



---

## **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, 21–25 марта 2011 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Толкование МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ**

## **Хранение информации, касающейся перевозки**

### **Передано правительством Швеции<sup>1,2</sup>**

#### **Введение**

1. В разделе 5.4.4 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ сформулировано новое требование, которое гласит, что и грузоотправители, и перевозчики должны хранить копию транспортного документа в течение как минимум трех месяцев. Транспортный документ может также храниться на электронных носителях или в компьютерной системе, однако должно быть возможным получить эту информацию в печатном виде.
2. В Швеции эти новые положения вызвали дискуссии между перевозчиками, экспедиторами и грузоотправителями. Как представляется, существует неоднозначное понимание того, каким образом следует истолковывать эти требования.
3. Между одним грузоотправителем и одним грузополучателем могут осуществляться перевозки грузов, в которых могут быть задействованы различные перевозчики, и тогда возникает вопрос о том, должен ли каждый перевозчик хранить копию транспортного документа или же достаточно, чтобы такую копию хранил у себя первоначальный перевозчик. Швеция истолковывает поло-

---

<sup>1</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.7 с)).

<sup>2</sup> Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2011/10.

жения раздела 5.4.4 таким образом, что все участвующие в перевозке перевозчики должны хранить транспортный документ, однако она хотела бы узнать мнение других стран по этому вопросу.

4. Кроме того, возникает также вопрос о том, нормально ли то, что экспедитор, организующий и планирующий различные перевозки, является тем участником, который обязан хранить информацию, касающуюся перевозки, или же ее должен хранить фактический перевозчик. Эксперту от Швеции известно об определении перевозчика, содержащемся в главе 1.2, однако, как представляется, существует неопределенность в вопросе о том, может ли экспедитор считаться перевозчиком в данном случае. Мы были бы признательны другим странам, если бы они также высказали мнения по этому вопросу.

5. И наконец, нас также интересует, каким образом эти новые положения следует истолковывать в связи с пунктом 5.4.1.1.6.2.3, касающимся перевозки неочищенных порожних средств удержания груза, в которых содержатся остатки опасных грузов любого класса, за исключением класса 7, и которые возвращаются грузоотправителю. Необходимо ли в случае таких перевозок, чтобы копия измененного транспортного документа также сохранялась, равно как и транспортные документы, подготовленные для перевозки полностью наполненных средств удержания?

---