

**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, 10–11 сентября 2020 года, и Женева, 14–18 сентября

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:
новые предложения****Внедрение руководящих положений, касающихся
применения пункта 5.4.0.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ****Передано правительством Швейцарии* *****Резюме*

- Существо предложения:** Предлагается включить в пункт 5.4.0.2 ссылку на руководящие положения, касающиеся применения пункта 5.4.0.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.
- Предлагаемое решение:** Внести поправки в пункт 5.4.0.2 и руководящие положения, касающиеся применения пункта 5.4.0.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.
- Справочные документы:** ECE/TRANS/WP.15/AC.1/156, ECE/TRANS/WP.15/248, неофициальный документ INF.17/Add.1, представленный на сессии WP.15 в ноябре 2019 года.

Введение

1. В сентябре 2019 года Совместное совещание одобрило руководящие положения, касающиеся применения пункта 5.4.0.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, подготовленные неофициальной рабочей группой по телематике, и предложило WP.15 и Комиссии экспертов МПОГ одобрить публикацию этих руководящих положений на веб-сайтах ОТИФ и ЕЭК ООН. Эти две группы приняли предложение Совместного

* 2020 год (A/74/6 (раздел 20) и дополнительная информация, подпрограмма 2).

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2020/43.



совещания, и руководящие положения были размещены на веб-сайте ОТИФ в документе RID-2001-ЕС и на веб-сайте ЕЭК ООН в неофициальном документе INF.17/Add.1, представленном на ноябрьской сессии WP.15.

2. Для облегчения свободного проезда в странах, которые еще не внедрили эти руководящие положения, но которые согласны с переходными мерами, изложенными в пункте 4 неофициального документа INF.17/Add.1 «Требования, применяемые на переходном этапе», и для содействия тем самым их скорейшему внедрению в как можно большем числе стран текст этих руководящих положений также должен пониматься единообразно. С этой целью Швейцария определила следующие вопросы, которые необходимо оперативно решить.

3. Первое предложение пункта «4. Требования, применяемые на переходном этапе» не содержит прямой ссылки на второй абзац того же пункта 4. В первом предложении говорится о «бортовой информации».

«До тех пор, пока имеются аварийно-спасательные службы и соответствующие органы власти, которые не подключены к системе ДС1/ДС2, необходима также бортовая информация.»

4. Во втором абзаце указаны «Дополнительные требования, касающиеся хранения данных и вывода данных на борту транспортных средств/поездов/судов внутреннего плавания».

5. В первом предложении не уточняется, какая требуется информация. Таким образом, можно понять, что это предложение подразумевает наличие транспортного документа в бумажном виде.

6. Тот факт, что эти два текста касаются разных тем, свидетельствует о том, что они не решают одну и ту же проблему (в первом предложении «информация», во втором предложении «условия хранения и отображения»). Представляется, что эти два текста должны быть связаны между собой, а первое предложение требует наличия транспортных документов не в бумажном, а в электронном виде. В данном случае предложение 1 позволило бы лучше определить сферу применения этих двух текстов.

Предложение 1

7. Изменить первое предложение пункта 4 руководящих положений, касающихся применения пункта 5.4.0.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, следующим образом (добавленный текст выделен жирным шрифтом и подчеркнут):

«До тех пор, пока имеются аварийно-спасательные службы и соответствующие органы власти, которые не подключены к системе ДС1/ДС2, необходима также бортовая информация, **касающаяся электронного обмена данными**.»

8. Другой момент касается явного противоречия между первым предложением «4. Требования, применяемые на переходном этапе» и подпунктом е) того же пункта 4. Первое предложение, по-видимому, предполагает, что на переходном этапе между транспортным средством и внешней средой нет связи через систему ДС1/ДС2, тогда как в пункте е) предлагается признать возможность задержки в случае потери связи. Во время переходного периода связь невозможна. Поэтому, как представляется, подпункт е) неуместен в пункте 4.

