



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике****Пятьдесят третья сессия**

Женева, 4–5 октября 2010 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

**Руководство ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов
в интермодальные транспортные единицы****Пересмотр руководства****Записка секретариата****I. Мандат**

1. На своей пятьдесят первой сессии в марте 2009 года Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) ЕЭК ООН решила содействовать пересмотру и обновлению руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы, которые были начаты Международной морской организацией (ИМО) в рамках Редакционной и технической группы Подкомитета по опасным грузам, твердым грузам и контейнерам (ПОГ). Она просила секретариат координировать эту работу с Международной организацией труда (МОТ) и ИМО и проинформировать ее о новых изменениях и планируемых процедурах (ECE/TRANS/WP.24/123, пункты 45–47).

II. Работа, выполненная секретариатом

2. После консультаций с секретариатами МОТ и ИМО секретариат подготовил в марте 2010 года записку для рассмотрения Комитетом ИМО по безопасности на море на его восемьдесят седьмой сессии (Лондон, 12–21 мая 2010 года).

3. В этой записке секретариат с удовлетворением отметил тот факт, что ИМО инициировала процесс обновления и пересмотра руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН, и высоко оценил прогресс, достигнутый ИМО на настоящий момент в этой сфере. Однако секретариат указал, что поправки, пред-

ложенные ИМО, касаются только тех частей руководства, которые относятся к перевозке опасных грузов.

4. Учитывая, что это совместное руководство, созданное еще в 1996 году, служит в качестве согласованной на международном уровне основы для конкретной отраслевой деятельности по повышению безопасности на транспорте и сокращению числа аварий в результате неправильной укладки грузов в контейнеры и другие интермодальные транспортные единицы (ИТЕ), секретариат предложил ИМО использовать комплексный и всеобъемлющий подход к обновлению и пересмотру этого руководства. Иными словами, в дополнение к согласованию руководства с применимыми нормативами и правилами перевозки опасных грузов морским транспортом необходимо будет пересмотреть и другие разделы руководства, касающиеся укладки "обычных" грузов, а также конкретные требования к укладке грузов при перевозке внутренним транспортом (автомобильным, железнодорожным и внутренним водным).

5. Кроме того, это руководство следует привести в соответствие с требованиями современных сбытовых и распределительных цепочек, которые во все большей степени приобретают глобальный и межрегиональный характер. Сейчас заказчики и грузоотправители, которые фактически укладывают груз в интермодальные транспортные единицы в помещениях предприятия-изготовителя, не всегда знают, какие виды транспорта будут использоваться, до прибытия груза в конечный пункт назначения. Страховая отрасль уже приветствовала такой международный глобальный подход и механизм, поскольку это будет способствовать повышению транспарентности, ответственности и, в конечном счете, безопасности в ходе международных контейнерных перевозок.

6. С 1996 года, помимо обязательного законодательства для перевозки опасных грузов морским, воздушным, автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, в этой области было разработано множество руководящих положений, причем не только в Европе, но и в других частях мира, особенно в Соединенных Штатах Америки. После ряда серьезных аварий, происшедших в последние годы, правительство Японии даже готовит законодательные меры, регулирующие укладку грузов в контейнеры и их перевозку по территории Японии. Во избежание дальнейшего распространения разных и, возможно, противоречащих руководящих положений, правил и обязательного законодательства по безопасной укладке груза в интермодальные грузовые единицы, по всей видимости, необходимо предпринять срочные шаги для создания согласованной на международном уровне основы, типовых правил и руководящих положений, обеспечивающих беспрепятственную и безопасную перевозку грузов в рамках глобальных и межрегиональных сбытовых и распределительных цепочек.

7. Система Организации Объединенных Наций с ее специализированными учреждениями могла бы стать вполне подходящим форумом и механизмом для подготовки, согласования и администрирования такой основы, типовых правил и руководящих положений по безопасной укладке груза в интермодальные грузовые единицы. Безусловно, необходимо принять во внимание уже существующие отраслевые, национальные или субрегиональные руководящие принципы, в частности те, которые были подготовлены службами Европейской комиссии (ЕКС), страховым сектором, а также действующие обязательные нормативы.

III. Работа, которую предстоит выполнить

8. По мнению секретариата, обновлением и пересмотром руководства следует заняться совместной специальной группе экспертов ИМО/МОТ/ЕЭК ООН. Эта группа может быть трехсторонней (правительства, работодатели и работники), и в ее состав следует включить, в частности, видных специалистов из отрасли и сектора страхования. Оказывать поддержку этой группе следует секретариатам ИМО, МОТ и ЕЭК ООН, а также при необходимости консультантам. Состав, круг ведения и конкретный план работы этой группы могут быть определены после консультаций между секретариатами трех сотрудничающих организаций.

9. Завершить обновление и пересмотр руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН следует в 2013 году.

10. МОТ и ИМО пока еще не приняли официального решения по такому подходу и процедуре, предложенной секретариатом ЕЭК ООН.

11. Однако МОТ уже решила организовать трехсторонний глобальный форум для диалога (ГФД) по вопросам безопасности в рамках сбытовой цепочки применительно к загрузке контейнеров, который состоится в Женеве 7 и 8 февраля 2011 года. Первое подготовительное совещание с участием секретариата ЕЭК ООН было проведено 14 мая. Одним из результатов этого глобального форума для диалога должно стать создание сборника руководящих положений, норм и правил, регулирующих укладку и погрузку груза в контейнеры, а также обработку контейнеров на всех видах транспорта на глобальном уровне. Это стало бы важным шагом в деле предложенного обновления и пересмотра руководства.

12. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть и одобрить деятельность секретариата, описание которой приводится выше, а также предложения по пересмотру руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН и дать секретариату указания по дальнейшим действиям. В частности, Рабочая группа, возможно, пожелает одобрить создание предложенной совместной специальной группы экспертов ИМО/МОТ/ЕЭК ООН, а также заявить о своей готовности внести существенный вклад в ее работу.