



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике**

Специальная сессия WP.24 по Кодексу ГТЕ
Женева, 5–7 декабря 2023 года

**Доклад Рабочей группы по интермодальным
перевозкам и логистике о работе ее специальной сессии
по Кодексу ГТЕ**

Содержание

I.	Участники	2
II.	Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2
III.	Консультации относительно хода неофициальной подготовительной работы, касающейся Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы и проводящейся по просьбе Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике, и обновленная информация об этой работе (пункт 2 повестки дня)	2
IV.	Резюме Председателя (пункт 3 повестки дня)	8



I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела свою специальную сессию по Кодексу практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы с 5 по 7 декабря 2023 года в Женеве. Она проходила под сопредседательством г-жи Юлии Эльсингер (Австрия) и г-жи Павлины Томковой (Чехия). Сессия была проведена в формате очного совещания во Дворце Наций в Женеве с обеспечением перевода на английский, русский и французский языки. По просьбе Председателя в целях проведения более широких консультаций по пункту 2 повестки дня была также предусмотрена дополнительная возможность участия в режиме онлайн через платформу Zoom.
2. На специальной сессии присутствовали представители следующих государств — членов Европейской экономической комиссии (ЕЭК): Австрии, Венгрии, Германии, Италии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Турции, Финляндии и Чехии.
3. Присутствовали представители следующих специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Международной конвенции по карантину и защите растений (МККЗР) при Продовольственной и сельскохозяйственной организации, Международной организации труда (МОТ) и Международной морской организации (ИМО).
4. Были представлены следующие неправительственные организации: Глобальный форум грузоотправителей, Международная федерация экспедиторских ассоциаций, «МАКТО интернэшнл», Международный союз автомобильного транспорта, Национальное грузовое бюро и Ассоциация ответственного управления упаковочными процессами Южной Африки (РПМАСА).
5. В работе сессии приняли участие следующие представители частного сектора и научных кругов: «ЕТС консалтинг», «МариТерм АБ» и взаимная страховая компания «ТТ клуб мьючуал иншуэранс, лтд.».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

6. WP.24 утвердила предварительную повестку дня, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.24/154.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/154

III. Консультации относительно хода неофициальной подготовительной работы, касающейся Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы и проводящейся по просьбе Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике, и обновленная информация об этой работе (пункт 2 повестки дня)

7. WP.24 на своей специальной сессии рассмотрела предложения по изменению текста Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы, содержащиеся в приложении I к документу ECE/TRANS/WP.24/2023/13, которые были разработаны в ходе неофициальной подготовительной работы экспертов, проведенной по просьбе WP.24, и приняла следующее решение:

- a) относительно изменений к определениям, содержащимся в главе 2 (раздел A.1 документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
 - принять эти изменения со следующими замечаниями:

