуждение этого пункта повестки дня, пояснив, что в случае возникновения происшествия в ходе операции с опасными грузами (перевозка, погрузка, разгрузка и т.д.) некоторые элементы отчета доступны незамедлительно, поскольку речь идет о фактических элементах, тогда как для установления некоторых других элементов требуется более обстоятельный сбор информации. По этой причине и сообразно CSM ALSP в рамках представления отчетов согласно разделу 1.8.5 будет введено понятие оперативного отчета и последующего отчета.

13. Для согласования с CSM ASLP в МПОГ следует включить примечание, поясняющее, что оперативная часть отчета, которая предусмотрена в МПОГ, дублирует отчетность согласно CSM ASLP и что в соответствии с CSM ASLP эта часть подлежит представлению в течение 72 часов.

14. Неофициальная рабочая группа сочла, что в оперативный отчет следует включить следующие позиции:

a) общая информация (наименование предприятия, вид деятельности...);

b) дата и место происшествия;

c) характер операции, выполняемой в момент происшествия;

d) условия, в которых имело место происшествие (включая тип события на железнодорожном транспорте);

e) описание объекта инфраструктуры (описание дороги);

f) вмешательство властей;

g) потеря герметичности;

h) пострадавшие;

i) количество участвующих транспортных единиц.

15. Неофициальная рабочая группа решила, что оперативный отчет должен служить уведомлением о произошедшем событии для компетентного органа и что такое уведомление должно содержать минимальную информацию. Обсуждался вопрос о том, кто из участников транспортной цепи будет отвечать за отправку отчета. Некоторые эксперты сочли, что нынешний текст не столь ясен и нуждается в уточнении на предмет того, что любому участнику транспортной цепи надлежит направлять собственный отчет. Это представляется целесообразным, потому как каждый из участников может владеть информацией, которой другие стороны не располагают.

Проблема анонимности (ИТ-инструмент)

16. Представитель ЕЖДА подтвердил, что система обмена информацией, которая будет разработана в соответствии с методикой CSM ASLP, будет отвечать требованиям в области защиты данных, включая вопросы анонимности.

17. По мнению рабочей группы, наличие ИТ-инструмента облегчило бы процесс представления отчетности. Совместному совещанию следует рассмотреть способ внедрения такого инструмента. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ), вероятно, мог бы продвигать эту идею, включив данную тему в программу работы (в рамках его стратегии поддержки новых технологий и инноваций).

Итоги совещания

18. Было сочтено, что обсуждение изменений к пунктам 1.8.5.1 и 1.8.5.2 с целью введения последующего и оперативного отчетов, а также оформления самого отчета в подразделе 1.8.5.4 достаточно продвинулось для того, чтобы послужить основой для разработки предложения о поправках к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ для следующей сессии Совместного совещания. Франция вызвалась подготовить проект официального документа по этим вопросам, который будет представлен в надлежащие сроки.

19. Что касается критериев декларирования в пункте 1.8.5.3, то было сочтено, что состояние обсуждений в неофициальной рабочей группе пока не позволяет разработать конкретное предложение с измененным текстом пункта 1.8.5.3. Тем не менее Франция вызвалась представить в отдельном документе некоторые соображения в качестве отправной точки для анализа этого вопроса.

1. \* A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2024/15. [↑](#footnote-ref-2)