



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2005/4
28 December 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН по
интермодальным перевозкам и логистике¹

(7 и 8 марта 2005 года)

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

(Сорок третья сессия, 8 марта 2005 года, пункт 8 повестки дня)

**КОНТРОЛЬ ЗА ВЕСОМ И ГАБАРИТАМИ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ,
ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

Записка секретариата

МАНДАТ

Справочная документация: TRANS/WP.24/2004/4; неофициальный документ № 4
(2004 год)

1. На своей сорок первой сессии Рабочая группа отметила итоги пленарной сессии Технического комитета ТК 104 ИСО, который рассмотрел возможность стандартизации 45-футовых контейнеров и просил ЕЭК ООН разъяснить вопрос применимости резолюции № 241 Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) от 5 февраля 1993 года "Увеличение габаритов грузовых единиц, используемых в комбинированных перевозках" (TRANS/WP.24/101, пункты 20-23).

¹ ЕКМТ и ЕЭК ООН договорились о механизмах сотрудничества, учредив Совместную рабочую группу ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике в составе отдельных сегментов ЕКМТ и ЕЭК ООН; сегмент ЕЭК ООН включает Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24).

2. На основе документа секретариата TRANS/WP.24/2004/4 Рабочая группа рассмотрела текст резолюции № 241, а также соответствующую информацию по аналогичной резолюции, принятой на втором глобальном Семинаре по вопросу о влиянии увеличения габаритов грузовых единиц на комбинированные перевозки (Женева, 1-4 сентября 1992 года).
3. В этой связи Рабочая группа заслушала краткое сообщение о текущей работе над европейской директивой по интермодальным грузовым единицам, в которой предлагается внедрить в добровольном порядке европейскую интермодальную грузовую единицу (ЕИГЕ), соответствующую основным европейским требованиям к интермодальным единицам в отношении общей и эксплуатационной безопасности, эксплуатационной совместимости, погрузочно-разгрузочных операций, крепления, прочности, кодировки и идентификации единиц.
4. Отмечая, что в большинстве европейских стран длина рассматриваемого в настоящее время в рамках ИСО 45-футового контейнера будет противоречить требованиям национальных правил в области автомобильного транспорта, которые вряд ли будут изменены для обеспечения возможности перевозки таких грузовых единиц на регулярной основе, Рабочая группа поручила секретариату проконсультироваться с государствами - членами ЕЭК ООН, чтобы выявить репрезентативное мнение по предложениям ИСО, касающимся стандартизации морских контейнеров следующих габаритов: 45' x 8' x 9'6" (Д x Ш x В) (TRANS/WP.24/103, пункты 21-23).
5. Во исполнение этого поручения 6 августа 2004 года секретариат направил делегациям письмо с просьбой сообщить их позицию в отношении вышеупомянутого предложения ИСО, которое также подробно изложено секретариатом в документе TRANS/WP.24/2004/4.
6. На настоящий момент секретариат получил официальные ответы лишь от пяти государств-членов, в то время как ряд других государств-членов сообщили, что они пока еще рассматривают вопрос об официальном ответе.
7. Большинство респондентов выразили мнение, что использование и стандартизация через ИСО интермодальных грузовых единиц являются прерогативой отрасли контейнерных и морских перевозок, которая сама определяет надлежащие, по ее мнению, единицы в соответствии с ее коммерческими потребностями. Вместе с тем было указано, что новое предложение ИСО, в частности в отношении длины в 45 футов нового предлагаемого контейнера, не соответствует директиве 96/53 ЕС, касающейся веса и габаритов автотранспортных средств. Таким образом, такой контейнер невозможно

использовать для интермодальных перевозок по автодорожной сети 25 стран Европейского союза. Более того, из 55 государств - членов ЕЭК ООН лишь 14 стран (в том числе одно государство - член ЕС), как представляется, допускают для национальных автомобильных перевозок габариты, совместимые с длиной нового предлагаемого 45-футового контейнера ИСО².

8. Несколько респондентов также отметили, что принятие стандарта на новый предлагаемый контейнер ИСО может привести к ситуации, при которой коммерческое влияние и жесткая конкуренция между европейскими портами могут оказать чрезмерное давление на законодателей с целью увеличения допустимых максимальных габаритов автотранспортных средств с возможными негативными последствиями для безопасности дорожного движения, расходов на инфраструктуру и единообразия условий конкуренции между различными видами внутреннего транспорта.

9. В этой связи было указано, что для европейских наземных перевозок дополнительное пространство, имеющееся в новом предлагаемом 45-футовом контейнере ИСО, по всей видимости, не имеет большого значения, поскольку внутри такого контейнера невозможно разместить вплотную друг к другу два европейских поддона.

10. Учитывая полученные немногочисленные официальные ответы и ведущуюся в настоящее время в рамках Европейского союза работу, касающуюся так называемой европейской интермодальной грузовой единицы (ЕИГЕ), секретариат считает необходимым провести дополнительные консультации, прежде чем можно будет сформулировать мнение ЕЭК ООН по этому вопросу для возможной передачи его ИСО, которая, как планируется, должна принять решение по этому вопросу в первой половине 2005 года.

11. После дополнительных консультаций, которые состоятся в начале января 2005 года, секретариат сможет подготовить проект мнения по этому вопросу для рассмотрения Рабочей группой на ее нынешней сессии. Этот проект мнения будет содержаться в добавлении к настоящему документу.

² Согласно результатам обследования, проведенного Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ).