



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике****Шестьдесят шестая сессия**

Женева, 18–20 октября 2023 года

Пункт 7 предварительной повестки дня**Кодекс практики по укладке грузов
в грузовые транспортные единицы****Результаты подготовительной работы группы экспертов
по Кодексу практики по укладке грузов в грузовые
транспортные единицы****Представлено Председателем Рабочей группы****I. Введение**

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) на своей шестьдесят пятой сессии (Женева, 19–21 октября 2022 года) продлила неофициальную подготовительную работу над Кодексом практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) еще на один год, чтобы продолжить: i) определение того, каким областям Кодекса ГТЕ необходимо уделять приоритетное внимание при обновлении; и ii) рассмотрение вопроса об использовании текста Кодекса ГТЕ в мобильном приложении.
2. В ходе неофициальной подготовительной работы в 2023 году были проведены два неофициальных совещания. Первое из этих совещаний состоялось 29 и 30 марта 2023 года, а второе — 5 и 6 июля 2023 года. В продолжение работы, которая велась на неофициальных совещаниях, члены группы также провели между собой несколько звонков в межсессионный и последующий периоды.
3. В настоящем документе содержится информация о ходе выполнения двух задач: i) определение того, каким разделам Кодекса ГТЕ следует уделять приоритетное внимание при актуализации; и ii) рассмотрение вопроса об использовании текста Кодекса ГТЕ в мобильном приложении. В приложениях I и II к настоящему документу представлены подробные отчеты о совещаниях, проведенных в 2023 году.
4. WP.24 предлагается рассмотреть прогресс, достигнутый в ходе подготовительной работы группы экспертов по Кодексу ГТЕ. В этом контексте WP.24 следует также обсудить подготовку к своей специальной сессии по Кодексу ГТЕ, которая, согласно поручению Комитета по внутреннему транспорту на его восемьдесят пятой сессии (Женева, 21–24 февраля 2023 года), состоится 5–7 декабря 2023 года и в ходе которой будут рассмотрены и при необходимости приняты предложенные изменения к Кодексу ГТЕ.



II. Результаты неофициальной подготовительной работы

A. Актуализация Кодекса ГТЕ

5. Неофициальная подготовительная работа в 2023 году была сосредоточена на следующих вопросах/элементах, которым следует уделять приоритетное внимание при актуализации Кодекса ГТЕ:

a) комментарии, полученные к подробным предложениям по изменениям, подготовленным в 2022 году:

i) к пункту 5.2 приложения 7 в отношении перевозки наливных грузов в мягких танк-контейнерах;

ii) к пункту 5.3 приложения 7 в отношении перевозки навалочных грузов в ГТЕ;

iii) к пункту 2.3 в отношении материалов и средств блокировки;

iv) к разделу 4 «Крепление груза при помощи пневмооболочек» добавления 4 к приложению 7;

v) к новому разделу 4.2 приложения 7 Кодекса ГТЕ с положениями об устойчивости упаковки и, в частности, с введением и объяснением термина «уровень устойчивости при перевозке» (УУП);

vi) к новому разделу 10.4 о стабилизаторах в главе 10 Кодекса ГТЕ;

b) предотвращение загрязнения вредными организмами;

c) определения, которые следует включить в главу 2 Кодекса ГТЕ;

d) цепочки ответственности и информации, которым посвящена глава 4 Кодекса ГТЕ;

e) стандартизация терминов для предупреждения, используемых на грузовых упаковках и ГТЕ, по всему тексту Кодекса ГТЕ.

6. В результате работы, проделанной в 2023 году предложения, изначально внесенные в 2022 году, были изменены. Эти изменения подробно отражены в отчете о первом неофициальном совещании 2023 года (приложение I к настоящему докладу), а также в соответствующих случаях в отчете о втором неофициальном совещании (приложение II к настоящему докладу).

7. Следует отметить, что первоначальное предложение о включении в главу 10 раздела о стабилизаторах было оставлено для дальнейшего обсуждения и рассмотрения результатов обсуждения по стабилизаторам на девятой сессии Подкомитета по перевозке грузов и контейнеров (ПГК-9) Международной морской организации (ИМО), которая состоится в сентябре 2023 года.

8. Кроме того, были разработаны следующие подробные предложения:

a) новый раздел в главе 1 под номером 1.3 bis «Предотвращение загрязнения вредными организмами», содержащийся в отчете о втором неофициальном совещании (приложение II к настоящему докладу);

b) изменения к главе 2 «Определения». Эти изменения отражены в приложении III к настоящему докладу;

c) изменения к главе 4 «Цепочки ответственности и информации» и соответствующие изменения к пункту 7 приложения 1, а также к пункту 12.1.1 главы 12 и приложению 5, содержащиеся в отчете о втором неофициальном совещании (приложение II к настоящему докладу);

d) изменения к тексту Кодекса ГТЕ с целью более полного учета проблематики борьбы с незаконными перевозками, включая использование контейнерных перевозок для незаконного оборота объектов дикой природы, содержащиеся в отчете о втором неофициальном совещании.

9. Изменения к тексту Кодекса ГТЕ, касающиеся предотвращения загрязнения вредными организмами, еще не утверждены. Это связано с тем, что процесс, установленный Международной конвенцией по карантину и защите растений (МККЗР) в отношении морских контейнерных перевозок и загрязнения вредными организмами, не позволил извлечь выводы, на основе которых в рамках неофициальной предварительной работы 2023 года можно было бы подготовить конкретные предложения для Кодекса ГТЕ.

10. В этой связи изменения в разделах, упомянутых в пунктах 8 b) и c), касающиеся загрязнения вредными организмами, заключены в квадратные скобки. Эти изменения нуждаются в дополнительном рассмотрении вместе с разделом 1.3 bis, указанным в пункте 8 a), когда будет подготовлено полное предложение по изменениям, касающимся предотвращения загрязнения вредными организмами.

11. В заключение следует отметить, что в ходе обзора Кодекса ГТЕ была проведена большая работа по определению приоритетности актуализации его разделов и рассматриваемых в нем вопросов, а также по разработке конкретных предложений по поправкам. Эти предложения готовы для рассмотрения и в соответствующих случаях принятия в ходе специальной сессии WP.24 по Кодексу ГТЕ членами WP.24, а также ИМО и Международной организации труда.

12. В то же время следует продолжить обсуждение нерешенных вопросов с целью выработки возможных изменений к тексту. Порядок этой работы можно было бы обсудить на специальной сессии WP.24 по Кодексу ГТЕ.

В. Мобильное приложение для Кодекса ГТЕ

13. В 2023 года усилия были сосредоточены на том, чтобы определить структуру приложения, позволяющую пользователям за несколько шагов найти в Кодексе ГТЕ нужную информацию.

14. В связи с этим были разработаны и согласованы следующие уровни критериев выбора:

- тип ГТЕ — тип упаковки — функциональная роль — текст Кодекса ГТЕ;
- тип груза — тип упаковки — тип ГТЕ — функциональная роль — текст Кодекса ГТЕ; и
- тип упаковки — тип ГТЕ — функциональная роль — текст Кодекса ГТЕ.

15. Для каждого из критериев (тип ГТЕ, тип упаковки, тип груза и функциональная роль) были составлены перечни отобранных записей. Кроме того, для каждого слоя выбора вплоть до уровня текста Кодекса ГТЕ была определена соответствующая структура.

16. Эти записи доступны для разработки мобильного или компьютерного приложения.

17. В то же время было продолжено и осталось незавершенным обсуждение возможностей разработки приложения для Кодекса ГТЕ заинтересованными коммерческими разработчиками. В центре незавершенной дискуссии оказались вопросы прав интеллектуальной собственности на Кодекс ГТЕ и воспроизведение содержания Кодекса ГТЕ коммерческими разработчиками в принадлежащих им приложениях.

18. В этой связи группа экспертов хотела бы узнать мнения WP.24 и государств-членов по поводу разработки приложений для Кодекса ГТЕ, включая вопрос о том, следует ли отдать предпочтение коммерческим приложениям или же приложениям, права собственности на которые принадлежат системе Организации Объединенных Наций.

19. В ожидании мнений WP.24 и государств-членов работу следует соответствующим образом продолжить.

