

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам опасных грузов****Сто четырнадцатая сессия**

Женева, 6–10 ноября 2023 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок****в приложения А и В к ДОПОГ:****различные предложения****Поправка к подразделу 5.4.1.4 ДОПОГ — Языковые  
требования к транспортному документу в соответствии  
с ДОПОГ****Представлено Международной ассоциацией консультантов  
по вопросам безопасности перевозки опасных грузов (МАКБ)\****Резюме*

**Существо предложения:** В соответствии с языковыми требованиями ДОПОГ, в большинстве стран грузоотправители должны владеть двумя языками, поскольку документы ДОПОГ должны быть составлены на официальном языке страны отправления, а также на английском, немецком или французском языках.

Современные логистические операции и централизация электронной обработки данных (ЭОД) требуют довольно большой работы по ведению языковых баз данных только для целей выполнения таких языковых требований ДОПОГ.

При международных перевозках многие компании, а также представители многих органов власти общаются только на одном языке — английском, немецком или французском.

В настоящем предложении рекомендуется привести языковые требования ДОПОГ в соответствие с аналогичными требованиями МПОГ, что позволит составлять транспортный документ на одном или нескольких языках. Одним из этих языков должен быть английский, немецкий или французский.

**Предлагаемое решение:** Рабочая группа, возможно, пожелает внести поправки в языковые требования в подразделе 5.4.1.4 ДОПОГ.

\* [A/77/6](#) (разд. 20), таблица 20.6.



## Введение

1. На весенней сессии Совместного совещания 2023 года в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/6 МАКБ предложила согласовать языковые требования к транспортному документу в ДОПОГ и МПОГ. Итоги обсуждений изложены в докладе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168. Первое представленное в этом документе предложение получило поддержку нескольких делегаций, тогда как второе предложение поддержки не нашло. При составлении настоящего документа МАКБ приняла во внимание все замечания, высказанные в ходе обсуждения. Представитель МАКБ поблагодарил делегатов за полученные замечания и пообещал представить новый документ к осенней сессии после оценки отдельных комментариев.

2. Требования ДОПОГ в отношении языков, используемых в транспортном документе, предусматривают, что транспортный документ должен быть составлен на официальном языке страны отправления, а если этот язык не является английским, немецким или французским, то также на английском, немецком или французском языке. Современные логистические системы и средства связи и передачи документов позволяют оформлять транспортные документы в центральных подразделениях либо в компьютерных центрах. Нынешние языковые требования в ДОПОГ делают это затруднительным.

3. В настоящее время текст ДОПОГ гласит:

*«Записи в этом документе должны делаться на официальном языке страны отправления и, кроме того, если этот язык не является английским, немецким или французским, — на английском, немецком или французском языке, при условии, что международными тарифами на дорожные перевозки, если таковые имеются, или соглашениями, заключенными между странами, заинтересованными в перевозке, не предусмотрено иное».*

4. В настоящее время текст МПОГ гласит:

*«Транспортный документ надлежит заполнять на одном или более языках, при этом одним из этих языков должен быть немецкий, английский или французский, если в договорах, заключенных между государствами, участвующими в перевозке, не предусмотрено иное».*

## Предложение

5. Изменить существующий текст подраздела 5.4.1.4 ДОПОГ следующим образом:

*«Записи в этом документе должны делаться на одном или нескольких языках, одним из которых должен быть английский, немецкий или французский языки, если в договорах, заключенных между странами, участвующими в перевозке, не предусмотрено иное».*

## Обоснование

6. Типовая международная перевозка, как правило, проходит по территории двух или более стран, в силу чего язык страны-отправителя имеет значение только на первом участке маршрута. Это означает, что кроме как в стране-отправителе, ни для представителей органов власти, аварийных служб либо экипажей транспортных средств или транспортных предприятий, ни для грузополучателей наличие документа на языке страны отправителя не дает никаких преимуществ. В условиях централизованного документооборота те огромные усилия, который сегодня затрачиваются на ведение языковых баз данных, только чтобы выпустить документы на языке, используемом в ограниченном масштабе, представляются излишними.

7. Органы власти, аварийные службы и другие субъекты имеют обыкновение работать с текстами на английском, немецком или французском языках, и возникновения каких-либо нежелательных ситуаций или проблем с безопасностью в этой связи не ожидается.

8. В ходе обсуждения на весенней сессии Совместного совещания 2023 года некоторые делегации высказывали мнение о том, что транспортный документ должен быть составлен на одном из государственных языков страны-отправителя, иначе органы власти будут не в состоянии проверить эти документы. Контраргумент заключается в том, что документы на груз, следующий, например, из Испании в Венгрию, и так должны быть оформлены на английском, немецком или французском языках в дополнение к государственному языку Испании. Когда груз прибывает в Венгрию, власти смогут проверить документ, даже если он составлен не на венгерском языке. Записи на венгерском будут присутствовать в нем лишь в случае отправки груза из Венгрии в другие страны. Кроме того, большая часть информации в транспортном документе представлена в кодированном виде, например, номер ООН, группа упаковки, маркировка опасности, код туннеля и т. д. От одного языка к другому различаются только надлежащее отгрузочное наименование и описание упаковок. Поэтому особых трудностей с пониманием документов на английском, немецком или французском языке не ожидается.

9. К тому же предлагаемые языковые требования применяются также в международном железнодорожном сообщении и проблем никогда не вызывали. Более того, следует отметить, что ни МПОГ, ни новый предлагаемый текст ДОПОГ не запрещают добровольное дополнительное использование государственного языка. Возможность использования одного из трех языков, по аналогии с железнодорожным транспортом, позволит предприятиям, осуществляющим национальные и международные перевозки, использовать в работе один стандартизированный язык и базу данных.

10. Как отмечалось при обсуждении предложения на весенней сессии Совместного совещания, это правило будет обязательным только в международном сообщении, а для внутренних транспортных операций договаривающиеся стороны вправе принять другие положения. Так например, Швейцария, вопреки подразделу 5.4.1.4 ДОПОГ, предусмотрела в своем национальном законодательстве для италоязычной части страны, что транспортный документ может быть составлен только на итальянском языке, если и грузоотправитель, и грузополучатель находятся в италоязычном кантоне Тичино.