



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/107
23 March 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

Рабочая группа ЕЭК ООН по интермодальным
перевозкам и логистике

**ДОКЛАД И РЕЗЮМЕ РЕШЕНИЙ, ПРИНЯТЫХ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ
НА ЕЕ СОРОК ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ²
(Париж, 8 марта 2005 года)**

УЧАСТНИКИ

1. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Бельгии, Болгарии, Германии, Литвы, Нидерландов, Польши, Португалии, Румынии, Словакии, Украины, Франции, Швейцарии. Была представлена Европейская комиссия (ЕК). В работе сессии приняли участие представители Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Европейской

¹ ЕЭК ООН и ЕКМТ договорились о механизмах сотрудничества, создав Совместную рабочую группу ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике, которая состоит из отдельных сегментов ЕКМТ и ЕЭК ООН; сегментом ЕЭК ООН является ее Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24).

² Официальные документы, а также другая информация, касающаяся деятельности Рабочей группы, имеются на соответствующем вебсайте ЕЭК ООН: www.unecce.org/trans/wp24/welcome.html.

конференции министров транспорта (ЕКМТ). Были представлены следующие неправительственные организации: Международный союз железных дорог (МСЖД); Международное бюро по контейнерам (МБК); Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (TRANS/WP.24/106).

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. Председателем Рабочей группы для ее сессий в 2005 году был вновь избран г-н М. Виардо (Франция).

СЕМИНАР ЕКМТ/ЕЭК ООН ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ (КИЕВ, 27-28 СЕНТЯБРЯ 2004 ГОДА)

4. Итоги киевского семинара и возможные направления дальнейшей деятельности были рассмотрены в рамках сегмента ЕКМТ Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН 7 марта 2005 года (TRANS/WP.24/2005/1). По мнению Совместной рабочей группы, сделанные на семинаре выводы отвечают и соответствуют выраженным мнениям и предложениям, сформулированным Рабочей группой ЕЭК ООН. В частности, в приоритетном порядке необходимо будет рассмотреть выявленные Рабочей группой еще в 1998 году (TRANS/WP.24/81) нефизические препятствия, включая постоянные проблемы, связанные с пересечением границ автомобильным и железнодорожным транспортом. Кроме того, было сочтено, что эффективное сотрудничество и координация действий различных международных организаций, занимающихся изучением вопроса о наземных транспортных связях между Европой и Азией, такими, как ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЕКМТ, ОСЖД и Европейская комиссия (Группа высокого уровня по расширению основных панъевропейских транспортных осей за счет соседних стран и регионов), имеют важнейшее значение для принятия всеобъемлющих и последовательных мер на общеевропейском уровне.

5. В данном контексте было предложено назначить одну или несколько стран, по территории которых проходят такие межрегиональные наземные транспортные коридоры, в качестве центра (центров) для сбора информации и координации соответствующей деятельности на основе подробных спецификаций.

6. Совместная рабочая группа постановила передать выводы киевского семинара вместе с предложениями о последующих действиях для рассмотрения на предстоящей сессии Совета министров ЕКМТ (Москва, 24-25 мая 2005 года).

Справочная информация: TRANS/SC.2/2004/3; TRANS/WP.5/2004/3/Add.1; TRANS/WP.5/2004/3; TRANS/WP.5/2004/4; <http://www.unece.org/trans/main/eatl/intro.html>.

ИТОГИ СОРОК ВТОРОЙ СЕССИИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

7. Рабочая группа рассмотрела доклад о работе своей сорок второй сессии, подготовленный секретариатом в сотрудничестве с Председателем (TRANS/WP.24/105), и заслушала сообщение об итогах шестидесяти седьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (ECE/TRANS/162), а также об усилиях по координации деятельности с рабочими группами ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2) и по тенденциям и экономике транспорта (WP.5).

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)

а) Статус Соглашения СЛКП

8. Рабочая группа отметила, что в настоящее время Договаривающимися сторонами Соглашение СЛКП являются 26 стран³.