Приложение I

Отчет о первом неофициальном совещании 2023 года (29–30 марта 2023 года)

I. Участники

1. Первое неофициальное совещание 2023 года по Кодексу практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) состоялось 29–30 марта 2023 года. Оно было организовано в соответствии с решением шестьдесят пятой сессии (Женева, 19–21 октября 2022 года) Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций, которое содержится в документе ECE/TRANS/WP.24/151, п. 97. Цель этого совещания состояла в том, чтобы продвинуть вперед порученное обсуждение в рамках неофициальной подготовительной работы, и в частности: i) определить, каким областям Кодекса ГТЕ необходимо уделять приоритетное внимание при актуализации; и ii) рассмотреть вопрос об использовании текста Кодекса ГТЕ в мобильном приложении.
2. В совещании приняли участие следующие государства — члены Европейской экономической комиссии (ЕЭК): Австрия, Германия, Российская Федерация и Финляндия.
3. На совещании присутствовали представители неправительственных организаций, частного сектора и академических кругов: Ассоциация экспедиторских и логистических компаний Чехии, Международной палаты судоходства (МСП), Глобального форума грузоотправителей, Международного союза морского страхования (МСОМС), МАКТО, «ТТ Клуб», Всемирного совета судоходства (ВСС), Международной организации по стандартизации (ИСО), «ЕТС консалтинг», Национального грузового бюро (НГБ), «Эксис технолоджиз лимитед», «МариТерм АБ», АО «НИИАС» и Жилинского университета (Словакия).
4. Совещание проходило под руководством секретариата ЕЭК.

II. Повестка дня

5. Участники одобрили повестку дня неофициального совещания, содержащуюся в документе STU-Code/2023/first-informal-meeting/1. Участники договорились также, что секретариат подготовит письменный отчет о работе совещания. Этот отчет, а также отчет о работе предстоящего совещания в июле 2023 года послужат основой для подготовки доклада о ходе работы для шестьдесят шестой сессии WP.24 в октябре 2023 года.

III. Актуализация Кодекса ГТЕ

6. Участники продолжили обсуждение конкретных элементов/проблем, которым следует уделять приоритетное внимание при актуализации Кодекса ГТЕ. Обсуждение проходило на основе следующих документов:
 - STU-Code/2023/first-informal-meeting/3 — комментарии по изменениям к пунктам 5.3 и 5.2;
 - STU-Code/2023/first-informal-meeting/4 — комментарии по изменениям к пунктам 2.3 и разделу 4;
 - STU-Code/2023/first-informal-meeting/5 — комментарии по изменениям к новому разделу 4.2 и к главе 10;
 - STU-Code/2023/first-informal-meeting/6 — предотвращение загрязнения вредными организмами;

- STU-Code/2023/first-informal-meeting/7 — сводные определения;
- STU-Code/2023/first-informal-meeting/8 — цепочки ответственности и информации;
- STU-Code/2023/first-informal-meeting/9 — использование терминов;
- STU-Code/2023/first-informal-meeting/11 — комментарии по предложениям в документах 4, 5, 7 и 8;
- STU-Code/2023/first-informal-meeting/12 — предотвращение загрязнения контейнеров вредными организмами: совместное отраслевое руководство по очистке контейнеров.

7. Участники рассмотрели замечания, представленные в документе STU-Code/2023/first-informal-meeting/3, по пересмотренным положениям, приведенным в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/10, и договорились о следующем:

- Пункт 5.3.2, касающийся сухих навалочных грузов, подлежащих регулированию, с подпунктами 5.3.2.1–5.3.2.4 заменить следующим текстом в качестве нового пункта 5.3.2:

«5.3.2 Вещества, отвечающие критериям отнесения к тому или иному классу опасности согласно действующим правилам перевозки опасных грузов соответствующими видами транспорта, являются опасными грузами. Такие грузы... (продолжение по документу STU-Code/2023/first-informal-meeting/3, который доступен только на английском языке)».

- Кодекс ГТЕ следует проанализировать на предмет ссылок на Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ). Если нет особых причин ссылаться именно на МКМПОГ, то его упоминания следует заменить на *«применимые правила перевозки опасных грузов соответствующими видами транспорта»*.
- Заменить пункт 5.3.3.1 следующим текстом:

«5.3.3.1 Для перевозки твердых навалочных грузов в контейнерах предпочтительно использовать контейнеры для сыпучих грузов без давления, разработанные и испытанные в соответствии с ISO 1496-4. При использовании грузовых контейнеров общего назначения согласно стандарту ISO 1496-1 действующие правила перевозки опасных грузов требуют, чтобы торцевые стенки были усилены до уровня, предусмотренного стандартом ISO 1496-4. В случае твердых навалочных грузов, на которые не распространяются действующие правила перевозки опасных грузов, рекомендуется аналогичное усиление торцевых стенок».

- Пункт 5.3.3.2 следует изложить в следующей редакции:

«5.3.3.2 Усиление можно обеспечить посредством установки фальш-переборки на неполную высоту передней стенки (см. рис. 7.71). Фальш-переборка у передней стенки состоит из двух фанерных панелей во всю ширину с горизонтальными поперечными балками из мягких пород древесины, простирающимися по всей ширине ГТЕ и упирающимися в прочные угловые стойки. Панели должны быть изготовлены из фанеры (для внутренних работ) и иметь минимальную толщину 12 мм. Высота панелей должна как минимум на 200 мм превышать высоту уложенного груза и составлять не менее 1800 мм, при этом нижние панели должны быть как можно более высокими (предпочтительно высотой 1200 мм). Если груз слабослеживающийся, то могут потребоваться панели большей высоты. Панели высотой менее 600 мм должны иметь одну поперечную балку 150 x 50 мм во всю ширину, изготовленную из мягких пород древесины, а панели любой другой высоты должны иметь не менее двух балок во всю ширину».

- Пункт 5.3.4.1 следует изложить в следующей редакции:

«5.3.4.1 Предназначенные для перевозки навалочных грузов ГТЕ должны ... Облицовка фанерой может потребоваться не только для передней стенки, но также... специальный вкладыш, непроницаемый для сыпучих веществ (далее

по документу *CTU-Code/2023/first-informal-meeting/3*, который доступен только на английском языке»).

- Прежние рисунки 7.53 и 7.54 следует сохранить.
 - Прежний пункт 5.3.5 следует сохранить, а новый текст исключить, кроме новых пунктов 5.3.5.3 и 5.3.5.4, которые были сочтены полезными и должны быть включены в пункт 5.3.5.
 - Предлагаемые пункты 5.3.7, 5.3.8 и 5.3.9 следует исключить.
 - Подпункт 2 пункта 5.2.7.1.2 следует заменить следующим текстом:
«Опасные грузы: жидкости, отвечающие требованиям классификации в применимых правилах перевозки опасных грузов соответствующими видами транспорта, являются опасными грузами и не допускаются к перевозке в мягких танк-контейнерах».
 - Предлагаемый пункт 5.2.8 следует исключить.
8. Участники рассмотрели комментарии, представленные в документе *CTU-Code/2023/first-informal-meeting/4*, а также дополнительные замечания в документе *CTU-Code/2023/first-informal-meeting/11* по пересмотренным положениям, отраженным в документе *ECE/TRANS/WP.24/2022/11*, и договорились о следующем.
- Ссылку на «гвозди» вместо «крепления» в пункте 2.3.5 следует сохранить.
 - Пункт 2.3.8 следует далее изменить в соответствии с текстом, приведенным в *CTU-Code/2023/first-informal-meeting/4*.
 - Подписи к нижеуказанным рисункам следует изменить следующим образом:
 - рис. 7.13 — *Блокировка пневмооболочками упаковок неправильной формы без острых кромок;*
 - рис. 7.15 — *Блокирующие поперечные балки, прочность которых ограничена из-за крепления за счет трения в случае груза малой массы.*
 - Следует включить следующие новые рисунки:
 - рис. 7.16 — *Блокирующие поперечные балки, обеспечивающие большую прочность за счет физического соединения;*
 - рис. 7.xx — *Брезент, используемый исключительно для предотвращения выпадения мелких и легких упаковок при укладке вблизи двери (относится к пункту 4.7.3);*
 - рис. 7.xx — *Сетчатая завеса, используемая для предотвращения выпадения мелких и легких упаковок при укладке вблизи двери (относится к пункту 4.7.3).*
 - Рисунок 7.40 следует исключить.
 - Предлагаемый пункт 4.1.7.3 изложить в следующей редакции:
«4.1.7.3 Двери ГТЕ могут испытываться на выдерживание силы, эквивалентной определенной процентной доле полезной нагрузки ГТЕ, однако для грузов, которые могут менять форму, таких как мелкие упаковки ручной фасовки и поддоны с низкой структурной устойчивостью, двери не должны использоваться в качестве единственного средства ... Возможное выпадение груза можно предотвратить за счет использования пружинящих найтовов (см. рис. 7.59), модульной системы найтовки (см. рис. 7.26), ~~или~~ брезента (см. рис. 7.xx) либо сеток или сетчатых завес (см. рис. 7.xx)».
 - Иллюстрацию для рис. 7.52 следует изменить. Необходимо более наглядное изображение стоек.
 - Первое предложение пункта 4.5.3 изменить следующим образом:
«Если на пневмооболочки нанесена маркировка уровня от 1 до 5 в соответствии с критериями Ассоциации американских железных дорог, то они имеют следующее минимальное давление разрыва:...».

