



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2003/2
7 March 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам
(Тридцать девятая сессия, 14-15 апреля 2003 года,
пункт 8 повестки дня)

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

Инициатива по согласованию и унификации интермодальных грузовых единиц
Справочный документ Европейской комиссии

Представлено Европейской комиссией (ЕК)

Примечание: Ниже секретариат приводит документ, представленный Европейской комиссией.

* * *

* Настоящий документ был представлен после предельного срока для передачи официальной документации, установленного Отделом транспорта, в силу трудностей, связанных с нехваткой персонала.

ВВЕДЕНИЕ И РЕЗЮМЕ

1. Представляя настоящий справочный документ, службы Генерального директората по энергетике и транспорту Европейской комиссии просят заинтересованные стороны высказать свои мнения по поводу инициативы по согласованию и унификации определенных характеристик интермодальных грузовых единиц.

2. Сообщество заинтересовано в повышении привлекательности интермодальных перевозок для транспортных пользователей и стимулировании этого вида перевозок в качестве устойчивой альтернативы перегруженному автомобильному транспорту. Европейский парламент, Совет и Комиссия пришли к выводу, что недостаточный уровень согласования и унификации грузовых единиц является одной из причин, препятствующих полномасштабному использованию потенциальных возможностей интермодальных перевозок.

3. В настоящее время погрузочно-разгрузочные характеристики интермодальных грузовых единиц значительно различаются: используются как контейнеры и съемные кузова с унифицированными характеристиками, так и другие грузовые единицы специального назначения, отличающиеся разнообразием характеристик. Необходимо приложить немало усилий, для того чтобы в каждом конкретном случае устанавливать требования к погрузке-разгрузке отдельной интермодальной грузовой единицы. Кроме того, в некоторых случаях приходится регулировать или даже менять погрузочно-разгрузочное оборудование. Это осложняет и замедляет погрузочно-разгрузочные операции и приводит к ненужным издержкам при перевалке грузов с одного вида транспорта на другой. Для урегулирования этой проблемы уровень единообразия интермодальных грузовых единиц в Сообществе необходимо повышать.

4. Определенного единообразия в нынешней ситуации можно добиться путем согласования некоторых характеристик интермодальных грузовых единиц. В частности, речь может идти о месторасположении и конструкции фитингов и другой арматуры интермодальных грузовых единиц, необходимых для их перегрузки и транспортировки. Такое согласование позволило бы сократить расходы на перевалку грузов, ускорить их обработку и снизить риски в ходе перевозки. Задачу по разработке технических требований к согласованным характеристикам следует возложить на Европейский комитет по стандартизации (ЕКС).

5. Помимо согласования в Европе нужна оптимальная интермодальная грузовая единица, соединяющая в себе преимущества контейнеров и съемных кузовов. Такая единица должна свободно использоваться на всех видах сухопутного и водного транспорта и передаваться с одного вида транспорта на другой, что таким образом создало бы необходимые условия для максимально широкого применения принципа интермодальности. Поэтому такая единица должна быть штабелируемой, пригодной для погрузки с верхним захватом и морских перевозок. Грузовая единица должна быть такой, чтобы обеспечивались максимально допустимое пространство для перевозки поддонов, а также возможности для простой и быстрой погрузки и выгрузки поддонов в целях сокращения расходов на перевалку и задержек. Прежде всего, такой европейской интермодальной грузовой единицей может стать универсальный кузов для сухих грузов, ширина которого равна ширине поддона, длина составляет 13 600 мм или 7 450 мм и высота - 2 670 мм. Сегодня подобные грузовые единицы используются в очень незначительных количествах. Поэтому необходимо разработать европейские стандарты в соответствии с мандатом, который будет возложен на ЕКС.

6. Для обеспечения безопасности и сведения до минимума рисков для человека и материального ущерба все эксплуатируемые в Европе интермодальные грузовые единицы должны в обязательном порядке соответствовать требованиям в отношении технического обслуживания и проходить периодические осмотры. Процедуры осуществления этих мер должны быть единообразными и базироваться на европейских стандартах, которые будут разработаны ЕКС. Обязательства по техническому обслуживанию и периодическим осмотрам контейнеров в международных перевозках вытекают также из "Конвенции по безопасным контейнерам", принятой на международном уровне.

7. Первоначальная и последующие оценки соответствия интермодальных грузовых единиц установленным стандартам должны производиться официально зарегистрированными или назначенными органами. Порядок назначения этих органов и необходимые критерии оценки могут определяться на основе унифицированных процедур, позаимствованных из европейских стандартов EN и принятых ранее нормативных документов Сообщества. Соответствующие процедуры могут быть также установлены и для периодических осмотров.