9. Действительно, как представляется, для того чтобы обеспечить свободный проезд без затруднений транспортных средств, осуществляющих перевозки с использованием электронных документов, из стран, в которых действуют руководящие положения, в страны, которые еще не внедрили их, эти транспортные средства должны будут во всех случаях гарантировать выполнение дополнительных условий, изложенных во втором абзаце пункта «4. Требования, применяемые на переходном этапе». Этот второй абзац должен находиться в общей части и предшествовать пункту, касающемуся переходного этапа. Его заголовок мог бы быть следующим: «4. Дополнительные требования, касающиеся хранения данных и вывода данных на борту».

Предложение 2

10. Заменить заголовок пункта 4 «4. Требования, применяемые на переходном этапе» на «4. Дополнительные требования, касающиеся хранения данных и вывода данных на борту».

11. Перенести первое предложение пункта «4. Требования, применяемые на переходном этапе» в новый пункт 6 в следующей редакции: «6. Требования, применяемые на переходном этапе.», а в конце добавить следующий текст:

«В этом случае должны выполняться дополнительные требования, изложенные в пункте 4 а)–д).».

12. Как представляется, положения пункта «5. Переходные требования, касающиеся автомобильного транспорта» – это переходные положения, которые должны утратить силу после полного внедрения системы. Как представляется, размещение инструкций в кабине водителя или маркирование транспортного средства пиктограммой, предусмотренной в приложении В, носят постоянный характер. Термин «переходные» следует исключить из заголовка пункта 5.

Предложение 3

13. В заголовке пункта 5 исключить слово «Переходные».

14. Нам представляется, что предписывать размещение на транспортном средстве маркировочного знака без указания его размеров недостаточно. Для облегчения видимости этого знака Швейцария предлагает добавить предусмотренные в пункте 5.3.1.7.1 размеры больших знаков опасности – 250 мм.

Предложение 4

15. В конце пункта 5 следует добавить следующее предложение:

«Минимальные размеры – 250 мм x 250 мм (до кромки маркировочного знака).».

16. В последнем предложении пункта 5 в тексте на французском языке слово «losange» следует заменить словом «carré», поскольку знак, приведенный в приложении В, не является ромбом.

Предложение 5

17. В последнем предложении пункта 5 в тексте на французском языке заменить слово «losange» словом «carré».

18. Для того чтобы облегчить свободный проезд транспортных средств, которые полностью соответствуют принципам руководящих положений в стране их происхождения, через страны, которые еще не внедрили эти руководящие положения или применяют их только на переходном этапе на условиях, изложенных в пункте 4, и избежать необходимости наличия бумажного транспортного документа, эти руководящие положения должны подкрепляться нормативным текстом в самом ДОПОГ. С этой целью Швейцария предлагает добавить соответствующий уточняющий текст.

Предложение 6

«Требования настоящего пункта считаются выполненными, если хранение и обработка электронных данных осуществляются в соответствии с Руководящими положениями, касающимися применения пункта 5.4.0.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.»

19. Наконец, в ходе подготовки настоящего документа и после обсуждения с другими делегациями Швейцария поняла, что переходные положения пункта 4 на самом деле не рассматриваются как переходные. Некоторые делегации истолковывают тексты пункта 4 как не означающие, что на переходном этапе участники освобождаются от подключения к системе ДС1/ДС2. Это, как представляется, противоречит тексту первого предложения пункта 4, в котором содержится полностью противоположное указание. Этот момент, в случае необходимости, должен быть прояснен Совместным совещанием, а также в текстах. Однако чрезмерно ограничительное толкование переходных положений может препятствовать проезду транспортных средств с оборудованием, описанным в пункте 4, в регионы, которые еще не внедрили систему ДС1/ДС2, и даже может помешать этим странам принять принципы руководящих положений даже на переходном этапе. В конечном счете существует опасность того, что это может еще больше затянуть широкое внедрение принципов руководящих положений в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.
