



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

Женева, 19–21 октября 2022 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****Записка секретариата****I. Введение**

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций на своей шестьдесят четвертой сессии (Женева, 20–22 октября 2021 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 актуализации, и ii) рассмотрение вопроса об использовании текста Кодекса ГТЕ в мобильном приложении.
2. В ходе неофициальной подготовительной работы в 2022 году были проведены два неофициальных совещания. Первое из этих совещаний состоялось 17 и 18 марта 2022 года, а второе — 12 и 13 июля 2022 года.
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. К настоящему документу прилагаются подробные отчеты о совещаниях, проведенных в 2022 году.
4. WP.24 предлагается рассмотреть прогресс, достигнутый в ходе подготовительной работы группы экспертов по Кодексу ГТЕ, и представить свои отзывы и замечания по внесенным предложениям. Затем WP.24, возможно, пожелает рассмотреть условия продолжения работы над этими двумя задачами и внедрения обновленных положений Кодекса ГТЕ. При этом WP.24 предлагается учитывать цикл принятия решений секторальных консультативных органов MOT.



II. Результаты неофициальной подготовительной работы

A. Актуализация Кодекса ГТЕ

5. Неофициальная подготовительная работа в 2022 году была сосредоточена на следующих вопросах/элементах, которым следует уделять приоритетное внимание при актуализации Кодекса ГТЕ:

- a) упаковка: устойчивость упаковки, включая пакетирование груза, свидетельства об упаковке и учет воздействия упаковки на окружающую среду, в зависимости от обстоятельств;
- b) перевозка навалочных грузов, навалочные грузы в контейнере и опасные грузы, перевозимые навалом;
- c) перевозка жидких материалов;
- d) распорка, найтовка (увязка), опорная подушка и крепление сосредоточенных нагрузок, распределение нагрузки;
- e) загрязнение вредителями, включая фумигацию лесоматериалов и общую фумигацию;
- f) анализ цепочек ответственности с уделением основного внимания требованиям, предъявляемым к документам;
- g) укладка и крепление груза в рефрижераторных контейнерах (в нерабочем режиме).

6. Кроме того, в рамках пересмотра Кодекса ГТЕ был выявлен ряд несоответствий в терминах и ссылках, поэтому эксперты согласились с тем, что эти несоответствия следует исправить и, при необходимости, привести текст в соответствие с другими документами, такими как Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).

7. В результате работы, проделанной в 2022 году, были разработаны подробные предложения по текстам, которым следует уделять приоритетное внимание при актуализации, а именно:

- a) изменения в пункте 5.3 приложения 7 о перевозке навалочных грузов в ГТЕ, подробно изложенные в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/10, приложение I;
- b) изменения в пункте 5.2 приложения 7 о перевозке жидкостей в мягких танк-контейнерах, подробно изложенные в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/10, приложение II;
- c) изменения в терминах, используемых во всем тексте Кодекса в отношении блокировки, изменения в пункте 2.3, касающемся материалов и средств блокировки, и дополнения к ссылкам на методы и устройства, используемые для блокировки в других типах ГТЕ, которые подробно изложены в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/11, приложение I;
- d) дополнения к разделу 4 добавления 4 к приложению 7 о креплении груза при помощи пневмооболочек, подробно изложенные в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/11, приложение II;
- e) новый раздел 4.2 приложения 7 к Кодексу ГТЕ с положениями об устойчивости упаковки и, в частности, введение и объяснение термина «уровень устойчивости при перевозке» (УУП), а также изменения в добавлении 5 о практическом испытании на наклон для проверки эффективности устройств крепления груза, которые подробно изложены в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/12, приложение I;
- f) изменения в пунктах 3.1.1–3.1.3 приложения 7 к Кодексу ГТЕ для включения указаний по устройствам опорной подушки в Кодекс ГТЕ, а также изменения в разделе 2 добавления 4 к приложению 7 с исходными данными и

формулами для расчета устройств опорной подушки, которые подробно изложены в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/12, приложение II;

g) изменения в разделе 3 приложения 7 к Кодексу ГТЕ, пункты 3.1.4–3.1.8, для обеспечения руководства по правильному размещению груза с точки зрения позиционирования нагрузки, которые подробно изложены в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/12, приложение III;

i) новый раздел 10.4 о стабилизаторах в главе 10 Кодекса ГТЕ, подробно изложенный в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/12, приложение IV; и

j) исправления единиц измерения в Кодексе ГТЕ, если они не соответствуют метрической системе мер, и изменения в таблице коэффициентов ускорения для железнодорожного транспорта (комбинированные перевозки), содержащейся в главе 5, которые подробно изложены в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/12, приложение V.

