



---

## **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**

### **Транспортные документы: проект поправки к пункту 5.4.0.1, принятый на сто тринадцатой сессии**

**Передано Международным союзом автомобильного транспорта  
(МСАТ)\***

#### *Резюме*

<b>Существо предложения:</b>	Вопрос, касающийся обновления требований к транспортным документам.
<b>Предлагаемое решение:</b>	Предлагается два варианта изменения текста пункта 5.4.0.1.
<b>Справочные документы:</b>	неофициальные документы INF.36 и INF.43 весенней сессии Совместного совещания 2023 года; доклад Рабочей группы о работе ее сто тринадцатой сессии, ECE/TRANS/WP.15/262.

---

\* A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6.



## Введение

1. На своей сессии в марте 2023 года Совместное совещание приняло проект поправок к пункту 5.4.0.1, который впоследствии был утвержден Рабочей группой на ее сто тринадцатой сессии в следующей редакции:

5.4.0.1 После первого предложения включить новое второе предложение следующего содержания:

«Информация, предписанная в настоящей главе в отношении перевозимых опасных грузов, должна быть доступна во время перевозки таким образом, чтобы грузы, содержащиеся в транспортном средстве, и транспортное средство, в которых они перевозятся, могли быть идентифицированы в документации».

2. Данная поправка имеет следующие последствия:

- к каждой транспортной единице (автотранспортное средство и прицеп, оба перевозящие опасные грузы) должны прилагаться два отдельных транспортных документа;
- в каждом транспортном документе должны быть указаны регистрационный номер автотранспортного средства, перевозящего опасные грузы, и идентификационные данные прицепа или сменного кузова.

## Справочная информация

3. Эта поправка основана на ранее представленном предложении<sup>1</sup> Франции, которое содержало такое же дополнение — но к пункту 5.4.0.2 — со следующим обоснованием: «При использовании бумажных документов эта связь автоматически обеспечивается наличием документов на борту, и в главе 5.4, где определены требования к документации, необходимости это указывать не было. При использовании бездокументарных методов передачи транспортной информации эта взаимосвязь уже не имеет “материального подкрепления”. Следовательно этот момент надлежит четко прописать в правилах; это как никогда актуально, поскольку цифровые системы для сектора перевозок в целом, включая перевозку опасных грузов, создаются разработчиками, не обладающими специальными знаниями в области перевозки опасных грузов. Речь идет о кардинальном улучшении, которое стало возможным благодаря электронному обмену данными и которое имеет большое значение для обеспечения безопасности в случае чрезвычайных ситуаций, когда сотрудникам аварийных служб необходимо получать информацию дистанционно».

4. Предложенная поправка к пункту 5.4.0.2 ДОПОГ закономерна, и в случае электронной передачи данных об опасных грузах она призвана обеспечить возможность четкого соотнесения этих данных с соответствующим транспортным средством.

5. Однако впоследствии первоначальное предложение было изменено<sup>2</sup>, что привело к внесению поправки в пункт 5.4.0.1 (а не в один только пункт 5.4.0.2) с требованиями в отношении бумажной документации.

6. Представитель Финляндии утверждал, что эта поправка должна затрагивать и положения о документах, выполненных на бумаге. В обоснование этого было указано, что существуют ситуации, когда грузоотправитель намерен перевезти определенное количество опасных грузов, которое не подлежит перевозке одним транспортным средством. Вследствие этого опасные грузы должны быть разделены между несколькими транспортными средствами. По его мнению, в соответствии с ДОПОГ 2023 года на каждом из этих транспортных средств может находиться один и тот же

<sup>1</sup> Неофициальный документ INF.36 весенней сессии Совместного совещания (2023 год) (<https://unece.org/sites/default/files/2023-03/ECE-TRANS-WP15-AC1-2023-BE-INF.36.pdf>).

<sup>2</sup> Неофициальный документ INF.43 весенней сессии Совместного совещания (2023 год) (<https://unece.org/sites/default/files/2023-03/ECE-TRANS-WP15-AC1-2023-BE-INF.43.pdf>).

транспортный документ с указанием общего количества опасных грузов. Таким образом для каждого транспортного средства потребуется отдельный транспортный документ.

## Предложение

7. По мнению МСАТ, учитывая масштабные практические последствия данной поправки, существует настоятельная необходимость повторного обсуждения этого вопроса на следующей сессии Совместного совещания в свете того, что первоначальное предложение Франции было составлено только применительно к электронным транспортным документам. Поэтому МСАТ предлагает отозвать эту поправку.

8. Могут быть рассмотрены следующие варианты:

Вариант 1: Включить поправку, предназначенную для пункта 5.4.0.1, в пункт 5.4.0.2 (как было первоначально предложено Францией).

После первого предложения включить новое второе предложение следующего содержания:

[«Информация, предписанная в настоящей главе в отношении перевозимых опасных грузов, должна быть доступна во время перевозки таким образом, чтобы грузы, содержащиеся в вагоне/транспортном средстве/судне, и соответствующий вагон/транспортное средство/судно могли быть идентифицированы в документации»].

Вариант 2: Включить в издание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ 2025 года новое переходное положение 1.6.1.58 следующего содержания: «В отступление от второго предложения пункта 5.4.0.1 ДОПОГ/МПОГ/ВОПОГ вагон/транспортное средство/судно внутреннего плавания, на котором перевозятся опасные грузы, не должны в обязательном порядке идентифицироваться в документах, указанных в разделе 5.4.1, до 30 июня 2031 года».

## Обоснование

9. Новое правило не вносит никакого вклада в обеспечение безопасности и влечет за собой колоссальные дополнительные усилия и бюрократическую нагрузку; по нашему мнению, вопрос, поднятый Финляндией, не имеет практического значения.

10. В пункте 8.1.2.1 ДОПОГ четко предусматривается, что

«помимо документов, предписываемых другими правилами, на транспортной единице<sup>3</sup> должны находиться следующие документы: а) транспортные документы, предписанные в разделе 5.4.1, на все перевозимые опасные грузы».

11. Случаи, когда необходимо оформление отдельных транспортных документов, уже исчерпывающе регламентированы в пункте 5.4.1.4.2. Таким образом, в соответствии с действующим законодательством в транспортной единице не может находиться документ, в котором указано большее количество опасного груза, чем фактически перевозимое в этой транспортной единице. В случае разделения транспортной единицы, состоящей из автотранспортного средства и прицепа, речь уже идет о двух различных транспортных единицах, поэтому в любом случае требуются два отдельных транспортных документа.

12. МСАТ не видит смысла в дополнительной регламентации некоего «гипотетического» случая.

<sup>3</sup> «Транспортная единица» означает автотранспортное средство, к которому не прицеплен прицеп, или состав, состоящий из автотранспортного средства и сцепленного с ним прицепа.

13. Обязанность указывать регистрационный номер транспортного средства или регистрационные номера транспортного средства и прицепа в транспортном документе, выполненном на бумаге:

- создает высокую административную нагрузку, поскольку состав транспортных средств может быть изменен, а в случае автомобиля с прицепом для целей документации неважно, на каком из транспортных средств находятся какие опасные грузы. Зачастую эта информация имеет значение при погрузке, а не в контексте планирования маршрута;
- обернется высокими затратами и усилиями на информационное обеспечение, поскольку бумажные документы создаются в системах управления перевозками и на сегодняшний день оформляются только на транспортную единицу;
- не дает дополнительных преимуществ в плане безопасности.

---