|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/6 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General21 November 2022RussianOriginal: 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, 20–24 марта 2023 года
Пункт 5 b) предварительной повестки дня
**Предложения о внесении поправок
в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:
новые предложения**

 Языковые требования к транспортному документу
в соответствии с ДОПОГ/ВОПОГ

 Передано Международной ассоциацией консультантов
по безопасности перевозки опасных грузов (МАКБ)[[1]](#footnote-1)\* [[2]](#footnote-2)\*\*

|  |  |
| --- | --- |
| **Существо предложения**: | В соответствии с языковыми требованиями ДОПОГ/ ВОПОГ большинство транспортных документов должны быть составлены на двух языках: одновременно на официальном языке страны-отправителя и на одном из трех языков ‒‒ английском, немецком или французском. |
|  | Современные логистические операции и централизация электронной обработки данных (ЭОД) требуют довольно большой работы по ведению языковых баз данных только для выполнения таких языковых требований ДОПОГ/ ВОПОГ. |
|  | Большое число компаний, а также представители многих органов власти общаются исключительнона международном уровне и используют только один язык ‒‒ английский, немецкий или французский. |
|  | В настоящем предложении предлагается привести языковые требования ДОПОГ/ВОПОГ 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**: | МАКБ хотела бы узнать мнение членов Совместного совещания об изменении языковых требований в подразделе 5.4.1.4 ДОПОГ/ВОПОГ. |

 Введение

1. Исторически сложилось так, что языковые требования к транспортному документу в ДОПОГ/ВОПОГ гласили, что он должен быть составлен на официальном языке страны отправления и, кроме того, если этот язык не является английским, немецким или французским, ‒‒ на английском, немецком или французском языке. Современные логистические системы, средства связи и передачи документов позволяют оформлять документы в централизованных местах или центрах обработки данных. Нынешние языковые требования в ДОПОГ/ВОПОГ усложняют ситуацию.

2. 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, однако, что международными тарифами на дорожные перевозки, если таковые имеются, или соглашениями, заключенными между странами, заинтересованными в перевозке, не предусмотрено иное».

3. В настоящее время ВОПОГ 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 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 нынешний текст в ДОПОГ и ВОПОГ следующим образом:

«Записи в этом документе должны делаться на одном или нескольких языках, одним из которых должен быть английский, немецкий или французский, при условии, что соглашениями, заключенными между странами, участвующими в перевозке, не предусмотрено иное».

«Для национальных перевозок документ может быть составлен на любом из официальных языков страны, участвующей в перевозке».

 Обоснование

6. В среднем международная перевозка, как правило, проходит по территории двух или более разных стран, в силу чего язык страны-отправителя имеет значение только на первом участке маршрута. Это означает, что кроме как в стране-отправителе, ни для кого из представителей органов власти, аварийных служб или экипажей транспортных средств, а также ни для перевозчиков или грузополучателей наличие документа на языке страны отправителя не дает никаких преимуществ. С точки зрения централизованных операций с документами тот огромный объем работы, который необходим для ведения языковых баз данных только для того, чтобы выпустить документацию на языке, используемом в ограниченном масштабе, представляется излишним.

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

 Предлагаемое решение

8. МАКБ хотела бы узнать мнение членов Совместного совещания об изменении языковых требований в подразделе 5.4.1.4 ДОПОГ/ВОПОГ. В зависимости от результатов МАКБ будет готова представить официальный документ на следующей сессии Совместного совещания.

1. \* A/76/6 (разд. 20), п. 20.76. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2023/6. [↑](#footnote-ref-2)