8. В то же время необходимо уделить больше внимания следующим областям:

a) предотвращение загрязнения вредителями — эксперты, участвующие в неофициальной подготовительной работе, договорились о работе над предложением по определению приоритетности обновлений в контексте работы, проводимой Целевой группой по морским контейнерам (ЦГМК) Международной конвенции по карантину и защите растений (МККЗР) по вопросам загрязнения вредителями, а также о последующей деятельности по итогам этой работы. На момент подготовки настоящего документа ожидалось, что в результате последующей деятельности по итогам работы ЦГМК МККЗР, организованной секретариатом МККЗР в соответствии с мандатами, предоставленными Комиссией МККЗР по фитосанитарным мерам, до конца 2022 года будут сформулированы первоначальные предложения в этой области для обновления Кодекса ГТЕ. Поэтому дальнейшее обсуждение этой области может состояться на запланированных совещаниях в 2023 году;

b) цепочки ответственности — следует рассмотреть предлагаемые изменения в главе 4 Кодекса ГТЕ после того, как будет проведен обзор определений, относящихся к главе 4. Необходимо подготовить и рассмотреть документ по определениям. Этот документ должен содержать дополнительные определения, которые предлагается включить в Кодекс ГТЕ в связи с изменениями и дополнениями, перечисленными в пункте 7 выше. В нем также следует предложить соответствующие изменения в существующих определениях, если это окажется необходимым. В последнем случае следует также указать причину внесения изменений. Документ по определениям должен быть подготовлен в рамках последующей деятельности по итогам неофициального совещания в июле 2022 года и прокомментирован в письменном виде, с тем чтобы обсуждение определений могло состояться на совещаниях в 2023 году; и

c) использование таких терминов, как большие знаки опасности, знаки опасности, маркировочные знаки и другие знаки — последовательность в использовании этих терминов была признана важной не только в рамках Кодекса ГТЕ, но и между Кодексом и Типовыми правилами Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов и МКМПОГ. В случаях отсутствия ясности в отношении последовательности использования терминов в Типовых правилах и МКМПОГ запрос на разъяснение этих терминов должен быть представлен в соответствующие межправительственные органы. Таким образом, обсуждение этих терминов должно быть продолжено в 2023 году.

9. В заключение следует отметить, что, исходя из вышеизложенной информации, необходимо продолжить работу в области определения приоритетности обновлений в Кодексе ГТЕ. С одной стороны, необходимо будет рассмотреть отзывы, полученные на конкретные предлагаемые изменения и дополнения, и внести возможные дополнительные изменения. С другой стороны, следует продолжать работу в трех областях, упомянутых в пункте 8.

10. WP.24 предлагается рассмотреть условия продолжения работы над необходимыми обновлениями и их включением в Кодекс ГТЕ.

В. Мобильное приложение для Кодекса ГТЕ

11. В ходе неофициальной подготовительной работы в 2022 году рассматривался вопрос о разработке и распространении опроса о мобильном приложении для Кодекса ГТЕ, при помощи которого можно было бы собрать информацию у заинтересованных сторон, в частности у работников первой линии, таких как упаковщики, о том, какой тип информации был бы для них актуален и должен быть доступен в мобильном приложении.

12. Дальнейшее рассмотрение идеи такого опроса показало, что он не поможет получить статистически значимую информацию, которая способствовала бы разработке какого-либо приложения. Далее был сделан вывод, что следует приложить усилия, чтобы выработать простое решение с упором на информацию, содержащуюся в приложении 7 к Кодексу ГТЕ.

13. По этой причине на втором неофициальном совещании в 2022 году была рассмотрена идея простого решения вопроса о том, каким образом информация, содержащаяся в приложении 7 к Кодексу ГТЕ, может быть использована в мобильном приложении.

14. Было решено, что простое мобильное приложение должно быть сосредоточено на том, что можно делать и чего делать нельзя, и на нескольких типах грузов, укладка которых в ГТЕ вызывает трудности у упаковщиков.

15. Поэтому в рамках последующей деятельности по итогам второго совещания 2022 года следует провести консультации по мобильному приложению с целью разработки перечня типов грузов для приложения и подготовки сценария, в котором будут описаны способы укладки на основе приложения 7 к Кодексу ГТЕ для определенных типов грузов. Разработанный сценарий должен послужить затем основой для подготовки оценки расходов на разработку простого мобильного приложения.

16. Типы грузов, сценарий и оценка расходов должны быть подготовлены к одному из будущих совещаний в 2023 году для рассмотрения и выработки конкретных рекомендаций по разработке мобильного приложения.

17. В заключение следует отметить, что в ходе неофициальной подготовительной работы удалось определить подход к разработке мобильного приложения. Однако необходимо дополнительно проработать конкретные элементы, описанные в пункте 15, что должно послужить основой для формулирования конкретной рекомендации по разработке приложения. Таким образом, работа над приложением должна быть продолжена.

18. WP.24 предлагается рассмотреть условия продолжения работы по разработке мобильного приложения для Кодекса ГТЕ.

Приложение I

Отчет о первом совещании 2022 года в рамках неофициальной подготовительной работы

I. Участники

1. Первое неофициальное совещание 2022 года по Кодексу практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) состоялось 17–18 марта 2022 года. Оно было организовано в соответствии с решением Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций, принятым на ее шестьдесят четвертой сессии (Женева, 20–22 октября 2021 года), которое содержится в документе ECE/TRANS/WP.24/149, п. 76. Цель этого совещания состояла в том, чтобы продвинуть вперед порученное обсуждение в рамках неофициальной подготовительной работы для будущей работы группы экспертов по Кодексу ГТЕ: 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, Российская Федерация и Финляндия.