8. Признание первоначальной и последующей оценок соответствия и периодических осмотров, а также маркировки интермодальных грузовых единиц облегчило бы их свободное перемещение по всей Европе.

ПРОБЛЕМА: РАЗНООБРАЗИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК

9. Для привлечения заказчиков мультимодальные перевозки должны быть простыми в использовании и отвечать их потребностям. Такие перевозки должны обеспечивать аналогичные или даже более значительные преимущества по сравнению просто с автомобильными перевозками. Этого можно достичь посредством взаимодополняемости отдельных видов транспорта и объединения их преимуществ в рамках систем доставки "от двери до двери". Взаимосвязь между видами транспорта должна быть непрерывной и обеспечивать высокую степень эксплуатационной совместимости. Однако беспрепятственному переходу с одного вида транспорта на другой мешает отсутствие стандартизации и согласования характеристик интермодальных грузовых единиц.

10. Широко используемые в Европе контейнеры (20 и 40-футовые) соответствуют стандартам Международной организации по стандартизации (ИСО). Применяются также контейнеры других типов с иной шириной, длиной и прочностью конструкции. Такие контейнеры обычно могут использоваться на всех видах сухопутного и водного транспорта. Как правило, их можно штабелировать и загружать с помощью спредера. Однако в целом они не обеспечивают возможностей для оптимальной загрузки поддонов ИСО¹ и не позволяют в максимальной степени использовать габариты, разрешенные при сухопутной перевозке. В силу этого они не очень широко применяются в европейских сухопутных перевозках.

11. Съемные кузова в основном предназначены для перевалки грузов между сухопутными видами транспорта. Они позволяют в достаточно полной мере использовать грузоподъемность автомобильных и железнодорожных транспортных средств, но не предлагают экономичных решений для внутренних водных путей или прибрежного судоходства. Как правило, их нельзя штабелировать по причине слабой конструкции стенок, они не выдерживают морской перевозки и не могут загружаться с помощью спредера. Они имеют разные размеры и различаются по своим характеристикам. Некоторые европейские стандарты для съемных кузовов были разработаны Европейским комитетом по стандартизации (ЕКС).

12. Такое разнообразие конструкций, размеров и технических характеристик затрудняет применение принципа интермодальности и делает грузовые единицы эксплуатационно несовместимыми. Погрузочно-разгрузочные операции замедляются, поскольку для каждой грузовой единицы необходимо индивидуально выбирать метод обработки.

¹ 800 x 1 200 мм и 1 000 x 1 200 мм (см. ISO 6780).

Погрузочно-разгрузочное оборудование часто приходится регулировать или даже менять. Это приводит к ненужным расходам при перевалке грузов в рамках транспортной цепи. Съемные кузова используются только для сухопутных перевозок (и перевозок "ро-ро"² на короткие расстояния), тогда как контейнеры эксплуатируются главным образом на внутреннем водном и морском транспорте. Подобная ситуация также ограничивает возможности для инвестирования в интермодальные грузовые единицы. Транспортная система не может использоваться на полную мощность, что мешает практической реализации принципа бесперебойных интермодальных перевозок.

Признание проблемы

13. В сообщении Комиссии 1997 года по вопросам интермодальности и интермодальных грузовых перевозок в Европейском союзе³ признавалось, что согласование стандартов в отношении размеров, веса и других характеристик грузовых единиц облегчило бы работу по перевалке грузов с одного вида транспорта на другой. На отсутствие эксплуатационной совместимости грузовых единиц также обращалось особое внимание в "Белой книге" по европейской транспортной политике до 2010 года⁴. В этой "Белой книге" предусматриваются меры, которые необходимо принять для разработки и унификации новых грузовых единиц, совмещающих в себе преимущества как контейнеров, так и съемных кузовов и обеспечивающих при этом оптимальную интермодальную перевалку.

14. Европейский парламент⁵ также подчеркнул необходимость повышения уровня интермодальной эксплуатационной совместимости оборудования. Это может быть достигнуто, в частности, путем согласования или координации стандартов для обеспечения эксплуатационной совместимости и свободного потока товаров и грузовых единиц в рамках интермодальной транспортной цепи.

² "Ро-ро" означает наличие на морском судне оборудования для горизонтального метода погрузки и выгрузки автомобильных или железнодорожных транспортных средств своим ходом.

³ COM(97) 243 final, 29.5.1997.

⁴ COM(2001) 370, 12.9.2001.

⁵ Reports by Mr. U. Stockmann of 21.1.1999 and by Mrs. A. Poli Bortone of 27.11.2000.

15. Кроме того, в своей резолюции от 14 февраля 2000 года о содействии развитию концепции интермодальности и интермодальных грузовых перевозок в Европейском союзе⁶ Совет предложил Комиссии в сотрудничестве с государствами-членами сосредоточить усилия, в частности, на согласовании стандартов, касающихся транспортных единиц.