- ВК2: удалить дефис между словами “the” и “floor” (к тексту на русском языке не относится);
 - мягкий танк-контейнер: заменить «загрузочным/разгрузочным клапаном» на «загрузочным(и)/разгрузочным(и) клапаном(ами)»;
- b) относительно изменений, касающихся использования таких терминов как знак опасности, маркировка и отличительный знак в главах 3, 4, 8, 11, 12, а также в приложении 4, приложении 5, добавлении 1 к приложению 7 и приложении 10 (раздел А.2 документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти изменения со следующими замечаниями:
 - пункт 2.1.1 добавления 1 к приложению 7 «Укладка грузов в ГТЕ и их крепление»: заменить слово «наклейке» на «знаке опасности или маркировке»;
 - пункт 4.1.1.1 приложения 5 «Принятие ГТЕ»: изменить последовательность с «больших знаков опасности, маркировки или знаков опасности» на «знаков опасности, маркировки или больших знаков опасности»;
- c) относительно изменений к главе 4 «Цепочки ответственности и информации» (раздел В.1 документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти изменения со следующими дополнительными изменениями:
 - пункт 4.1.3: добавить сноску в конце пункта со ссылкой на циркуляр MSC.1/Circ.1531 «Перечень обязательных проверок для обеспечения должной осмотрительности при определении поставщиков услуг, связанных с ГТЕ»;
 - пункт 4.1.6: включить второй пример в предпоследнее предложение в следующей редакции: «Отправитель, например, может помимо прочего выполнять функции упаковщика или консолидатора»;
 - пункт 4.2.1: перенести квадратные скобки в четвертый пункт, отмеченный черной жирной точкой;
 - пункт 4.2.3: в пункте, отмеченном черной жирной точкой, начинающемся словами «было подготовлено свидетельство о загрузке контейнера/транспортного средства», после скобок добавить слова «включающее любой соответствующий класс опасности опасного груза.»;
 - пункт 4.2.5: изменить второй пункт, отмеченный черной жирной точкой, следующим образом: «использовалась ГТЕ, которая указана как подходящая для предполагаемой перевозки предлагаемого груза, в соответствии с обязанностями оператора ГТЕ (см. пункт 4.2.1)»; исключить третий пункт, отмеченный черной жирной точкой: «до поставки ГТЕ отправителю или упаковщику запрашивалось, чтобы ГТЕ была безопасной для...»;
 - пункт 4.2.7: включить в качестве второго пункта, отмеченного черной жирной точкой: «обеспечение того, чтобы водитель.»; и вставить прежние второй и третий пункты, отмеченные черной жирной точкой, в качестве первого и второго подпунктов пункта 2, отмеченного черной жирной точкой; добавить в качестве третьего подпункта следующий текст: «соблюдал действующие правила, касающиеся продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха» в сопровождении сноски, содержащей ссылку на принятые МОТ Руководящие принципы содействия достойному труду и дорожной безопасности в транспортном секторе, после которого подпункты следуют в том виде, в каком они были предложены;

- пункт 4.2.8: добавить в качестве третьего пункта, отмеченного черной жирной точкой, следующий текст: «[визуальный осмотр ГТЕ снаружи, чтобы убедиться, что ее можно безопасно перемещать, и она не загрязнена вредными организмами;]»;
 - пункт 4.2.13: добавить в конце первого пункта, отмеченного черной жирной точкой, сноску на циркуляр MSC.1/Circ.1649 «Руководящие принципы по осуществлению программ инспекции грузовых транспортных единиц»;
- d) относительно изменений к главе 12 и приложениям 1 и 5, обусловленных изменениями к главе 4 (раздел В.2 документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти изменения со следующими изменениями:
 - изменить пункт 7.1 приложения 1 «Передача информации» следующим образом: «На рис. 1.2 представлен типичный пример договора продажи. Договор этого типа предполагает, что грузоотправитель отвечает за все аспекты перевозки до того момента, когда ГТЕ будет разгружена в порту ввоза»; добавить сноску после договора продажи со ссылкой на условия договора, представляемые Международной торговой палатой;
 - рис. 1.1 приложения 1: исключить “Sender” («Отправитель») и исправить “Crema (Italy)” на “Crema (Italy)”;
- e) относительно изменений, касающихся материалов и средств блокировки, к преамбуле, главам 6–7, приложениям 2 и 4 и пунктам 2 и 4 приложения 7 (разделы С.1 и С.2 документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти изменения со следующими изменениями:
 - пункт 2.3.3, раздел 2 приложения 7: в первом предложении после слов «используемые для блокировки» добавить следующий текст: «также называемые укосинами или распорками,»;
 - подпункт 2 пункта 2.3.6.1, раздел 2 приложения 7: исправить часть первого предложения следующим образом: “... as the nail was driven in ...” (к тексту на русском языке не относится);
 - текстовая вставка с формулой в конце пункта 4.3.3, раздел 4 приложения 7: исправить «(тонны)» на «[тонны]»;
- f) относительно изменений к разделу 4 добавления 4 к приложению 7, касающихся крепления груза при помощи пневмооболочек (раздел С.3 документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти изменения;
- g) относительно изменений к пунктам 3.1 и 3.2 приложения 7 и к разделу 2 добавления 4 к приложению 7, касающихся устройств опорной подушки (разделы D.1 и D.2 документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти изменения;
- h) относительно изменений к пункту 3.3 приложения 7, касающихся установки груза (раздел Е документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти изменения;
- i) относительно изменений, касающихся уровня устойчивости при перевозке, которые должны быть включены в качестве нового пункта 4.2 приложения 7 и в добавление 5 к приложению 7 (разделы F.1 и F.2 документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти изменения с замечанием, что изображения на рис. 7.102 и 7.103 в разделе 6 добавления 5 к приложению 7 должны быть показаны полностью;