3. Присутствовали представители следующих межправительственных организаций: Международной морской организации (ИМО), секретариата Международной конвенции по карантину и защите растений (МККЗР) и Международного союза железных дорог (МСЖД). В совещании приняли участие представители следующих неправительственных организаций и частного сектора: МБК, Международной палаты судоходства (МПС), МАКТО, Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международного союза морского страхования (МСОМС), «ТТ Клуб», Всемирного совета судоходства (ВСС), «ЕТС консалтинг», Чешской ассоциации экспедиторов, Национального грузового бюро (НГБ), «Бруг марин лимитед», «МариТерм АБ» и АО «НИИАС».

4. Совещание проходило под руководством секретариата ЕЭК.

II. Повестка дня

5. Участники одобрили повестку дня неофициального совещания, содержащуюся в документе STU-Code/2022/first-informal-meeting/1. Участники также договорились, что секретариат подготовит письменный отчет о работе совещания и передаст его WP.24.

III. Актуализация Кодекса ГТЕ

Участники продолжили обсуждение конкретных элементов/проблем, которым следует уделять приоритетное внимание при актуализации Кодекса ГТЕ. Обсуждение проходило на основе следующих документов:

- STU-Code/2022/first-informal-meeting/3 по перевозке навалочных грузов
- STU-Code/2022/first-informal-meeting/4 по цепочкам ответственности и информации
- STU-Code/2022/first-informal-meeting/5 по изменениям в приложении 1 об информации и документации
- STU-Code/2022/first-informal-meeting/6 по материалам и средствам блокировки и распорки

- STU-Code/2022/first-informal-meeting/7 по жидкостям в мягких танк-контейнерах
- STU-Code/2022/first-informal-meeting/8 по устойчивости упаковки
- STU-Code/2022/first-informal-meeting/9 по устройствам опорной подушки
- STU-Code/2022/first-informal-meeting/10 о соображениях, касающихся включения информационного материала 6 в Кодекс ГТЕ
- STU-Code/2022/first-informal-meeting/12 по пневмооболочкам
- STU-Code/2022/first-informal-meeting/13 об учете коэффициента ускорения в продольном направлении
- STU-Code/2022/first-informal-meeting/14 с общими замечаниями по документам 4 и 5.

Участники высказали следующие конкретные замечания:

STU-Code/2022/first-informal-meeting/3:

- Добавление «Специфические грузы, перевозимые во вкладышах — Шкуры и кожи» не подходит для включения в Кодекс ГТЕ.
- Следует пересмотреть вопрос о включении добавления «Защита ГТЕ и груза». Информация, уже содержащаяся в подпунктах пункта 5.3, не должна повторяться в добавлении.
- Только информация, непосредственно связанная с укладкой и креплением груза в ГТЕ, должна быть указана в пункте 5.3 или в потенциальном добавлении о защите ГТЕ и груза.
- Информация в пункте 5.3.8.2 неточна, так как данное требование относится к загруженным контейнерам.
- Пункт 5.3.8.4 следует полностью исключить.
- Хотя было отмечено, что в другие части текста включены оговорки, не следует рекомендовать наклонение ГТЕ, упоминаемое в пунктах 5.3.10.4–6.

STU-Code/2022/first-informal-meeting/4:

- Обязанности, указанные в пункте 4.2, следует назвать «функциональными обязанностями».
- Необходимо изменить сноску к одному из подпунктов пункта 4.2.3: следует исключить предложения, начинающиеся со слов «Если на каком-либо виде транспорта...».
- Функциональные обязанности, связанные с предотвращением загрязнения вредителями, должны быть пересмотрены на более позднем этапе вместе с пересмотром всего содержания Кодекса ГТЕ, касающегося загрязнения вредителями.
- Включение последнего подпункта пункта 4.2.5, содержащего ссылку на ДОПОГ, должно быть пересмотрено, поскольку в Кодексе ГТЕ в целом не обсуждаются документы, относящиеся к конкретным видам транспорта.
- Определение eBL должно включать в себя идею о том, что предьявитель eBL обладает правом собственности на грузы.
- Пункт, требующий от упаковщиков передавать грузоотправителям информацию, касающуюся пониженной способности контейнера к штабелированию, является, по мнению некоторых, неуместным как функциональная обязанность упаковщика. Однако консенсуса по этому вопросу достигнуто не было.

STU-Code/2022/first-informal-meeting/5:

- Было сочтено, что предложенные изменения в приложении 1 по информационному потоку касаются коммерческих договорных отношений между субъектами в отношении грузов и поэтому их не следует включать в Кодекс ГТЕ.
- Раздел по транспортной документации, который предлагается включить в Кодекс ГТЕ, скорее должен остаться информационным материалом, поскольку Кодекс не должен частично воспроизводить положения, включенные в конкретные конвенции, соглашения или правила.
- Таким образом, текст приложения 1 должен остаться без изменений.