- В пункте 4.6, таблица 7.14, предложение изложить в следующей редакции:

«Несущая способность в тоннах для пневмооболочек различных размеров с давлением разрыва 1,7 бар при зазоре 30 см».

9. Экспертам было предложено предоставить в секретариат изображения, на которых лучше видны методы блокировки. Все изображения должны быть свободны от ограничений, связанных с авторским правом.

10. Участники рассмотрели также комментарии, представленные в документе STU-Code/2023/first-informal-meeting/5, и дополнительные замечания в документе STU-Code/2023/first-informal-meeting/11 по пересмотренным положениям, отраженным в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/12, и договорились о следующем:

- Первый абзац в пункте 4.2.1 необходимо исключить, поэтому ссылки на «упаковки» или «укомплектованный груз» в нем приводить не следует. Второй абзац в этом же пункте изложить в следующей редакции:

«Грузоотправители должны убедиться, что сформированные упаковки способны ... обработки и перевозки. Упаковки в форме транспортных пакетов должны сохранять свою целостность во время перевозки (далее по документу ECE/TRANS/WP.24/2022/12)».

- Таблицу 7.9 следует заменить таблицей, приведенной в документе STU-Code/2023/first-informal-meeting/5. Текст в последней строке таблицы читать следующим образом:

«Значения УУП в продольном направлении для морских районов применяются при внутреннем трении $\mu < 0,5$ ».

- Подпись к рисунку 7.38 изложить в следующей редакции:

«Рис. 7.38 При перевозке в морском районе В транспортным средством, соответствующим стандарту EN 12642-XL, упаковки с маркировкой УУП 4 или более высокого уровня ... (далее следует текст, предложенный в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/12)».

- Опечатку на желтых подписях над изображениями двух транспортных средств на рис. 7.38 необходимо исправить.
- Пункт 4.2.4.3 следует исключить.
- После таблицы 7.15 необходимо добавить следующее примечание:

«При испытании в продольном направлении в случае морской перевозки можно использовать соответствующий угол наклона, полученный на рис. 7.98 для поперечного направления, или рассчитать необходимый угол наклона α по следующей формуле:

$$\alpha = \arcsin \left(\frac{r + \gamma \cdot \sqrt{1 + \gamma^2 - r^2}}{1 + \gamma^2} \right), \text{ где: } r = c_{x,y} - \gamma \cdot c_z \text{»}.$$

- Предложение о включении в главу 10 раздела о стабилизаторах следует оставить для дальнейшего обсуждения и рассмотрения результатов дискуссии по стабилизаторам на девятой сессии Подкомитета ИМО по перевозке грузов и контейнеров (ПГК-9). В этой связи положения пункта 10.4, приведенные в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/12, следует оставить в квадратных скобках. Кроме того, в квадратные скобки следует заключить следующую альтернативную формулировку:

«(Для стабилизированных полимеризующихся веществ требуется конкретная информация о стабилизации. Подробная информация содержится в действующих правилах перевозки опасных грузов соответствующим видом транспорта.)».

11. ВСС представил документ STU-Code/2023/first-informal-meeting/6 и рассказал о процессе в рамках Международной конвенции по карантину и защите растений (МККЗР), направленном на минимизацию фитосанитарных рисков,

связанных с морскими контейнерными перевозками. ВСС сослался также на Совместное отраслевое руководство по очистке контейнеров, содержащееся в документе STU-Code/2023/first-informal-meeting/12.

12. Выступая от имени соответствующей целевой группы, работающей в рамках процесса МККЗР по предотвращению загрязнения вредными организмами, ВСС рекомендовал включить в Кодекс ГТЕ новую главу, посвященную минимизации фитосанитарных рисков, связанных с морскими контейнерными перевозками. Содержание этой главы должно основываться на тексте, приведенном в части 1 документа STU-Code/2023/first-informal-meeting/6.

13. Другие участники не смогли полностью поддержать эту рекомендацию. По их мнению, фитосанитарные риски являются одной из многих категорий рисков, требующих внимания, и вынесение этого вопроса в отдельную главу может придать ему в Кодексе ГТЕ непропорционально большой вес. Они считают, что существующую структуру Кодекса необходимо сохранить и по мере необходимости обновлять его разделы и/или пункты с учетом новых знаний и практического опыта в области предотвращения загрязнения вредными организмами.

14. Таким образом участники решили продолжить обсуждение этой темы в межсессионный период на уровне заинтересованных экспертов. Следует учитывать информацию, доступную в рамках процесса МККЗР. Секретариат МККЗР следует также пригласить к участию в этой дискуссии. Свое желание принять участие в межсессионной работе по данной теме выразили следующие участники: Германия, «ЕТС консалтинг», «Эксис технолоджиз лимитед», ГФГ, МАКТО, МПС, «МариТерм АБ», «ТТ Клуб» и ВСС.

15. Секретариату было предложено организовать онлайн-совещания по этому вопросу в конце апреля или в мае 2023 года.

16. Затем участники кратко обсудили документ STU-Code/2023/first-informal-meeting/7. Ввиду нехватки времени они решили рассмотреть определения в рамках межсессионной работы. Принять участие в межсессионной работе вызвались эксперты от Германии, «ЕТС консалтинг», «Эксис технолоджиз лимитед», ГФГ, МАКТО, МПС, МСОМС, «МариТерм АБ», «ТТ Клуб» и ВСС.

17. Секретариату было предложено организовать онлайн-совещания по этому вопросу в конце апреля или в мае 2023 года.

18. В соответствии с договоренностью, достигнутой на предыдущих совещаниях, участники вернутся к обсуждению вопроса о цепочках ответственности, поднятого в документе STU-Code/2023/first-informal-meeting/8, при условии принятия решения о дальнейших действиях в отношении определений. В этой связи обсуждение указанного документа было перенесено на следующее совещание.

19. Участники рассмотрели также документ STU-Code/2023/first-informal-meeting/9, в котором предлагается стандартизировать термины для предупреждений, используемых на грузовых упаковках и ГТЕ. Они согласились с предложенными изменениями к терминам и высказали следующие замечания:

- определение знака опасности должно также включать пиктограммы для перевозки опасных грузов;
- определение маркировки следует изложить в следующей редакции:
«Нанесенная наклейка, табличка или оттиск, содержащие информацию об упакованном грузе, несущей способности пневмооболочки или иную информацию об упаковочных средствах»;
- пункт 11.2.3 главы 11 следует изложить в следующей редакции:
«Применимыми правилами по опасным грузам могут требоваться конкретные маркировочные знаки для ГТЕ...(далее следует текст, предложенный в документе)».

IV. Мобильное приложение для Кодекса ГТЕ

20. Секретариат выступил с сообщением о межсессионной работе, проделанной заинтересованными экспертами в конце 2022 года и в начале 2023 года в связи с разработкой мобильного приложения для Кодекса ГТЕ. Они сосредоточились на рассмотрении вариантов фильтрации информации в Кодексе ГТЕ. Итоги межсессионной работы представлены в документе STU-Code/2023/first-informal-meeting/10. В нем содержится описание установленных критериев выбора для фильтрации содержимого Кодекса ГТЕ. Эти критерии выбора призваны помочь в поиске соответствующих пунктов Кодекса ГТЕ в зависимости от перевозимого груза, его упаковки и типа ГТЕ, используемой для перевозки, а также сочетаний этих параметров.

21. Представитель «ЕТС консалтинг» разъяснил предлагаемые критерии выбора, включая тип ГТЕ, тип груза и тип упаковки, а также категории, разработанные для каждого критерия. Далее он рассказал о том, как эти критерии могут быть объединены в цепочки для фильтрации содержимого Кодекса ГТЕ, в том числе с учетом функциональных ролей, следующим образом:

- тип ГТЕ — тип упаковки — функциональная роль — текст Кодекса ГТЕ;
- тип груза — тип упаковки — тип ГТЕ — функциональная роль — текст Кодекса ГТЕ; и
- тип упаковки — тип ГТЕ — функциональная роль — текст Кодекса ГТЕ.

22. Он также объяснил, каким образом можно предусмотреть специальные отметки для опасных грузов, чтобы обеспечить возможность предоставления соответствующей информации об их упаковке. В заключение он представил структуру цепочек фильтрации по всем критериям и категориям до уровня Кодекса ГТЕ, а также несколько примеров, показывающих структурирование его текста.

23. Участники совещания высоко оценили результаты межсессионной работы и структурирование информации, выполненное компанией «ЕТС консалтинг». Эти наработки были сочтены хорошей основой для дальнейшей деятельности по созданию приложения любым разработчиком, включая коммерческих.