9. Обновленный сводный вариант Соглашения СЛКП содержится в документе ECE/TRANS/88/Rev.3 и имеется на вебсайте Рабочей группы на английском, русском и французском языках (<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>). Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

³ Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария.

b) Статус предлагаемых поправок, принятых Рабочей группой

10. Рабочая группа отметила, что предложения о поправках к Соглашению СЛКП, внесенные Российской Федерацией и принятые Рабочей группой на ее сорок первой сессии (TRANS/WP.24/103/Согг.1), вступают в силу 7 апреля 2005 года (уведомление депозитария С.N.6.2005.TREATIES-1).

c) Новые предложения о поправках

11. С целью обновления Соглашения СЛКП и расширения его географического охвата, включая важнейшие евро-азиатские транспортные связи, в соответствии со статьей 15 Соглашения СЛКП Рабочая группа рассмотрела предложения о поправках к приложениям I и II к Соглашению СЛКП, сведенные воедино секретариатом (TRANS/WP.24/2005/2). Договаривающиеся стороны Соглашения СЛКП приняли единогласно предложения о поправках, содержащиеся в документе TRANS/WP.24/2005/6. Секретариату было предложено препроводить эти предложения Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, выступающему в качестве депозитария Соглашения СЛКП, для опубликования соответствующих уведомлений депозитария.

12. Отметив, что некоторые из требующихся сведений, о которых упоминалось в документе TRANS/WP.24/2005/2, пока не поступили, Рабочая группа обратилась к заинтересованным странам с просьбой как можно скорее передать эту информацию секретариату, чтобы можно было официально принять второй пакет предложений о поправках на ее предстоящей сессии в сентябре 2005 года.

d) Перечень стандартов и параметров СЛКП

13. Рабочая группа рассмотрела результаты проведенного секретариатом обследования существующих стандартов инфраструктуры и эксплуатационных характеристик стандартов, а также целевых показателей, содержащихся в Соглашении СЛКП, с точки зрения их актуальности (TRANS/WP.24/2005/5). Поступившие из 15 стран ответы показывают, что ряд существующих параметров железнодорожной инфраструктуры и эксплуатационных стандартов для интермодальных перевозок, возможно, нуждаются в пересмотре и, вероятно, могут быть заменены критериями, которые точнее отражают современные требования, предъявляемые к эффективным интермодальным транспортным услугам.

14. Рабочая группа признала, что для проведения анализа согласованности различных параметров железнодорожной и интермодальной инфраструктуры и услуг, а также для

изучения, в случае необходимости, проблемы их гармонизации в более долгосрочной перспективе особое значение имеет сотрудничество с соответствующими железнодорожными группами в рамках ЕЭК ООН и ЕКМТ, а также с компетентными органами из Европейского союза, занимающимися стандартами инфраструктуры, регулирующими доступ к национальным железнодорожным сетям (Европейская директива 2001/14/СЕ).

ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП

15. Рабочая группа напомнила, что Комитет по внутреннему транспорту просил проанализировать причины, в силу которых не был принят ряд международных правовых документов, включая Протокол к Соглашению СЛКП (ECE/TRANS/156, пункт 29). С этой целью секретариат направит Договаривающимся сторонам Соглашения СЛКП сообщение для выяснения будущего направления действий.

16. Протокол подписан 15 странами и ратифицирован семью странами⁴, но еще не вступил в силу. Его текст содержится в документах ECE/TRANS/122 и Corr.1 и 2 (<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>).

РАЗВИТИЕ КОМБИНИРОВАННЫХ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ УРОВНЕ

17. Рабочая группа отметила, что цель ее работы над "типовыми" планами действий и соглашениями о партнерстве состоит в том, чтобы выработать "надлежащую практику" и установить "критерии" для оказания помощи Договаривающимся сторонам Соглашения СЛКП и всем участникам международных комбинированных перевозок в процессе их сотрудничества друг с другом на стратегическом, а также техническом и коммерческом уровнях для повышения конкурентоспособности международных интермодальных транспортных услуг в регионе (TRANS/WP.24/2004/5).