STU-Code/2022/first-informal-meeting/6:

- Добавление о фиксации и креплении не следует включать в Кодекс ГТЕ. Его можно предложить для включения в качестве информационного материала.
- В Кодексе ГТЕ должны последовательно упоминаться три метода крепления груза, такие как блокировка, найтовка (увязка) и запираение. Установку укосин и распорок следует относить к специальным подметодам блокировки. Следует также рассмотреть возможность крепления груза в других ГТЕ, кроме контейнеров, и, возможно, разработать соответствующие положения.
- Пункты 4.1.7.1–2 следует пересмотреть.
- Пункт 4.1.7.3 следует пересмотреть, поскольку дверь ГТЕ может использоваться для удерживания груза при условии, что груз защищен от падения.
- Рисунок 7.1 следует исключить.
- Левый нижний чертеж на рисунке 7.32 следует исправить, с тем чтобы также отразить обработку новых ГТЕ, которые не имеют угловых стоек.

STU-Code/2022/first-informal-meeting/7:

- Следует дополнительно обсудить вопрос о маркировке, в частности о ее стандартизации, в связи с использованием мягких танк-контейнеров. Техническая спецификация, на которую дана ссылка, является национальной, а не международной спецификацией, входящей в компетенцию ИСО.
- Предлагаемый новый текст читается как инструкция, что не согласуется с другими разделами/пунктами Кодекса ГТЕ.
- В Кодексе ГТЕ следует избегать использования блок-схем, таких как представленные на рисунках 9, 10 или 12.
- Мягкие танк-контейнеры не следует рассматривать как системы, поэтому в Кодексе ГТЕ не следует использовать такие выражения, как система мягкого танк-контейнера.
- Пункт 5.2.6.2 о применении мягких танк-контейнеров не следует включать.
- Пункт 5.2.6.5 является повторением уже включенных пунктов и поэтому не должен использоваться.
- Пункт 5.2.7.1 следует пересмотреть, чтобы он не противоречил принципам безопасности дорожного движения.
- Пункт 5.2.7.2 следует пересмотреть, в частности в отношении маневровой работы с вагонами.
- Пункт 5.2.7.3 следует пересмотреть в отношении использования вилочных автопогрузчиков.

STU-Code/2022/first-informal-meeting/8:

- Текст следует пересмотреть и переработать, чтобы предложить руководство, а не инструкцию по устойчивости упаковки. Следует учесть опыт Швеции по разработке инструкций для упаковщиков и водителей по устойчивости упаковки.
- Не следует включать добавление о схемах укладки.
- Не следует описывать обработку многослойных упаковок, не доходящих до краев поддонов, поскольку зазоры на поддонах признаются плохой практикой.

STU-Code/2022/first-informal-meeting/9:

- Документ содержит полезные дополнения для включения в пункт 3.1.2 приложения 7.

STU-Code/2022/first-informal-meeting/10:

- Необходимо разработать документ, предлагающий конкретные изменения в пунктах 3.1.4–3.1.8, для дальнейшего уточнения концепции позиционирования нагрузки.

STU-Code/2022/first-informal-meeting/12:

- Предлагаемый текст следует объединить с имеющимся текстом добавления 4 к приложению 7.
- Предлагаемые шесть уровней должны быть связаны с давлением разрыва.
- Таблицы 1–3 слишком специфичны. Необходимо включить только одну таблицу с примерами.
- Таблицы 4 и 5 относятся к перевозке по железным дорогам и не являются специфическими для ГТЕ, поэтому их не следует включать.

STU-Code/2022/first-informal-meeting/13:

- Была сохранена рекомендация в отношении значения 0,8 в качестве максимального ускорения в продольном направлении для железных дорог, которое должно быть указано в пункте 5.3 главы 5.
- Была приведена ссылка на справочный доклад о расчетных ускорениях для крепления груза при комбинированных перевозках (<http://en.mariterm.se/publications/rd-reports/reports-intermodal-transport/>). Компания «МариТерм АБ» согласилась представить заключение по данному докладу на следующем совещании.

Участники высказали просьбу предоставить им возможность представить дополнительные письменные замечания по документам STU-Code/2022/first-informal-meeting/3, 4, 6, 7, 8 и 12. Замечания необходимо представить не позднее 22 апреля 2022 года. Секретариату было предложено по возможности разместить доступные для редактирования варианты этих документов на общем диске.

Участники просили подготовить обновленные варианты документов для рассмотрения на следующем совещании.

Участники приветствовали презентации, сделанные Национальным грузовым бюро — о работе, проведенной промышленностью в сфере стабилизаторов для опасных грузов; МАКТО — о «Белой книге по складированию»; и секретариатом МККЗР — об опыте работы Целевой группы МККЗР по морским контейнерам.