24. Затем на совещании обсуждались возможности разработки приложения для Кодекса ГТЕ коммерческими разработчиками. Секретариат проинформировал участников совещания о том, что заинтересованным коммерческим разработчикам необходимо обратиться в отдел публикаций ИМО, который управляет авторскими правами на Кодекс ГТЕ. Коммерческие приложения не будут утверждаться в качестве официальных приложений для Кодекса ГТЕ.

25. Участники совещания поблагодарили секретариат за эту дополнительную информацию. Они задались вопросом о возможности разработки некоего информационного листка, который коммерческие разработчики могли бы изучить и использовать для оценки своего интереса к разработке приложения для Кодекса ГТЕ до обращения в отдел публикаций ИМО. Секретариат подтвердил, что свяжется с отделом публикаций ИМО относительно подготовки такого информационного листка и сообщит о результатах на следующем совещании.

V. Прочие вопросы

26. Секретариат сообщил о решении Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) в отношении Кодекса ГТЕ, принятом на его восемьдесят пятой сессии 21–24 февраля 2023 года. КВТ принял к сведению информацию о ходе обновления Кодекса ГТЕ, выполняемого в рамках неофициальной предварительной работы по просьбе WP.24. Он далее принял к сведению тот факт, что секторальные консультативные органы Международной организации труда не смогут обсудить вопрос о создании совместной группы экспертов по Кодексу ГТЕ по крайней мере до 2025 года. КВТ далее признал настоятельную необходимость обновить Кодекс ГТЕ для повышения безопасности работников, занимающихся обработкой ГТЕ, и таким образом внести вклад в достижение задачи 8 (содействие обеспечению надежных и безопасных условий

работы для всех трудящихся) в рамках цели № 8 в области устойчивого развития. В этой связи КВТ просил инициировать процесс рассмотрения предложенных разработанных обновлений и, если это будет сочтено необходимым, их принятия в рамках специальной сессии WP.24 по Кодексу ГТЕ, которая должна состояться до конца 2023 года. Он просил секретариат пригласить ИМО и МОТ, а через их посредство и членов этих организаций на специальную сессию.

27. Секретариат уведомил участников совещания, что он изучает возможность проведения специальной сессии в неделе, начинающейся 4 декабря 2023 года. Конкретная дата совещания будет сообщена после ее подтверждения.

28. Участники приняли к сведению представленную информацию. Они выразили КВТ признательность за придание процессу рассмотрения и принятия предлагаемых изменений к Кодексу ГТЕ официального характера.

VI. Сроки и место проведения следующего совещания

29. Участникам сообщили, что следующее неофициальное совещание будет проводиться в виртуальном формате 5 июля (с 12 ч 30 мин до 16 ч 30 мин) и 6 июля (с 12 ч 00 мин до 16 ч 00 мин) 2023 года. Два межсессионных виртуальных совещания — по определениям и по предотвращению загрязнения вредными организмами — будут запланированы на конец апреля или май 2023 года.

Приложение II

Отчет о втором неофициальном совещании 2023 года (5–6 июля 2023 года)

I. Участники

1. Второе неофициальное совещание 2023 года по Кодексу практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) состоялось 5–6 июля 2023 года. Оно было организовано в соответствии с решением шестидесяти пятой сессии (Женева, 19–21 октября 2022 года) Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций, которое содержится в документе ECE/TRANS/WP.24/151, п. 97. Цель этого совещания состояла в том, чтобы продвинуть вперед порученное обсуждение в рамках неофициальной подготовительной работы, и в частности: i) определить, каким областям Кодекса ГТЕ необходимо уделять приоритетное внимание при актуализации; и ii) рассмотреть вопрос об использовании текста Кодекса ГТЕ в мобильном приложении.
2. В совещании приняли участие следующие государства — члены Европейской экономической комиссии (ЕЭК): Австрия, Германия, Российская Федерация и Финляндия.
3. В конференции приняли участие представители неправительственных организаций и частного сектора: «ЕТС консалтинг», Международного центра изучения контейнерных перевозок (ЧИСКО), Международной организации по стандартизации (ИСО), «Эквис технолоджиз» (входит в состав НГБ), Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международного союза железных дорог (МСЖД), «МариТерм АБ», «Национального грузового бюро, инк» (НГБ), «ТТ Клуб», Всемирного совета судоходства (ВСС), Всемирного фонда дикой природы (Гонконг) и Жилинского университета.
4. Совещание проходило под руководством секретариата ЕЭК.

II. Повестка дня

5. Участники одобрили повестку дня неофициального совещания, содержащуюся в документе STU-Code/2023/second-informal-meeting/1. Участники договорились также, что секретариат подготовит письменный отчет о работе совещания. Этот отчет, а также отчет о работе первого совещания, состоявшегося в марте 2023 года, послужат основой для подготовки доклада о ходе работы для шестидесяти шестой сессии WP.24 в октябре 2023 года.

III. Актуализация Кодекса ГТЕ

6. Участники обсудили перечисленные ниже вопросы и выпущенные документы. Что касается вопросов предотвращения загрязнения вредными организмами и определений, то в документах отражены результаты межсессионной работы, проделанной несколькими экспертами:
 - предотвращение загрязнения вредными организмами — STU-Code/2023/second-informal-meeting/3 и STU-Code/2023/second-informal-meeting/3B;
 - определения терминов, используемых в Кодексе ГТЕ — STU-Code/2023/second-informal-meeting/4 и STU-Code/2023/second-informal-meeting/4B;
 - цепочки ответственности — STU-Code/2023/second-informal-meeting/5.
7. Что касается предотвращения загрязнения вредными организмами, то участники рассмотрели представленный ГФГ документ STU-Code/2023/second-

informal-meeting/3, в котором предлагается текст нового раздела для включения в главу 1 Кодекса ГТЕ, для того чтобы подчеркнуть важность предотвращения загрязнения вредными организмами в самом начале Кодекса КТП, т. е. в главе, которая является для него вводной. Этот новый раздел предлагается разместить между существующими разделами 1.3 и 1.4.

8. Участники положительно восприняли новый текст и его размещение между разделами 1.3 и 1.4 главы 1. Что касается самого текста, то в него были внесены некоторые изменения, а согласованная редакция представлена в приложении 1.

9. Затем участники приняли к сведению документ STU-Code/2023/second-informal-meeting/3B, в котором указаны места для внесения возможных изменений в текст Кодекса ГТЕ, касающихся предотвращения загрязнения вредными организмами. Участники согласились с тем, что такой документ следует рассматривать только после включения в него всех необходимых изменений и его согласования с процессом МККЗР, направленным на предотвращение загрязнения вредными организмами (процесс МККЗР).

10. В этой связи они просили ВСС проинформировать участников рабочего совещания по процессу МККЗР, которое состоится в июле 2023 года в Брисбене, о соображениях по вопросам предотвращения загрязнения вредными организмами, высказанных неофициальной группой экспертов по Кодексу ГТЕ, и передать просьбу группы о том, чтобы эксперты МККЗР предложили изменения по этим вопросам к Кодексу ГТЕ. Такое предложение может содержать, если это будет сочтено целесообразным, главу, посвященную практике, рекомендациям или правилам по предотвращению загрязнения вредными организмами (в ходе обсуждения в рамках неофициальной предварительной работы речь шла о главе 10 bis). В то же время участники отметили, что учреждениям Организации Объединенных Наций необходимо приложить значительные усилия, с тем чтобы к Кодексу были предложены соответствующие изменения, приемлемые для экспертов по предотвращению загрязнения вредными организмами и экспертов по безопасности ГТЕ.

11. Что касается определений, то участники рассмотрели документ STU-Code/2023/second-informal-meeting/4, подготовленный компанией «ЕТС консалтинг» и включающий изменения, внесенные в определения в ходе межсессионной работы. Они также рассмотрели документ STU-Code/2023/second-informal-meeting/4B, представленный Германией (г-н Уве Крафт). На основе этих двух документов:

а) участники без каких-либо дополнительных замечаний утвердили определения следующих терминов для включения самостоятельно или в качестве поправок: ВК1, ВК2, ВК3, блокировка, несущая способность, навалочные материалы, метод крепления груза, внутренняя перевозка средствами грузоперевозчика, грузополучатель, грузоотправитель, ЭОИ, ЭОД, мягкий танк-контейнер, экспедитор, инспекторы/сюрвейеры, страховщики, знак (опасности), найтовка, усилие удержания, фиксация, маркировка, МНК, внутренняя перевозка средствами заказчика, загрязнение вредными организмами, большие знаки опасности, ниша для распорок, система удержания с нишами для распорок, непроницаемый для сыпучих веществ, знак и визуальный осмотр;

б) участники решили исключить существующие определения/не включать новые предложенные определения для следующих терминов: загрязнение, информация по аварийным мерам, ОВВ, заражение, инвазивные чужеродные виды, интермодальный оператор, вредный организм, ГТЕ, свободная от вредных организмов, карантинный вредный организм и повторное загрязнение;