18. С учетом ряда небольших изменений Рабочая группа приняла подготовленную секретариатом "Рекомендацию по развитию интермодальных перевозок на панъевропейском уровне" (TRANS/WP.24/2005/3).

19. Текст рекомендации содержится в документе TRANS/WP.24/2005/7.

⁴ Болгарией, Данией, Люксембургом, Нидерландами, Румынией, Чешской Республикой, Швейцарией.

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

20. Рабочая группа напомнила, что Технический комитет ТК 104 ИСО обсудил возможность стандартизации 45-футовых контейнеров и просил ЕЭК ООН разъяснить вопрос о применимости резолюции № 241 КВТ от 5 февраля 1993 года "Увеличение габаритов грузовых единиц, используемых в комбинированных перевозках". На основе документа секретариата TRANS/WP.24/2004/4 Рабочая группа на своей сорок первой сессии рассмотрела текст этой резолюции, а также соответствующую информацию об аналогичной резолюции, принятой на втором глобальном Семинаре по вопросу о влиянии увеличения габаритов грузовых единиц на комбинированные перевозки (Женева, 1-4 сентября 1992 года). Отметив, что в большинстве европейских стран длина рассматриваемого в настоящее время в рамках ИСО 45-футового контейнера будет противоречить национальным правилам 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 в целях выявления репрезентативного мнения по предложениям ИСО, о стандартизации морских контейнеров следующих габаритов: 45' x 8' x 9'6" (длина x ширина x высота) (TRANS/WP.24/103, пункты 21-23).

21. Рабочая группа рассмотрела результаты консультативного совещания (TRANS/WP.24/2005/4) и на основе подготовленного секретариатом проекта приняла заключение о предложении ИСО по стандартизации 45-футового контейнера, которое содержится в приложении к настоящему докладу.

22. Секретариату было предложено препроводить данное заключение Техническому комитету 104 ИСО для рассмотрения на его предстоящей сессии (Лондон, 12 и 13 мая 2005 года).

СОГЛАСОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, РЕГУЛИРУЮЩИХ КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

23. Секретариат проинформировал Рабочую группу о прогрессе, достигнутом Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), в области подготовки международного документа по морским перевозкам, который будет распространяться также на все договоры перевозки, включающие морской участок, в том числе на каботажное судоходство и перевозки между портами и

внутренними районами, автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (справочную информацию см. в документе TRANS/WP.24/2002/6).

24. Рабочая группа отметила, что Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН выразил заинтересованность в установлении режима гражданской ответственности, применяемого к европейским интермодальным перевозкам, включая автомобильные, железнодорожные, внутренние водные перевозки и каботажное судоходство. Комитет просил Рабочую группу и ее неофициальную специальную группу продолжать тщательно отслеживать и оценивать всю соответствующую деятельность в этой области и в случае необходимости подготовить предложения, касающиеся решений на панъевропейском уровне (ECE/TRANS/162, пункт 104).

25. Учитывая, что результаты исследования, заказанного Европейской комиссией в рамках ее деятельности в связи с планом действий по совершенствованию работы консолидаторов грузов, охватывающего также режимы гражданской ответственности, применяемые в отношении интермодальных перевозок, как запланировано, будут получены осенью 2005 года, Рабочая группа решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в сентябре 2005 года.

СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ

26. Рабочая группа решила провести свою следующую сессию 27 и 28 сентября 2005 года во Дворце наций в Женеве совместно с сессией Рабочей группы ЕКМТ по интермодальным перевозкам и логистике (26 сентября 2005 года).

27. Предстоящую весеннюю сессию Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН планируется провести в Женеве 20 и 21 марта 2006 года.

ДОКЛАД И РЕЗЮМЕ ПРИНЯТЫХ РЕШЕНИЙ

28. В соответствии с достигнутой договоренностью и постановлением КВТ (ECE/TRANS/156, пункт 6) секретариат в сотрудничестве с Председателем завершил подготовку настоящего резюме решений, принятых Рабочей группой, для официального утверждения на ее осенней сессии.