- j) относительно изменений к пункту 5.2 приложения 7, касающихся наливных грузов в мягких танк-контейнерах (раздел G документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти изменения со следующим замечанием: отредактировать пункт 5.2.7.4, исключив “the” в третьей строке (к тексту на русском языке не относится), и второй абзац пункта 5.2.10, заменив «остаточное количество груза» на «количество остатков». Это является результатом обсуждения разработки изменений с учетом информации о том, что для целей этих изменений были рассмотрены публикации Ассоциации владельцев контейнеров (COA), «МАКТО интернэшнл» и «ТТ клуб», посвященные вопросу о повышении безопасности перевозки наливных грузов и уменьшении количества отходов. В ходе обсуждения эксперты пояснили, что эти публикации были рассмотрены для разработки наиболее значимых для Кодекса ГТЕ положений. Первоначальный проект изменений был рассмотрен на совещаниях в рамках неофициальной подготовительной работы в 2022 и 2023 годах, после чего проект был доработан экспертами на основе их комментариев. Этот процесс отражен в протоколах совещаний в рамках неофициальной подготовительной работы, с которыми можно ознакомиться в документах ECE/TRANS/WP.24/2022/9 и ECE/TRANS/WP.24/2023/9;
- к) относительно изменений к пункту 5.3 приложения 7, касающихся навалочных грузов (раздел G документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти изменения со следующим замечанием: отредактировать пятую строку пункта 5.3.3.3, заменив “so as the retain” на “so as to retain” (к тексту на русском языке не относится);
- l) относительно редакционных исправлений к главам 5, 6 и 7, касающихся единиц измерения (раздел I документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти исправления;
- m) относительно изменений к главе 5, связанных с коэффициентом ускорения (раздел J документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти изменения;
- n) относительно изменений к главам 1 и 13 и приложению 10, касающихся запрещенных грузов (разделы K.1, K.2 и K.3 документа ECE/TRANS/WP.24/2023/13):
- принять эти изменения со следующими замечаниями:
 - новый пункт 1.3 главы 1, касающийся запрещенных грузов: в третьем абзаце добавить к первому пункту, отмеченному черной жирной точкой, сноску со ссылкой на циркуляр FAL.5/Circ.50 «Руководство по предупреждению и пресечению контрабанды объектов дикой природы на судах, осуществляющих международные морские перевозки»;
 - пункт 13.3.1 главы 10: изменить конец первого предложения следующим образом: «...Кодекса в соответствии со своим уровнем ответственности»;
 - строка 16 таблицы в приложении 10: изменить первый пункт, отмеченный черной жирной точкой, следующим образом: «Предотвращение перевозки запрещенных грузов, включая торговлю людьми, незаконный оборот объектов дикой природы и незаконный оборот наркотиков»; второй пункт, отмеченный черной жирной точкой, изменить следующим образом: «Распространенные методы сокрытия перевозки запрещенных грузов».

8. Затем WP.24 при участии секретариатов МОТ и ИМО обсудила наилучшие способы информирования соответствующих членов МОТ и ИМО о предлагаемых изменениях к Кодексу ГТЕ, разработка которых была проведена по поручению WP.24, и вопрос о том, как вовлечь эти организации в процесс, ведущий к принятию в ближайшем будущем пересмотренного Кодекса ГТЕ.

9. В ходе этого обсуждения секретариат ИМО пояснил, что WP.24 необходимо будет представить Комитету по безопасности на море (КБМ) официальный документ с предлагаемыми изменениями, обоснованием внесенных изменений и просьбой одобрить их в свете будущего принятия пересмотренного Кодекса ГТЕ. Секретариат ИМО сообщил WP.24, что следующие совещания КБМ запланированы на май и декабрь 2024 года, и указал на соответствующие предельные сроки представления документов. Не предвосхищая решение КБМ, секретариат ИМО подчеркнул, что КБМ может согласиться с изменениями в принципе, но для их окончательного принятия требуется одобрение руководящих органов всех трех учреждений, включая аналогичное решение МОТ.