с) участники изменили или доработали приведенные ниже определения следующим образом:

i) Контейнер для массовых грузов: *контейнер для перевозки сухих сыпучих грузов, выдерживающий нагрузки, возникающие при его заполнении, перемещении и разгрузки неупакованных сухих сыпучих грузов, и оснащенный отверстиями и фитингами для его загрузки и разгрузки.*

Существует в двух исполнениях:

- *контейнер для сыпучих грузов без давления — контейнер для сыпучих грузов, допускающий загрузку и разгрузку под действием силы тяжести;*
- *контейнер для сыпучих грузов под давлением — контейнер для сыпучих грузов, который может быть загружен или разгружен под действием силы тяжести или разгружен под давлением.*

ii) Чистая ГТЕ: *ГТЕ, не имеющая:*

- *никаких остатков предыдущего груза;*
- *никаких материалов, используемых для крепления ранее перевозимых партий груза;*
- *никакой маркировки, больших знаков опасности или иных знаков, относящихся к предыдущим партиям груза;*
- *никакого мусора (отходов), который мог скопиться в ГТЕ;*
- *никакого загрязнения вредными организмами.*

В случае использования для международных перевозок ГТЕ при необходимости дополнительно осматривают снаружи и изнутри, а у рефрижераторных контейнеров осматривают вентиляционные решетки и сливные отверстия в полу; при этом не должно обнаруживаться загрязнения вредными организмами, определение которого приведено ниже.

iii) Отправитель: *сторона, заключающая договор перевозки (или от имени которой был заключен договор перевозки) с перевозчиком.*

Было также принято решение о включении в раздел 4.1.6 главы 4 в качестве примера стороны, которая может выступать в роли отправителя, следующего текста: «Эту функцию отправителя может выполнять грузоотправитель, экспедитор или грузополучатель, в зависимости от используемых терминов».

iv) Груз, чувствительный к температуре: *груз, упаковка, хранение или перевозка которого должны осуществляться в определенном температурном диапазоне с верхним и/или нижним значением температуры, выход за пределы которого может привести к:*

- *повреждению груза;*
- *изменению состояния груза;*
- *самовозгоранию груза;*
- *разложению или полимеризации.*

Кроме того, на грузы, чувствительные к температуре, может распространяться также требование о доставке в строго установленные сроки или о максимальной продолжительности перевозки.

v) Транспортная документация: *документы, требуемые в соответствии с правилами, применимыми к данному виду транспорта, для перевозки груза.*

vi) Распаковщик: *сторона, осуществляющая выгрузку, извлечение или удаление груза из ГТЕ;*

d) участники не приняли решения по следующим определениям: компетентный орган по борьбе с загрязнением вредными организмами (в ожидании предложения, включающего сводные изменения к Кодексу ГТЕ по проблеме загрязнения вредными организмами), а также ТСУР и ТСУП (в ожидании решения о включении нового раздела 10.4 в главу 10).

12. Что касается цепочек ответственности, то участники рассмотрели документ STU-Code/2023/second-informal-meeting/5 и договорились о следующих предложениях:

a) добавить служебные обязанности распаковщика (в качестве пункта 4.2.9) и внести некоторые изменения в функции грузополучателя (в качестве пункта 4.2.10), а также

b) добавить новые функциональные роли инспекторов/сюрвейеров (в качестве пункта 4.2.11), страховщиков (в качестве пункта 4.2.11) и таможенных органов (в качестве пункта 4.2.12).

13. После этого участники решили подробно определить новые функциональные роли экспедиторов и консолидаторов. Предполагается, что соответствующее предложение с формулировками будет разработано и рассмотрено в ходе последующего неофициального обсуждения (см. п. 18 ниже).

14. Участники внесли также дополнительные изменения в положения, касающиеся функциональных ролей упаковщика, автомобильного перевозчика и грузополучателя. Обновленный текст приведен в приложении 2. Текст, заключенный в квадратные скобки, был оставлен для дальнейшего рассмотрения до получения сводного предложения по предотвращению загрязнения вредными организмами.

15. Участники рассмотрели также представление Агентства по расследованиям в области охраны окружающей среды (АРОС), сети «Анализ реестра коммерческих видов фауны и флоры» («ГРАФФИК»), организации «Объединение в защиту дикой природы» (UFW) и Всемирного фонда дикой природы (WWF), изложенное в документе STU-Code/2023/second-informal-meeting/7, в котором к Кодексу ГТЕ предлагаются изменения, касающиеся борьбы с незаконным оборотом объектов дикой природы при контейнерных перевозках. Документ был представлен WWF с заявлением от имени партнерских НПО, совместно работающих над выявлением и пресечением незаконного оборота объектов дикой природы: Агентства по расследованиям в области охраны окружающей среды (АРОС), «ГРАФФИК», «Объединения в защиту дикой природы» (UFW) и Всемирного фонда дикой природы (WWF), и касался включения в Кодекс ГТЕ краткого общего раздела о противодействии незаконному обороту объектов дикой природы при контейнерных перевозках. По просьбе WWF это заявление представлено в приложении 3.

16. На основе предложений, представленных в документе STU-Code/2023/second-informal-meeting/7, участники договорились о следующем:

a) необходимо разработать и включить в раздел 1.3 главы 1, посвященный безопасности, пункт о незаконных перевозках, включая незаконный оборот объектов дикой природы, незаконный оборот наркотиков и торговлю людьми;

b) в главу 2 следует добавить приведенные ниже определения НООДП и дикой природы:

- незаконный оборот объектов дикой природы — незаконная перевозка или оборот объектов дикой природы;
- объекты дикой природы — все виды диких животных и растений, как живых, так и мертвых, а также части и дериваты этих видов, международная торговля которыми регулируется Конвенцией о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения, те из них, которые охраняются международным правом, а также те из них, экспорт которых ограничен в соответствии с национальным законодательством, обеспечивающим осуществление этого права;

c) в конце пункта 4.1.4 следует добавить слова «включая объекты дикой природы»;

d) добавить новые пункты (после последнего абзаца пункта 4.2.12 Кодекса ГТЕ в редакции 2014 года) следующего содержания:

«Все стороны должны проверять целостность ГТЕ и ее пломб, когда она находится под их контролем, в целях выявления возможного проникновения в ГТЕ»

и

«Все стороны должны установить процедуру уведомления таможенных и правоохранительных органов обо всех подозрительных случаях или инцидентах, связанных с ненадлежащим декларированием или недекларированными перевозками объектов живой природы. Важно выявлять и сообщать по прибытии о любых случаях ненадлежащего декларирования или попыток сокрытия грузов, содержащих объекты живой природы, отправителями и/или грузоотправителями»;

e) текст, предложенный для добавления в пункт 11.3 главы 11 и в качестве нового пункта 13.3.3, следует рассмотреть дополнительно.

17. Работу, упомянутую в пунктах а) и е) выше, следует провести в ходе последующего неофициального обсуждения (см. п. 18 ниже).

18. Из-за нехватки времени участники не смогли рассмотреть предложенные изменения к главе 11 и приложению 1, содержащиеся в документе STU-Code/2023/second-informal-meeting/5. Было решено, что письменные замечания должны быть представлены в секретариат до конца июля 2023 года. Эти замечания следует рассмотреть в ходе последующего неофициального звонка, который будет организован секретариатом, возможно, не позднее 9 августа 2023 года¹.

19. Участники не смогли рассмотреть представление ВСС, содержащееся в документе STU-Code/2023/second-informal-meeting/6 и касающееся решения первого неофициального совещания 2023 года о том, чтобы не добавлять в Кодекс ГТЕ предложенный пункт 5.3.7 о взвешивании. Участники договорились представить письменные комментарии по представлению ВСС и, возможно, обсудить его в ходе последующего неофициального звонка.

IV. Мобильное приложение для Кодекса ГТЕ

20. Участники были проинформированы о том, что обсуждение вопроса о возможности и условиях привлечения коммерческих разработчиков для создания мобильного приложения для Кодекса ГТЕ продолжается с участием заинтересованных сторон, ИМО и ЕЭК ООН.

V. Прочие вопросы

21. Никаких вопросов по этому пункту поднято не было.

VI. Сроки и место проведения следующего совещания

22. В 2023 году других совещаний этой неофициальной группы экспертов не запланировано. Организация будущих совещаний будет зависеть от решения Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике, которое будет принято на ее шестьдесят шестой сессии 18–22 октября 2023 года.

¹ Выводы по итогам последующих звонков приведены в добавлении к отчету об этом совещании.

23. В соответствии с договоренностью, достигнутой в ходе совещания, следующий неофициальный звонок будет организован, возможно, до 9 августа 2023 года.
24. Участникам также напомнили, что специальную сессию WP.24 по Кодексу ГТЕ планируется провести 5–7 декабря 2023 года.