После презентаций ВСС согласился внести предложение о возможных дополнениях к Кодексу ГТЕ, касающихся стабилизированных веществ. Секретариат МККЗР продолжит работу по подготовке предложений по усовершенствованию положений Кодекса ГТЕ, касающихся предотвращения загрязнения вредителями, если в апреле будут одобрены рекомендации, вытекающие из доклада Целевой группы МККЗР по морским контейнерам.

IV. Мобильное приложение для Кодекса ГТЕ

В продолжение обсуждения, состоявшегося на предыдущем совещании, БМЛ («Бруг марин лимитед») представила неофициальный документ STU-Code/2021/second-informal-meeting/11, в котором содержатся соображения Группы по целостности грузов относительно мобильного приложения (приложения) для Кодекса ГТЕ, а также предложение о проведении опроса в отрасли с целью сбора дополнительных мнений о приложении.

Участники договорились о подготовке опроса. Опрос должен включать в себя не более 20–25 вопросов, сосредоточенных на том, как и каким образом содержание Кодекса ГТЕ должно быть представлено в приложении.

Участники также договорились о том, что опрос должен быть ориентирован на отраслевые ассоциации и национальные органы власти, которые знакомы с Кодексом ГТЕ.

Участники договорились представить замечания по проекту опроса до 22 апреля, с тем чтобы БМЛ в сотрудничестве с секретариатом могла подготовить новый вариант опроса для рассмотрения на следующем совещании.

V. Прочие вопросы

Никаких вопросов по этому пункту поднято не было.

VI. Сроки и место проведения следующего совещания

Участники договорились провести следующее совещание 12 и 13 июля 2022 года. По возможности, участникам следует присутствовать на нем лично.

Приложение II

Отчет о втором совещании 2022 года в рамках неофициальной подготовительной работы

I. Участники

1. Второе неофициальное совещание 2022 года по Кодексу практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) состоялось 12–13 июля 2022 года. Оно было организовано в соответствии с решением Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций, принятым на ее шестьдесят четвертой сессии (Женева, 20–22 октября 2021 года), которое содержится в документе ECE/TRANS/WP.24/149, п. 76. Цель этого совещания состояла в том, чтобы продвинуть вперед порученное обсуждение в рамках неофициальной подготовительной работы для будущей работы Группы экспертов по Кодексу ГТЕ: 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, Российская Федерация и Финляндия.

3. На совещании присутствовал представитель Международной организации труда (МОТ). В совещании приняли участие представители следующих межправительственных организаций, неправительственных организаций и частного сектора: «Бруг марин лимитед», Чешской ассоциации экспедиторов и логистов, «ЕТС консалтинг», «Эксис текнолоджиз лимитед», МАКТО, Международной палаты судоходства (МПС), Иранской национальной группы по изобретениям и инновациям Программы по достижению целей в области устойчивого развития, «МариТерм АБ», Национального грузового бюро (НГБ), «ПКП карго С.А.», «ТТ Клуб» и Всемирного совета судоходства (ВСС).

4. Совещание проходило под руководством секретариата ЕЭК.

II. Повестка дня

5. Участники одобрили повестку дня неофициального совещания, содержащуюся в документе STU-Code/2022/second-informal-meeting/1. Участники также договорились, что секретариат подготовит письменный отчет о работе совещания. Этот отчет вместе с отчетом о работе апрельского совещания послужит основой для подготовки доклада о ходе работы для WP.24.

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/2022/second-informal-meeting/3 по перевозке навалочных грузов
- STU-Code/2022/second-informal-meeting/4 по цепочкам ответственности и информации
- STU-Code/2022/second-informal-meeting/6 по материалам и средствам блокировки и распорки
- STU-Code/2022/second-informal-meeting/7 по жидкостям в мягких танк-контейнерах

- STU-Code/2022/second-informal-meeting/8 по устойчивости упаковки
 - STU-Code/2022/second-informal-meeting/9 по устройствам опорной подушки
 - STU-Code/2022/second-informal-meeting/10 о распределении нагрузки
 - STU-Code/2022/second-informal-meeting/12 по пневмооболочкам
 - STU-Code/2022/second-informal-meeting/13 по стабилизированным веществам
 - STU-Code/2022/second-informal-meeting/14 по знакам опасности, маркировке и большим знакам опасности
 - STU-Code/2022/second-informal-meeting/15 о предложениях по внесению незначительных редакционных изменений в Кодекс ГТЕ
 - STU-Code/2022/second-informal-meeting/16 о формулах расчета устройств опорной подушки
7. Участники высказали следующие конкретные замечания:
- STU-Code/2022/second-informal-meeting/3:
- Вставку с выдержкой из СОЛАС следует исключить.
 - Предлагаемое добавление 6 о защите ГТЕ и груза не следует включать в Кодекс ГТЕ. Можно было бы внести предложение о выпуске информационного материала о защите ГТЕ и груза.
 - Пункт 5.3.1.6 о навалочных ГТЕ должен находиться перед пунктами 5.3.1.1 и 5.3.1.2.
 - Пункт 5.3.1.7 со ссылкой на Протокол к Конвенции ОВВ, как представляется, размещен в не совсем удачном месте.
 - Пункты 5.3.1.4 и 5.3.6.5 содержат противоречивую информацию, которую следует исправить.
 - В пункт 5.3.1.5 следует включить дополнение о том, что грузоотправители должны связаться с перевозчиками по поводу вероятных температур, которые могут возникнуть во время перевозки.
 - Текст в этом документе должен быть, по возможности, в большей степени упорядочен, и должен быть выпущен чистый вариант с выделением добавленного текста жирным шрифтом, а исключенного текста — зачеркиванием. В чистый вариант не следует включать новые предложенные определения.
- STU-Code/2022/second-informal-meeting/4:
- Необходимо подготовить отдельный документ с дополнительными предлагаемыми определениями и предлагаемыми изменениями в существующих определениях. Для измененных определений следует указать причины изменения. Это также означает, что определения, включенные в любой из других документов, в которых предлагается актуализация Кодекса ГТЕ, должны быть перенесены в документ по определениям.
 - Изменения в главе 4 Кодекса ГТЕ, предложенные в документе 4, следует рассмотреть после завершения обсуждения определений, относящихся к главе 4. Следует продолжить проведение межсессионных консультаций с целью начать обсуждение предложений по измененным определениям до совещаний, запланированных на 2023 год.
 - Было отмечено, что не все предложенные изменения и поправки представлены в формате, позволяющем отслеживать изменения, что затрудняет для читателей сравнение с существующим текстом.
- STU-Code/2022/second-informal-meeting/6:
- Дополнительных замечаний не поступило.

- Необходимо выпустить чистый вариант этого документа с выделением добавленного текста жирным шрифтом, а исключенного текста — зачеркиванием. В чистый вариант не следует включать новые предложенные определения.

STU-Code/2022/second-informal-meeting/7:

- В Кодексе ГТЕ не должны содержаться ссылки на национальные стандарты, и поэтому ссылку на британский стандарт PAS 1008 в пункте 5.2.1 следует исключить.
- Учитывая, что термин «система мягкого танк-контейнера» определен в разделе 5.2.1, этот термин должен последовательно использоваться в документе.
- Необходимо проверить и исправить нумерацию положений: два раздела имеют номер 5.2.7.
- В подпункт 1.1 пункта 5.2.7.5 в разделе 5.2.7 «Операции с мягкими танк-контейнерами» следует добавить требование о том, что грузоотправитель должен запрашивать у своего перевозчика информацию о вероятных температурах, которые могут возникнуть во время перевозки.
- Термин «место перевозки», используемый в подпункте 2.3 пункта 5.2.7.1 в разделе 5.2.7 «Операции с мягкими танк-контейнерами», является неясным и должен быть изменен.
- Из второго абзаца пункта 5.2.7.4 в разделе 5.2.7 «Операции с мягкими танк-контейнерами» следует исключить фразу «В то время как должны поставяться контейнеры, соответствующие отраслевым стандартам ремонта». Операторы контейнеров несут ответственность за предоставление контейнеров, пригодных для перевозки грузов.
- Рисунок 7.52 следует исключить. В Кодексе ГТЕ следует показать только стандартизированный предупреждающий знак. Поскольку такового не существует, следует предложить ИСО разработать такой международный стандартизированный предупреждающий знак вместе с международным стандартом на мягкие танк-контейнеры. Следует также указать место для размещения предупреждающего знака на ГТЕ.
- В подпункте 3.3 пункта 5.2.7.5 в разделе 5.2.7 «Операции с мягкими танк-контейнерами» следует указать, что масса брутто должна быть проверена с использованием метода 2, изложенного в СОЛАС.
- Пункт 5.2.7.4 в разделе 5.2.7 «Перевозка мягких танк-контейнеров» (подпункт 1) должен включать требование об обмене информацией между грузоотправителем и перевозчиком о чувствительности груза к температуре.
- Следует усовершенствовать формулировку предпоследнего абзаца пункта 5.2.7.4 в разделе 5.2.7 «Перевозка мягких танк-контейнеров», в частности фразу «Лица, занимающиеся планированием операций, должны учитывать последствия».
- Необходимо выпустить чистый вариант этого документа с выделением добавленного текста жирным шрифтом, а исключенного текста — зачеркиванием. В чистый вариант не следует включать новое предложенное определение.

STU-Code/2022/second-informal-meeting/8:

- Дополнительных замечаний не поступило.
- Необходимо выпустить чистый вариант этого документа с выделением добавленного текста жирным шрифтом, а исключенного текста — зачеркиванием.

STU-Code/2022/second-informal-meeting/9:

- Дополнительных замечаний не поступило.
- Необходимо выпустить чистый вариант этого документа с выделением добавленного текста жирным шрифтом, а исключенного текста — зачеркиванием.

STU-Code/2022/second-informal-meeting/10:

- Дополнительных замечаний не поступило.
- Необходимо выпустить чистый вариант этого документа с выделением добавленного текста жирным шрифтом, а исключенного текста — зачеркиванием.