10. Секретариат МОТ пояснил, что в соответствии с практикой работы МОТ, но не предвосхищая каких-либо решений Административного совета МОТ, рассмотрение предлагаемых изменений к Кодексу ГТЕ потребует либо а) проведения совместного совещания ЕЭК-МОТ-ИМО, либо б) участия трехсторонней делегации в совещаниях группы экспертов, на которых эти изменения будут рассматриваться и рекомендоваться для одобрения. Кроме того, секретариат МОТ проинформировал WP.24 о том, что любой из этих двух вариантов потребует сначала рассмотрения секторальными консультативными органами (СКО) МОТ, а затем — Административным советом МОТ. Следующая сессия СКО должна состояться в январе 2025 года.

11. В ходе обсуждения было отмечено, что в будущем может потребоваться более частое внесение изменений в Кодекс ГТЕ, учитывая растущий спрос на интермодальные перевозки и повышение уровня автоматизации в этом секторе, в том числе для целей упаковки. Было также отмечено, что МОТ не проводит пересмотр своих инструментов и сводов практических правил с такой же частотой. В связи с этим было предложено найти решения, позволяющие чаще вносить поправки.

12. В ответ на это МОТ указала, что некоторые положения Кодекса ГТЕ, например, те, которые приведены в приложениях 6 или 7 и в добавлениях к приложению 7, имеют высокотехнический характер, и их пересмотр и изменение не согласуются с методами работы МОТ, которые отличаются от методов работы ИМО и ЕЭК.

13. С учетом этих факторов было выдвинуто предложение рассмотреть возможность разделения Кодекса ГТЕ на «основной» Кодекс ГТЕ и «дополнительный» Кодекс ГТЕ, причем а) основной будет содержать принципы, изложенные преимущественно в главах 3–13 Кодекса ГТЕ в редакции 2014 года, и будет пересматриваться лишь эпизодически, а б) дополнительный будет служить источником более технической информации, преимущественно содержащейся в существующих приложениях и добавлениях, и будет пересматриваться по мере необходимости и управляться совместно ИМО и ЕЭК в соответствии с их методами работы.

14. В ходе обсуждения было рекомендовано, чтобы WP.24 взяла на себя ведущую роль и внесла предложение о том, как разделить Кодекс ГТЕ на основной и дополнительный, а также чтобы в 2024 году была созвана специальная сессия WP.24 для обсуждения и окончательной доработки этого предложения для рассмотрения и последующего принятия членами ЕЭК, МОТ и ИМО. В работе по изменению структуры Кодекса ГТЕ следует учитывать разработанные изменения к Кодексу ГТЕ, отраженные в документе ECE/TRANS/WP.24/2023/13 с поправками, согласованными на нынешней специальной сессии.

15. Предложение рассмотреть вопрос об изменении структуры Кодекса ГТЕ и рекомендация о том, чтобы WP.24 взяла на себя руководство этим процессом были сочтены конструктивным способом дальнейшей работы. В то же время для успешного завершения этого процесса потребуется обязательство со стороны секретариатов ИМО и МОТ участвовать в этой работе, включая организацию совместного совещания ЕЭК–МОТ–ИМО или участие трехсторонней делегации МОТ в работе группы экспертов для принятия реструктурированного и пересмотренного основного Кодекса ГТЕ и поручения ИМО и ЕЭК совместно управлять процессом внесения изменений в

дополнительный Кодекс ГТЕ, содержащий техническую информацию, по мере необходимости.

16. Секретариаты МОТ и ИМО просили предоставить время для внутренних консультаций по предлагаемым дальнейшим действиям. С этой целью было решено, что о такой готовности следует заявить не позднее восемьдесят шестой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), запланированной на 20–23 февраля 2024 года, что позволит КВТ как головному органу WP.24 после рассмотрения им данного предложения поручить WP.24 взять на себя руководство, при участии МОТ и ИМО, процессом внесения поправок, включая возможную реструктуризацию Кодекса ГТЕ, и организовать специальную сессию WP.24 в 2024 году, а также впоследствии запросить проведение совместного совещания ЕЭК–МОТ–ИМО или участие ИМО и трехсторонней делегации МОТ в работе группы экспертов.