Приложение 1

Согласованный текст для включения в главу 1 между разделами 1.3 и 1.4

«1.3 bis Предотвращение загрязнения вредными организмами

1.3 bis.1 Среди компетентных органов существует международный консенсус в отношении того, что ГТЕ (в особенности контейнеры) и содержащиеся в них грузы могут перемещать и способствовать интродукции и распространению вредных организмов, которые могут представлять серьезный риск для сельского хозяйства, лесоводства и природных ресурсов. Поскольку укладка грузов в ГТЕ — это тот этап в международных цепочках поставок с использованием ГТЕ, на котором может произойти загрязнение вредными организмами, чистота ГТЕ имеет большое значение. Грузоотправителям, отправителям и упаковщикам следует принимать меры, сводящие к минимуму возможность загрязнения вредными организмами в процессе укладки грузов и до него. Другие участники международных цепочек поставок с использованием ГТЕ также должны принимать меры по снижению риска загрязнения вредными организмами, пока ГТЕ находится под их контролем. Эти меры, относящиеся к передовой практике, должны приниматься в соответствии с ролями и обязанностями сторон в цепочке поставок и с учетом всех ограничений, связанных с безопасностью и эксплуатационно-техническими особенностями.

1.3 bis.2 Минимизация загрязнения ГТЕ и содержащихся в них грузов вредными организмами является общей ответственностью, и, применяя методы, изложенные в [главе 10 bis и]* приложении 6 настоящего Кодекса, все стороны могут внести свой вклад в поддержание чистоты ГТЕ и содержащихся в них грузов. Это поможет предотвратить интродукцию и распространение вредных организмов в результате международной торговли. Кроме того, чистые ГТЕ проходят через порты и пункты пересечения границ и достигают конечного пункта назначения, как правило, оперативнее и с меньшими затратами».

* [] включает ссылку на раздел, который предстоит разработать и согласовать.

Приложение 2

Согласованные формулировки, касающиеся функциональных ролей упаковщика, автомобильного перевозчика и грузополучателя

4.2.3 В обязанности упаковщика входит обеспечение того, чтобы:

- ГТЕ была проверена перед укладкой и чтобы состояние ГТЕ было подходящим для предназначенного к перевозке груза;
- пол ГТЕ не подвергался чрезмерному напряжению по время операций укладки;
- в наличии была транспортная документация на все опасные грузы, подлежащие укладке;
- укладки каких-либо несовместимых или поврежденных опасных грузов не производилось. На протяжении всего пути следования ГТЕ от первоначального пункта отправки до конечного пункта назначения необходимо учитывать все применимые законодательные нормы в отношении перевозки опасных грузов;
- груз был правильно уложен в ГТЕ;
- груз был закреплен в ГТЕ;
- груз был правильно распределен в ГТЕ и для него, когда это необходимо, была обеспечена опора;
- [были приняты меры по предотвращению загрязнения вредными организмами. Такие меры включают использование освещения, минимизирующего привлечение насекомых во время непосредственной укладки груза, и закрытие дверей и использование брезента в случае, если непосредственная укладка приостановлена, но не завершена полностью;]
- ГТЕ была надлежащим образом закрыта и опломбирована, когда это необходимо, а сведения о пломбе были переданы отправителю с целью их передачи оператору контейнера и, если это иное лицо, перевозчику. ГТЕ, используемые для международных перевозок, всегда должны быть опломбированы;
- на ГТЕ были нанесены маркировка и большие знаки опасности в соответствии с требованиями действующих правил перевозки опасных грузов;
- был нанесен знак фумигации, если в процессе укладки применялся какой-либо фумигант;
- была нанесена другая маркировка и/или знаки, относящиеся к перевозимому грузу, например знаки для мягких танк-контейнеров;
- точно определялась и передавалась отправителю масса брутто² ГТЕ³;
- ГТЕ не была перегружена, и выполнялось требование в отношении максимальной эксплуатационной массы брутто, указанной на табличке о допущении (см. приложение 3);

² Массу брутто ГТЕ с уложенным грузом определяют либо путем взвешивания, либо путем расчета до начала любой операции по перевозке. Неправильная масса брутто представляет собой опасность для любого вида транспорта. Поэтому масса брутто должна быть определена до того, как транспортная единица покинет площадку упаковщика. Если груз перевозится автомобильным или железнодорожным транспортом и тарный вес ГТЕ неизвестен, упаковщику достаточно передать отправителю сведения о массе груза и упаковочных и крепежных материалов (примечание: тарный вес ГТЕ, не являющихся контейнерами, может быть неизвестен).

³ Если ГТЕ представляет собой грузовой контейнер, перевозимый морским транспортом, то упаковщики должны указать массу брутто в соответствии с требованиями правила 2 главы VI Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), которая проверяется отправителем и передается оператору контейнера и, если это иное лицо, перевозчику.

- было подготовлено свидетельство о загрузке контейнера/транспортного средства⁴ (новый документ или подписанное заявление в транспортной документации на опасные грузы, в зависимости от ситуации), и любая документация направлялась отправителю с целью ее предоставления оператору контейнера и, если это иное лицо, перевозчику.

Для облегчения размещения грузовых контейнеров на судне и как единственная сторона, которая может физически видеть контейнер, упаковщик должен передать отправителю также информацию, касающуюся любого грузового контейнера с пониженной способностью к штабелированию (если на табличке о допущении в соответствии с КБК указана нагрузка сверху менее 192 000 кг)⁵. Эта информация крайне важна для правильного размещения ГТЕ на борту судна; поэтому ее следует также доводить до сведения оператора контейнеров и, если это иное лицо, перевозчика.

4.2.5 В обязанности автомобильного перевозчика входит:

- подтверждение того, что масса брутто, длина, ширина и высота транспортного средства соответствуют ограничениям, установленным в национальных правилах дорожного движения/правилах движения по автомагистралям;
- обеспечение наличия у водителя квалификаций и/или опыта управления транспортным средством с ГТЕ/грузом, например с автоцистерной и контейнером-цистерной;
- обеспечение осведомленности водителя о грузах, которые могут повлиять на эксплуатационные характеристики транспортного средства, например, о наливных грузах в ГТЕ или продуктах питания, перевозимых в подвешенном состоянии;
- обеспечение того, чтобы водитель:
 - надлежащим образом закрепил ГТЕ на прицепе или шасси (за исключением случаев, когда ГТЕ является прицепом);
 - визуально осмотрел ГТЕ снаружи, чтобы убедиться, что ее можно безопасно перемещать, и она не загрязнена вредными организмами;
 - убедился в отсутствии незакрепленных частей или укрывных элементов, которые могут отсоединиться или повредить ГТЕ и/или груз во время перевозки;
 - знал о своих обязанностях в соответствии с основным договором между внутренним перевозчиком и отправителем (внутренняя перевозка средствами заказчика) или между внутренним перевозчиком и грузоперевозчиком (внутренняя перевозка средствами грузоперевозчика) в отношении обеспечения сохранности груза и определения состояния ГТЕ, а также проверки ГТЕ на предмет отсутствия загрязнения вредными организмами;
 - перемещал ГТЕ таким образом, чтобы ГТЕ и груз не испытывали чрезмерных напряжений;
 - имел при себе все документы, предусмотренные правилами перевозки опасных грузов.

⁴ Включить электронную документацию в соответствии с пунктами 11.3.1 и 11.3.

⁵ С 1 января 2012 года все грузовые контейнеры со сниженной прочностью при штабелировании или перекосе должны — согласно Международной конвенции по безопасным контейнерам (КБК) — иметь маркировку в соответствии с последней версией стандарта ISO 6346: Контейнеры грузовые: кодирование, идентификация и маркировка.

4.2.10 В обязанности получателя ГТЕ входит:

- принятие ГТЕ от назначенного поставщика транспортных услуг и обеспечение соответствия предоставленной отправителем информации о грузе данным принятой ГТЕ;
- возврат порожней и чистой ГТЕ оператору ГТЕ, если не оговорено иное.

Приложение 3

Заявление, сделанное от имени партнерских НПО, совместно работающих над выявлением и пресечением незаконного оборота объектов дикой природы

См. документ CTU-Code/2023/second-informal-meeting/2, URL:
<https://unece.org/info/Transport/Intermodal-Transport/events/379907>.

Добавление

Выводы по результатам последующих звонков

Эти звонки состоялись в четверг, 3 августа, и во вторник, 8 августа 2023 года. Выводы относятся к пунктам 13, 16 а) и е), 18 и 19 отчета о втором совещании 2023 года.