Приложение

Заключение

**Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН
по интермодальным перевозкам и логистике**

о предложении ИСО по стандартизации 45-футового контейнера

Принято 8 марта 2005 года

Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике,

в соответствии с ее мандатом по осуществлению контроля за весом и габаритами грузовых единиц, используемых в интермодальных перевозках¹,

ссылаясь на выводы двух глобальных семинаров по вопросу о влиянии увеличения габаритов грузовых единиц на комбинированные перевозки (Женева, 1989 и 1992 годы), касающиеся предложений ИСО об использовании контейнеров новой серии 2²,

ссылаясь также на резолюцию, принятую на семинаре 1992 года³, разъяснения и комментарии к ней, подготовленные Рабочей группой ЕЭК ООН⁴, и резолюцию № 241, принятую Комитетом ЕЭК ООН по внутреннему транспорту (КВ) 5 февраля 1993 года⁵,

ссылаясь далее на резолюцию ЕКМТ № 67 "Габариты грузовых единиц" (Эдинбург, 24 и 25 мая 1989 года)⁶ и резолюцию ЕКМТ № 91/9 "Габариты грузовых единиц

¹ Программа работы на 2004-2008 годы, утвержденная Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН 19 февраля 2004 года (ECE/TRANS/156/Add.1).

² TRANS/SEM.7/4 (13-16 ноября 1989 года); TRANS/SEM.10/3 (1-4 сентября 1992 года).

³ TRANS/SEM.10/3, приложение.

⁴ TRANS/WP.24/55, пункты 4-12.

⁵ ECE/TRANS/97, пункты 112-114 и приложение 6.

⁶ CM(89)16.

(контейнеров и съемных кузовов) в секторе комбинированных перевозок" (Париж, 21 ноября 1991 года)⁷,

принимая во внимание директиву 96/53/ЕС Совета от 25 июля 1996 года, предусматривающую для определенных автотранспортных средств, циркулирующих в пределах Европейского сообщества, максимальные допустимые габариты в национальном и международном сообщении, а также максимальный допустимый вес в международном сообщении⁸,

принимая во внимание намерение ТК 104 ИСО внести изменения в ряд стандартов, в частности в стандарт ИСО 668 для грузовых контейнеров серии 1, с целью включения в него контейнеров, имеющих следующие внешние габариты: длина - 45 футов (13 716 мм); ширина - 8 футов (2 438 мм); высота - 9 футов 6 дюймов (2 896 мм),

учитывая просьбу ИСО, высказанную на сороковой сессии Рабочей группы ЕЭК ООН в октябре 2003 года, о пересмотре вопроса о применимости резолюции № 241 Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН от 5 февраля 1993 года "Увеличение габаритов грузовых единиц, используемых в комбинированных перевозках"⁹,

ссылаясь на выводы по данному вопросу, сделанные на тридцать девятой, сороковой и сорок первой сессиях Рабочей группы ЕЭК ООН¹⁰,

принимает следующее заключение о предложении ИСО по стандартизации 45-футового контейнера:

1. Прерогатива решения вопроса об использовании и стандартизации через посредство ИСО грузовых единиц (контейнеров, съемных кузовов), которые они рассматривают в качестве пригодных и соответствующих их коммерческим интересам для осуществления эффективных перевозок от порта до порта, принадлежит предприятиям, занимающимся эксплуатацией и обработкой контейнеров.

⁷ СЕМТ/СМ(91)24.

⁸ Official Journal of the European Communities No. L 235, 17/09/1996 P.0059-0075.

⁹ TRANS/WP.24/101, пункт 21.

¹⁰ TRANS/WP.24/99, пункт 10; TRANS/WP.24/2003/4; TRANS/WP.24/2003/3; TRANS/WP.24/2003/2; TRANS/WP.24.101, пункты 20-23; TRANS/WP.24/103; пункты 21-23; TRANS/WP.24/2004/4; неофициальный документ № 4 (2004 год).