17. WP.24 выразила надежду, что дальнейшие действия будут предприняты в соответствии с итогами обсуждения и будет заявлено о необходимой готовности для осуществления этих дальнейших действий.

18. Затем WP.24 обсудила еще два вопроса, которые были указаны в качестве приоритетных для обновления положений Кодекса ГТЕ в ходе неофициальной подготовительной работы, но не были окончательно доработаны к этой специальной сессии. Они касались: а) включения раздела о стабилизаторах в главу 10 Кодекса ГТЕ и б) добавлений в ряд глав, в частности главы 1, 4 и 8, а также приложение 6, и возможного включения новой главы 10 bis, касающейся предотвращения загрязнения вредными организмами.

19. В связи с разделом о стабилизаторах было отмечено, что обсуждение этого вопроса в ИМО было приостановлено, поэтому дать какую-либо рекомендацию относительно целесообразности включения раздела о стабилизаторах в Кодекс ГТЕ не представляется возможным. Учитывая эту информацию, WP.24 решила вернуться к данному вопросу только в том случае, если в результате процесса в рамках ИМО будет выработана рекомендация в пользу включения раздела о стабилизаторах в Кодекс ГТЕ.

20. Что касается предотвращения загрязнения вредными организмами, то секретариат МККЗР разъяснил процесс, проведенный Целевой группой по морским контейнерам Комиссии по фитосанитарным мерам (КФМ) по вопросу предотвращения загрязнения вредными организмами и подготовки проекта пересмотренной рекомендации 6 КФМ «Морские контейнеры». Секретариат МККЗР сообщил также, что пересмотренная рекомендация 6 будет представлена на рассмотрение и одобрение восемнадцатой сессии КФМ (КФМ–18), которая состоится в апреле 2024 года. Секретариат МККЗР выразил пожелание, чтобы принятая пересмотренная рекомендация 6 КФМ «Морские контейнеры» послужила основой для обновления Кодекса ГТЕ в части предотвращения загрязнения вредными организмами и чтобы первоначальные предложения по изменению Кодекса ГТЕ в части предотвращения загрязнения вредными организмами были обновлены после КФМ–18 в соответствии с содержанием принятой рекомендации.

21. Кроме того, секретариат МККЗР проинформировал WP.24 о том, что КФМ–18 рассмотрит вопрос о продлении мандата своей Целевой группы по морским контейнерам, и в этом случае Целевая группа будет готова сотрудничать для внесения изменений в Кодекс ГТЕ, касающихся предотвращения загрязнения вредными организмами, на основе пересмотренной рекомендации 6 КФМ «Морские контейнеры».

22. WP.24 с удовлетворением приняла к сведению информацию, представленную секретариатом МККЗР. Она согласилась в принципе с тем, что предложения по внесению изменений в Кодекс ГТЕ, касающихся различных аспектов предотвращения загрязнения вредными организмами, должны быть приведены в соответствие с принятой КФМ–18 рекомендацией 6 «Морские контейнеры». С этой целью экспертам, которым будет поручено заняться реструктуризацией Кодекса ГТЕ под руководством WP.24 в ожидании решения КВТ и которые при его реструктуризации будут использовать принятые изменения, подлежащие внесению в Кодекс ГТЕ и согласованные в ходе настоящей сессии, будет также предложено рассмотреть и

включить соответствующие изменения, касающиеся предотвращения загрязнения вредными организмами, на основе предложения, которое секретариат МККЗР представит секретариату ЕЭК после апрельской сессии КФМ 2024 года. Кроме того, в случае продления мандата Целевой группы КФМ по морским контейнерам на 2024 год экспертам, работающим в рамках ожидаемого процесса под руководством WP.24, будет предложено сотрудничать с Целевой группой КФМ по морским контейнерам в части изменений к Кодексу ГТЕ, касающихся предотвращения загрязнения вредными организмами.

IV. Резюме Председателя (пункт 3 повестки дня)

23. WP.24 решила, что по данному пункту повестки дня будет зачитан весь доклад, а не только резюме решений. WP.24 утвердила доклад о работе своей специальной сессии, посвященной Кодексу ГТЕ.