STU-Code/2022/second-informal-meeting/12:

- Дополнительных замечаний не поступило.
- Необходимо выпустить чистый вариант этого документа с выделением добавленного текста жирным шрифтом, а исключенного текста — зачеркиванием.

STU-Code/2022/second-informal-meeting/13:

- Из пункта 10.4.1 следует исключить фразу «как показала пандемия COVID».
- В пункт 10.4.3 следует добавить второе предложение следующего содержания: «Кроме того, перевозчикам рекомендуется передавать эту информацию своим поставщикам услуг.».
- Передачу информации о стабилизаторах следует рассмотреть на предмет включения в документ № 4, в котором предлагаются изменения в главе 4 о цепочках ответственности и информации.
- Необходимо выпустить чистый вариант этого документа с выделением добавленного текста жирным шрифтом, а исключенного текста — зачеркиванием.

STU-Code/2022/second-informal-meeting/14:

- Следует обеспечить согласованность между Кодексом ГТЕ, Типовыми правилами перевозки опасных грузов и МКМПОГ в использовании таких терминов, как большие знаки опасности, знаки опасности, маркировочные знаки и другие знаки. В случае отсутствия ясности в последовательном использовании терминов в Типовых правилах перевозки опасных грузов и МКМПОГ запрос на разъяснение этих терминов должен быть представлен в соответствующие межправительственные органы.

STU-Code/2022/second-informal-meeting/15:

- Дополнение к пункту 7.3.1, которое гласит «и грузовой контейнер, маркированный в соответствии с последним изданием ISO 6346», следует уточнить, например, путем добавления соответствующей сноски.
- В том же пункте фразу, которая гласит «обладающих, как установлено, пониженной способностью к штабелированию, и указанных на табличке о допущении», следует заменить на «обладающих, как установлено, пониженной способностью к штабелированию, как указано на табличке о допущении».
- Необходимо выпустить чистый вариант этого документа с выделением добавленного текста жирным шрифтом, а исключенного текста — зачеркиванием.

STU-Code/2022/second-informal-meeting/16:

- Раздел документа, обозначенный как «Предлагаемый текст», должен быть приоритетным для включения в раздел 2 добавления 4 к приложению 7.

— Необходимо выпустить чистый вариант этого документа с выделением добавленного текста жирным шрифтом, а исключенного текста — зачеркиванием.

8. Секретариат сообщил участникам, что все чистые документы будут представлены на следующей сессии WP.24 в октябре 2022 года, с одной стороны, для изложения прогресса, достигнутого в определении приоритетных разделов для актуализации Кодекса ГТЕ, а с другой — для получения соответствующих отзывов. Краткая информация о проделанной работе будет также представлена в виде неофициального документа Подкомитету ИМО по перевозке грузов и контейнеров в сентябре 2022 года.

9. В отношении предложения по актуализации Кодекса ГТЕ в части предотвращения загрязнения вредителями и в соответствии с ранее достигнутой договоренностью, касающейся его рассмотрения в контексте работы, проводимой Целевой группой МККЗР по морским контейнерам (ЦГМК) в отношении загрязнения вредителями, и последующей деятельности по итогам этой работы, секретариат и ВСС проинформировали участников о следующем:

— Комиссия МККЗР по фитосанитарным мерам (КФМ) одобрила отчет ЦГМК о загрязнении вредителями и учредила целевую группу КФМ по морским контейнерам вместе с отраслевой консультативной группой.

— КФМ согласилась провести в 2022 году глобальный семинар для обсуждения результатов работы ЦГМК и наиболее оптимальных путей продвижения вперед. Неотъемлемой их частью была рекомендация внести предложения по актуализации Кодекса ГТЕ, чтобы соответствующие действия по предотвращению загрязнения вредителями ГТЕ и их грузов были лучше разъяснены в Кодексе ГТЕ. Семинар было запланировано провести 19–20 сентября 2022 года в Лондоне.

— На момент проведения неофициального совещания ожидалось, что после семинара и создания целевой группы КФМ секретариат МККЗР сможет подготовить сводное предложение по обновлению положений Кодекса ГТЕ по предотвращению загрязнения вредными организмами еще в 2022 году и, следовательно, оно будет готово к совещанию, которое, как предполагалось, состоится в 2023 году.

10. Компания «МариТерм АБ» представила выводы справочного доклад о расчетных ускорениях для крепления груза при комбинированных перевозках. В результате презентации участники договорились предложить изменения в таблице коэффициентов ускорения для железнодорожного транспорта (комбинированные перевозки), имеющейся в главе 5 в пункте 5.3: изменения представлены в таблице ниже и выделены жирным шрифтом. Предложение заключается в том, чтобы а) включить в скобках для коэффициента ускорения в продольном направлении второе значение 1,2, которое относится к динамическим нагрузкам только при коротком воздействии и поэтому может использоваться, например, при проектировании тары, и б) дополнительно распространить сноску на значения, указанные в скобках.