Пункт 13:

Участники согласовали следующие функциональные роли консолидаторов (в качестве нового пункта 4.2.4) и экспедиторов (в качестве нового пункта 4.2.6):

4.2.4 В обязанности консолидатора входит:

- выполнение обязанностей упаковщика, как указано в пункте 4.2.3; и
- подтверждение каждому отправителю/грузоотправителю, использующему консолидированную ГТЁ, того, что его груз будет упакован и закреплен в соответствии с требованиями отправителя/грузоотправителя для обеспечения его безопасной перевозки.

[4.2.6 В обязанности экспедитора входит:

- консультирование грузоотправителей по вопросам планирования и выбора наиболее подходящих видов транспорта с целью минимизации риска аварий и повреждений груза;]

Положения, касающиеся экспедитора, заключены в квадратные скобки, поскольку могут быть предложены дополнительные функциональные роли, и новый текст должен быть согласован до конца сентября 2023 года. Это может повлечь за собой дополнительные изменения к определению понятия «экспедитор».

Пункт 16 а) и е):

Что касается дополнительных положений о перевозках незаконных грузов, включая незаконный оборот объектов дикой природы, незаконный оборот наркотиков и торговлю людьми, то соответствующий текст предложения должен быть разработан и согласован до конца сентября 2023 года.

Что касается дополнения к главе 11, то участники договорились не вносить в нее никаких изменений, касающихся незаконных перевозок.

Затем участники решили включить в главу 13 новый пункт 13.3.3 следующего содержания:

«Лица, ответственные за планирование и контроль укладки, а также персонал, ответственный за непосредственную укладку груза, должны пройти соответствующую учебную подготовку по рискам контрабанды незаконных грузов, включая объекты дикой природы, и последним тенденциям применительно к методам сокрытия и маршрутам перевозки, используемым преступниками. Соответствующие темы, по которым проводится подготовка, перечислены в пункте 16 приложения 10».

Участники решили также включить в приложение 10 пункт 16 в следующей редакции:

-
- | | |
|----|--|
| 16 | Предотвращение перевозки незаконных грузов, включая незаконный оборот объектов дикой природы, незаконный оборот наркотиков и торговлю людьми |
| | Распространенные методы сокрытия незаконных грузов при перевозке |
-

Пункт 18:

Что касается предложения в документе STU-Code/2023/second-informal-meeting/5 (поправки к главе 11) о добавлении в главу 11 нового раздела 11.3.1, то участники решили не включать этот раздел. Вместо этого они договорились об изменении определения термина «транспортная документация» следующим образом:

Транспортная документация	Документы, необходимые для перевозки груза и касающиеся происхождения, назначения, природы и характера перевозимого груза. Электронные записи считаются эквивалентными бумажным документам, если это разрешено соответствующими правилами
---------------------------	---

Что касается предложенных в документе STU-Code/2023/second-informal-meeting/5 изменений к пункту 7 приложения 1, то участники решили исключить этот пункт целиком, включая рис. 1.2.

В отношении предложенных в документе STU-Code/2023/second-informal-meeting/5 изменений к главе 12, пункт 12.1.1, и приложению 5, участники решили заменить нынешний пункт 12.1.1 следующим текстом:

12.1.1 Распаковщик ГТЕ должен:

12.1.1.1 [осмотреть ГТЕ по прибытии, чтобы убедиться в отсутствии вредных организмов, и продолжить проверку на предмет выявления признаков загрязнения вредными организмами];

12.1.1.2 проверить внешнее состояние ГТЕ и убедиться в отсутствии значительных деформаций, трещин и прогибов. Если такое повреждение обнаружено, то приемщик должен его документально зафиксировать и сообщить о нем оператору ГТЕ. Особое внимание следует уделить повреждениям, которые могли повлиять на состояние груза внутри ГТЕ.

Участники решили внести также следующие изменения в пункты приложения 5:

1.2 — заменить «получатель или грузополучатель» на «распаковщик»;

1.2.3 — заменить первое предложение этого подпункта следующим: «Распаковщик должен довести информацию о несоответствии до сведения грузополучателя, который в свою очередь должен уведомить об этом оператора ГТЕ или, если это иное лицо, перевозчика и отправителя»;

8.1.2 — исключить «получатель или» из первого предложения;

8.2.1 — в первом предложении заменить «грузополучатели» на «распаковщик и/или грузополучатель»;

8.3.2 — изложить данное положение в следующей редакции: «Остатки груза должны быть удалены и утилизированы в соответствии с процедурами распаковщика и/или грузополучателя и любыми применимыми местными или национальными требованиями».

Пункт 19

Что касается нового пункта 5.3.7 «Взвешивание», то участники решили его отклонить. Вместо этого они предложили заменить пункт 11.3.2 новым текстом следующего содержания:

«Если ГТЕ представляет собой контейнер и осуществляется морская перевозка, то применимые международные конвенции и национальные правила требуют, чтобы масса брутто контейнера проверялась путем:

.1 взвешивания загруженного контейнера при помощи откалиброванного и сертифицированного оборудования; или

.2 взвешивания всех упаковок и грузовых мест, включая массу поддонов, подкладочного материала и других крепежных материалов, которые должны быть упакованы в контейнер, и добавлением массы тары контейнера к сумме единичных

масс с применением сертифицированного метода, одобренного компетентным органом государства, где была проведена укладка груза в контейнер.

Индивидуальное взвешивание груза, упаковываемого в контейнер, невозможно в случае некоторых видов грузов (наливные и навалочные грузы). В этих случаях следует использовать метод, описанный в пункте .1 выше».

Приложение III

Изменения к главе 2 «Определения»

В таблице приведены только те определения, которые были изменены (добавления выделены жирным шрифтом, а исключенные элементы вычеркнуты), предлагаются к исключению (приводятся с отметкой «исключено») или добавлению (выделены жирным шрифтом). Определения терминов, связанных с загрязнением вредными организмами, заключены в квадратные скобки, поскольку они еще не утверждены. Определение экспедитора также заключено в квадратные скобки, поскольку в дальнейшем к нему могут быть предложены корректировки с учетом согласования конкретных функциональных ролей этого субъекта.

ВК1	Крытый брезентом контейнер для массовых грузов. Открытый сверху контейнер для массовых грузов с жестким днищем (включая днища хопперного типа), боковыми и торцевыми стенками и нежестким покрытием.
ВК2	Закрытый контейнер для массовых грузов. Полностью закрытый контейнер для массовых грузов, имеющий жесткую крышу, боковые стенки, торцевые стенки и пол (включая днища хопперного типа). Этот термин включает контейнеры для массовых грузов с открывающейся крышей, боковой стенкой или торцевой стенкой, которые могут закрываться во время перевозки. Закрытые контейнеры для массовых грузов могут быть снабжены отверстиями, которые обеспечивают выпуск паров и газов и впуск воздуха и предотвращают в обычных условиях перевозки выброс твердого содержимого, а также проникновение дождевой воды и брызг.
ВК3	Мягкий контейнер для массовых грузов. Мягкий контейнер вместимостью, не превышающей 15 м³, и включает вкладыши и прикрепленные грузозахватные приспособления и эксплуатационное оборудование.
Блокировка	Метод крепления груза, при котором предотвращение скольжения и/или опрокидывания груза обеспечивается за счет того, что он размещается с плотным примыканием к достаточно прочным постоянным конструкциям или креплениям на ГТЭ. Блокирующими элементами считаются также клинья, подкладки, стойки, пневмооболочки, временные деревянные конструкции и другие устройства, которые прямо или опосредованно опираются на стационарные блокирующие конструкции.
Несущая способность	Максимальная нагрузка на структурный элемент, конструкцию, часть или материал, распределенная по всей его высоте и ширине, которую он в состоянии выдерживать при длительном использовании.
Контейнер для массовых грузов	Контейнер для перевозки сухих сыпучих грузов, выдерживающий нагрузки, возникающие при его заполнении, перемещении и разгрузки неупакованных сухих сыпучих грузов, и оснащенный отверстиями и фитингами для его загрузки и разгрузки. Существует в двух исполнениях: <ul style="list-style-type: none"> • контейнер для сыпучих грузов без давления — контейнер для сыпучих грузов, допускающий загрузку и разгрузку под действием силы тяжести; • контейнер для сыпучих грузов под давлением — контейнер для сыпучих грузов, который может быть загружен или разгружен под действием силы тяжести или разгружен под давлением.