2. Аргументы, изложенные в документе ИСО ISO/TC/104/SC.1 N 405¹¹ в поддержку предложения о внесении изменений в существующие стандарты ИСО с целью включения 45-футовых контейнеров, касаются исключительно морских транспортных операций по перевозкам из порта в порт и не распространяются на интермодальные наземные транспортные услуги при осуществлении автомобильных, железнодорожных, внутренних водных перевозок и каботажного судоходства.
 3. В рамках Европейского союза в соответствии с директивой 96/53 Совета перевозки предлагаемых 45-футовых (13 716-миллиметровых) контейнеров ИСО автомобильным транспортом будут запрещены не позднее 31 декабря 2006 года¹² (45-футовые единицы могут перевозиться, если их передние углы закруглены на расстоянии 13 600 миллиметров по длине)¹³. Предлагаемая в настоящее время новая директива Европейского парламента и Европейского совета, касающаяся интермодальных грузовых единиц, в которую включены и предложения о стандартной европейской интермодальной грузовой единице (ЕИГЕ), также не предусматривает изменений в отношении внешних максимальных допустимых габаритов автотранспортных средств, указанных в директиве 96/53 Совета.
 4. Кроме того, в большинстве европейских стран предлагаемый ИСО 45-футовый контейнер не соответствует действующим правилам дорожного движения¹⁴.
 5. Ничто не свидетельствует о том, что правительства позволят использовать европейскую автодорожную сеть для транспортных средств большей длины, способных перевозить предлагаемые 45-футовые контейнеры ИСО.
 6. Таким образом, предлагаемые 45-футовые контейнеры ИСО не могут свободно перевозиться различными видами наземного транспорта в Европе, что будет препятствовать эффективным перевозкам между портами и внутренними районами.
-
- ¹¹ Воспроизводится в документе ЕЭК ООН TRANS/WP.24/2004/4 на английском, русском и французском языках.
- ¹² Пункт 6 статьи 4 директивы 96/53/ЕС.
- ¹³ Приложение I, статья 4.4 директивы 96/53/ЕС: "Расстояние, измеряемое горизонтально между осью поворотного шкворня седельного устройства и любой точкой передней части полуприцепа, не должно превышать 2,04 м").
- ¹⁴ По всей видимости, лишь 14 из 55 государств - членов ЕЭК ООН разрешают в ходе национальных автомобильных перевозок использовать габариты, сопоставимые с длиной предлагаемого 45-футового контейнера ИСО (обследование, проведенное Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ)).

Кроме того, это не будет способствовать целям европейской политики содействия развитию эффективных интермодальных транспортных систем в однородных конкурентных условиях и приведет к дополнительным расходам, связанным с перевалкой грузов, в случае, если на завершающем участке пути потребуются автомобильная перевозка (из-за дополнительных погрузочных и разгрузочных требований, предъявляемых к контейнерам в терминалах, в целях соблюдения директивы 96/53 Совета).

7. Предлагаемый 45-футовый контейнер ИСО в силу своей ограниченной внутренней ширины, не позволяющей размещать два поддона параллельно (например, 2 x 1 200 мм плюс необходимый зазор для маневра), по всей видимости, не представляет коммерческого интереса для грузоотправителей и транспортных операторов во внутренних перевозках в пределах Европы, включая каботажное судоходство.

8. Вызывающие беспокойство вопросы, затронутые в резолюции № 241 КВТ ЕЭК ООН от 5 февраля 1993 года, по-прежнему актуальны и имеют прямое отношение к новому предлагаемому 45-футовому контейнеру ИСО, если учитывать, в частности, что последствия его использования, особенно с точки зрения безопасности дорожного движения и ограничений дорожной инфраструктуры, до сих пор еще не изучены.

9. Секретариату ЕЭК ООН предлагается довести настоящее заключение до сведения ТК 104 ИСО заблаговременно до его двадцать второй пленарной сессии (Лондон, 12-13 мая 2005 года).