Железнодорожный транспорт (комбинированные перевозки)				
Крепление	Коэффициенты ускорения			
	В продольном направлении (c_x)		В поперечном направлении (c_y)	Минимальное вертикально вниз (c_z)
	вперед	назад		
В продольном направлении	0,5 (1,0/1,2)†	0,5 (1,0/1,2)†	—	1,0 (0,7)†
В поперечном направлении	—	—	0,5	1,0 (0,7)†

† Значения в скобках применяются к динамическим нагрузкам только при коротком воздействии продолжительностью 150 миллисекунд или менее и могут использоваться, например при проектировании тары. **Грузоотправителям следует обратиться к своим перевозчикам для получения информации о применимых значениях коэффициента ускорения при динамических нагрузках.**

11. Затем участники согласились, что в пункт 2.4.4 приложения 7 не требуется вносить изменения. Они также договорились не рассматривать другие испытания, кроме испытания на наклон для оценки пригодности конкретного устройства крепления, на предмет их полезности. Наконец, они согласились, что нет необходимости рассматривать перечень типов грузов в контексте протяженности пустот 150 мм в дополнение к тому, что уже указано в пункте 2.3.6 приложения 7.

IV. Мобильное приложение для Кодекса ГТЕ

12. Секретариат и компания «Бруг марин лимитед» сообщили о межсессионных консультациях по доработке опроса. Они проинформировали участников о том, что по итогам обсуждений, проведенных, в частности, с Группой по целостности грузов, был сделан вывод, что опрос не поможет получить статистически значимую информацию, которая способствовала бы разработке какого-либо мобильного приложения. Далее был сделан вывод, что следует приложить усилия, чтобы выработать простое решение с упором на информацию, содержащуюся в приложении 7 к Кодексу ГТЕ.

13. На основе выводов, сделанных в ходе межсессионных консультаций, «ЕТС консалтинг» и секретариат подготовили и представили документ STU-Code/2022/second-informal-meeting/11, в котором приводятся примеры того, как можно использовать в мобильном приложении информацию, содержащуюся в приложении 7. Они подчеркнули, что для разработки простого приложения в соответствии с подходом, представленным в документе STU-Code/2022/second-informal-meeting/11, потребуются: а) определение типов грузов, для которых должны быть представлены соответствующие способы укладки на основе положений Кодекса ГТЕ, приложение 7, и б) разработка сценария, в котором для каждого типа груза будут подробно описаны соответствующие способы укладки.

14. Участники высоко оценили документ STU-Code/2022/second-informal-meeting/11 и в принципе приветствовали представленный в нем подход к разработке простого приложения.

15. Они согласились с тем, что простое приложение должно быть сосредоточено на том, что можно делать и чего делать нельзя, а также на нескольких типах грузов. Они также согласились, что в приложении должно содержаться общее введение к Кодексу ГТЕ. Также было предложено включить в приложение контрольный список по укладке грузов в контейнеры, разработанный Группой по целостности грузов.

16. Они далее согласились, что при определении типов грузов, имеющих наиболее серьезные недостатки и вызывающих наибольшую обеспокоенность, следует учитывать опыт НГБ и работу, проделанную в рамках Группы по целостности грузов по 10 типам грузов, вызывающим обеспокоенность. Они также согласились с тем, что сценарий приложения, описывающий способы укладки для определенных типов

грузов, должен быть разработан как можно быстрее и что этот сценарий следует использовать для оценки стоимости разработки мобильного приложения.

17. Кроме того, было предложено разработать приложение в виде прогрессивного веб-приложения.

18. С учетом вышесказанного участники решили, что межсессионные консультации проводятся с целью разработки перечня типов грузов, подготовки сценария и оценки стоимости разработки, чтобы подготовить документ с этими элементами для рассмотрения на первом совещании, которое предполагается провести в 2023 году. Вместе с тем некоторые участники выразили обеспокоенность по поводу возможных сроков запуска приложения. Было также отмечено, что приложение должно будет взаимодействовать с гиперссылками на сайте ЕЭК ООН для Кодекса ГТЕ, которые еще предстоит разработать; неясно, когда это может быть сделано.

19. Следующие участники выразили заинтересованность в участии в межсессионных консультациях по приложению: «Бруг марин лимитед», «ЕТС консалтинг», «Эксис технолоджиз лимитед», МАКТО, МПС, «МариТерм АБ», НГБ, «ТТ Клуб» и ВСС. Другие эксперты, желающие принять участие в консультациях, должны связаться с секретариатом до конца июля 2022 года.

20. Наконец, было решено, что секретариат и «ЕТС консалтинг» будут координировать консультации и подготовку документа.

V. Прочие вопросы

21. Никаких вопросов по этому пункту поднято не было.

VI. Сроки и место проведения следующего совещания

22. Участники отметили, что в 2022 году совещания больше проводиться не будут. Совещания, которые предполагается провести в 2023 году, будут проводиться в соответствии с решениями WP.24, которые будут приняты на ее шестьдесят пятой сессии 19–21 октября 2022 года.