Навалочные материалы	Материалы, которые могут свободно перемещаться в ГТЕ или положение которых в ГТЕ не закреплено и которые для целей настоящего документа включают жидкости.
Метод крепления груза	Метод предотвращения скольжения и/или опрокидывания груза по направлению вперед, назад или в сторону путем блокировки, найтовки, использования запорных устройств или сочетания этих основных методов, обеспечивающих соответственно толкающее усилие, тянущее усилие или оба этих усилия.
Внутренняя перевозка средствами перевозчика	Основной перевозчик организует предшествующую и/или последующую перевозку ГТЕ.
[Чистая ГТЕ	<p>ГТЕ, не имеющая:</p> <ul style="list-style-type: none"> • никаких остатков предыдущего груза; • никаких материалов, используемых для крепления ранее перевозимых грузов; • никакой маркировки, больших знаков опасности или иных знаков, относящихся к предыдущим грузам; • никакого мусора (отходов), который мог скопиться в ГТЕ; • видимых глазу вредителей и других живых или мертвых организмов, включая любые части, гаметы, семена, яйца или ростки таких видов, которые могут выживать и впоследствии размножиться; почвы; органических веществ; • никаких других объектов, подвергшихся загрязнению, заражению или обнаруживающих присутствие инвазивных чужеродных видов, которые могут быть замечены при зрительном осмотре. • никакого загрязнения вредными организмами. <p>В случае использования для международных перевозок ГТЕ при необходимости дополнительно осматривают снаружи и изнутри, а у рефрижераторных контейнеров осматривают вентиляционные решетки и сливные отверстия в полу; при этом не должно обнаруживаться загрязнения вредными организмами, определение которых приведено ниже.]</p>
Грузополучатель	<p>Сторона, которой в соответствии с договором перевозки, или транспортным документом, или электронной записью предназначается груз.</p> <p>Также известен как «получатель».</p>
Грузоотправитель	<p>Сторона, которая подготавливает натию груза груз для перевозки. Если грузоотправитель заключает договор перевозки с перевозчиком, грузоотправитель берет на себя функцию отправителя и может также называться:</p> <ul style="list-style-type: none"> • отправитель морским транспортом; • отправитель автодорожным транспортом.
[Загрязнение	<i>исключено]</i>
ЭОИ	Электронный обмен информацией — подход, в соответствии с которым предприятия обмениваются друг с другом в электронном формате данными и информацией, которые традиционно передавались в виде бумажных документов.

ЭОД	Электронная обработка данных — использование автоматизированных методов для обработки коммерческих данных.
Мягкий танк-контейнер	Эластичный баллон с загрузочным/разгрузочным клапаном, устанавливаемый внутри ГТЕ общего назначения и используемый для перевозки и/или хранения жидкости с нерегулируемыми параметрами внутри ГТЕ.
[Экспедитор	Сторона, которая организует перевозки для отдельных лиц или других компаний и может выступать также в качестве перевозчика. Когда экспедитор груза не выступает как перевозчик, он действует только в качестве агента, иными словами, как третья сторона — поставщик логистических услуг, который осуществляет отправку через перевозчиков и бронирует место для таких отправок или иным способом обеспечивает их осуществление.]
[Заражение	<i>исключено]</i>
Незаконный оборот объектов дикой природы	Незаконный оборот или перевозка объектов дикой природы.
Инспекторы/ сюрвейеры	Стороны, привлеченные государством или коммерческими субъектами для выполнения функций осмотра/инспекции с целью обеспечения безопасной перевозки ГТЕ.
Страховщики	Организации/стороны, предоставляющие страховые полисы, которые в различной степени покрывают утрату или повреждение груза, ГТЕ, судов и других перевозочных средств. Некоторые виды страхования, такие как страхование груза или корпуса судов, обеспечивают страховое покрытие в зависимости от стоимости застрахованного объекта. Другие, такие как страхование защиты и возмещения или страхование ответственности судовладельцев, покрывают ответственность по закону или договору в отношении перевозимого груза и других сторон, которые могут быть затронуты.
[Инвазивный чужеродный вид	<i>исключено]</i>
Знак (опасности)	а) Наклейка или табличка, прикрепляемая к упаковкам и/или грузовым местам и указывающая на опасность или угрозу для людей или окружающей среды. б) Кусок материала или пластмассы, прикрепленный к средствам найтовки, но не нанесенный на них, с указанием их прочности и иных характеристик.
Найтовка	Метод крепления груза, при котором предотвращение скольжения и/или опрокидывания груза обеспечивается с помощью гибких приспособлений, например ремней, цепей, стальных лент, тросовых или проволочных найтовов. Применяется несколько способов увязки, например поперху, полупетлей, прямая или рессорная.
Усилие удержания	Максимальное усилие при прямолинейном натяжении, на которое рассчитан найтов в процессе эксплуатации. См. также определение максимальной нагрузки на крепление.
Фиксация	Метод крепления груза, при котором предотвращение скольжения и опрокидывания груза во всех направлениях обеспечивается с помощью механических средств, например, твистлоков, болтов или сварных соединений.

Маркировка	Прикрепленная наклейка или табличка, содержащая информацию об упакованном грузе.
Максимальная нагрузка на крепление	Термин, используемый для определения допустимой нагрузки (выраженной в виде силы) на устройство, используемое для крепления груза. Безопасная рабочая нагрузка (БРН) или усилие удержания (УУ) могут использоваться вместо МНК для целей крепления груза при условии, что они равны или превышают прочность, характеризующую МНК.
Внутренняя перевозка средствами заказчика	В данном случае заказчик, который может быть владельцем груза, грузоотправителем, отправителем или грузополучателем, организует перевозку ГТЕ средствами назначенных им поставщиков услуг.
<i>[Вредитель]</i>	<i>исключено]</i>
[Загрязнение вредными организмами]	Визуально различимые формы животных, насекомых или других беспозвоночных (живых или мертвых, в любой стадии жизненного цикла, включая защитную оболочку личинок или кладки яиц), или любые органические вещества животного происхождения (включая кровь, кости, волосы, мясо, выделения, экскреции); жизнеспособные или нежизнеспособные растения или продукты растительного происхождения (включая плоды, семена, листья, побеги, корни, кору); или другие органические вещества, включая грибки; или почва, или вода; если такие продукты не являются указанным в манифесте грузом в ГТЕ.]
Большие знаки опасности	Большие знаки опасности представляют собой увеличенный вариант знаков, определенных в пункте а).
<i>[Карантинный вредитель]</i>	<i>исключено]</i>
<i>[Повторное загрязнение]</i>	<i>исключено]</i>
Отправитель	Сторона, указанная в транспортной накладной или грузовой накладной в качестве отправителя, и/или которая заключает договор перевозки (на чье имя или от имени которой заключен договор перевозки) с перевозчиком. Также известен как «отправитель».
Ниша для распорок	Постоянный элемент конструкции, в который могут быть вставлены брусья или доски для крепления груза и который предотвращает передачу нагрузки на двери контейнера сверх их расчетной нагрузки в результате внезапного перемещения груза.
Система удержания с нишами для распорок	Предназначена для удержания груза в целях недопущения принудительного открывания двери в случае его смещения при резких остановках или наклоне контейнера во время перевозки. Она служит также для удержания смещенного груза, чтобы предотвратить его выпадение из контейнера при открытии дверей. Системы удержания с нишами для распорок включают ниши и один или несколько брусьев для удержания груза.
Непроницаемый для сыпучих веществ	означает непроницаемый для твердых сухих веществ, включая твердые материалы, измельчающиеся во время перевозки.

<p>Знак (отличительный знак)</p>	<p>Отличительный знак государства регистрации, используемый на автомобилях и прицепах, находящихся в международном дорожном движении, в соответствии с Женевской конвенцией о дорожном движении 1949 года или Венской конвенцией о дорожном движении 1968 года.</p>
<p>Груз, чувствительный к температуре</p>	<p>Груз, упаковка, хранение или перевозка которого должны осуществляться в определенном температурном диапазоне с верхним и/или нижним значением температуры, выход за пределы которого может привести к:</p> <ul style="list-style-type: none"> • повреждению груза; • изменению состояния груза; • самовозгоранию груза; • разложению или полимеризации. <p>Кроме того, на грузы, чувствительные к температуре, может распространяться также требование о доставке в строго установленные сроки или о максимальной продолжительности перевозки.</p>
<p>Транспортная документация</p>	<p>Документы, необходимые для перевозки груза и касающиеся происхождения, назначения, природы и характера перевозимого груза. Электронные записи считаются эквивалентными бумажным документам, если это разрешено соответствующими правилами.</p>
<p>Распаковщик</p>	<p>Сторона, осуществляющая выгрузку, извлечение или удаление груза из ГТЕ.</p>
<p>[Визуальный осмотр]</p>	<p>Физический осмотр ГТЕ невооруженным глазом или с помощью увеличительного стекла на предмет загрязнения вредными организмами в целях обнаружения загрязнений без испытаний и обработки.]</p>
<p>Объекты дикой природы</p>	<p>Все виды диких животных и растений, как живых, так и мертвых, а также части и дериваты этих видов, международная торговля которыми регулируется Конвенцией о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения, те из них, которые охраняются международным правом, а также те из них, экспорт которых ограничен в соответствии с национальным законодательством, обеспечивающим осуществление этого права.</p>