16. Проблема грузовых единиц оказалась актуальной также и применительно к другим сферам. Например, выражались сомнения по поводу их оптимального размера и характеристик в ходе обследования узких мест на маршрутах каботажных морских перевозок, которое проводилось Комиссией в 2000 году. В рамках программы научных исследований и технических разработок (НИТР) "Целевая группа по транспортной интермодальности", созданная на основании четвертой Рамочной программы НИТР, выявила потребность в стандартизации для повышения уровня взаимозаменяемости грузовых единиц. В ходе другой исследовательской деятельности, например в контексте проектов X-MODALL и UTI-NORM, изучались новаторские концепции конструкции грузовых единиц в целях поиска альтернативных вариантов для исправления создавшейся ситуации.

РЕШЕНИЕ: СОГЛАСОВАНИЕ И СТАНДАРТИЗАЦИЯ

17. В данной проблеме можно выделить следующие два аспекта:

- сложность погрузочно-разгрузочных операций и недостаточный уровень эксплуатационной совместимости;
- нехватка оптимальных интермодальных грузовых единиц, которые могут использоваться во всех сухопутных и водных видах транспорта.

18. Эти две подгруппы проблем требуют индивидуальных решений. Первая может быть устранена посредством согласования некоторых характеристик новых интермодальных грузовых единиц в целях повышения уровня единообразия в процессе их обработки. Вторая подгруппа проблем может быть урегулирована путем стандартизации оптимальной интермодальной грузовой единицы, пригодной для перевозок всеми сухопутными и водными видами транспорта.

⁶ OJ C 56, 29.2.2000, p. 1.

Согласованные характеристики эксплуатационной совместимости интермодальных грузовых единиц

19. Некоторые характеристики интермодальных грузовых единиц различаются. При обработке некоторых из них требуется захват снизу (например, вилочный подъемник); другие же могут загружаться и выгружаться с использованием верхнего захвата (например, спредера). Они различаются по параметрам расположения точек крепления, а также прочности конструкции. Такие проблемы можно устранить путем введения набора согласованных общих характеристик, позволяющих применять более единообразные способы обработки грузовых единиц.

20. Согласованные характеристики могут быть предусмотрены для фитингов и другой арматуры интермодальных грузовых единиц, влияющих на процесс перегрузки и транспортировки. Например, согласование месторасположения и конструкции угловых фитингов, отверстий для строповой перегрузки и проемов для вилок позволило бы применять более единообразные способы подъема грузовых единиц. Согласование характеристик промежуточных опор, таких, как опорные стойки, облегчило бы работу на промежуточном этапе хранения между транспортными операциями. Общее определение зон, которые должны обладать достаточной прочностью, для того чтобы выдерживать вес грузовой единицы в ходе транспортировки (зоны нагрузки), позволило бы снизить риск повреждений и облегчило бы установку грузовых единиц в нужном положении.

21. Кроме того, безопасному и эффективному креплению грузов в транспортных средствах, вагонах и судах могло бы способствовать согласование требований к интерфейсам устройств для закрепления грузов.

22. Конкретные определения, конструкция и месторасположение различных устройств на грузовых единицах с такими согласованными характеристиками могут различаться в зависимости, например, от их длины и конфигурации (в частности, прочности стенок). Для разработки полного набора согласованных характеристик Комиссия могла бы поручить Европейскому комитету по стандартизации (ЕКС) определить четкие согласованные критерии в стандартах ЕКС по классам и категориям интермодальных грузовых единиц. Интермодальные грузовые единицы, изготовленные и введенные в эксплуатацию или обращение после даты вступления этих стандартов в силу, должны будут отвечать общим согласованным техническим требованиям.

23. Интермодальные грузовые единицы с согласованными характеристиками должны иметь маркировочный знак или серию соответствующих маркировочных знаков по категории или классу, которые должны на них наноситься для подтверждения соответствия требованиям и облегчения их идентификации в процессе перегрузки. Такой знак может наноситься только после проверки интермодальной грузовой единицы на предмет ее соответствия критериям, предусмотренным в конкретных стандартах ЕКС (см. главу 2.4).

24. Согласование характеристик интермодальных грузовых единиц облегчило бы перегрузочные операции. Однако определенные расхождения все же сохраняются в силу следующих двух причин:

- по экономическим соображениям было бы нецелесообразно требовать изменить или модифицировать имеющиеся интермодальные грузовые единицы с учетом согласованных характеристик. Поэтому, до тех пор пока такие единицы будут находиться в обращении, существующие различия будут в какой-то мере сохраняться. Однако эти старые грузовые единицы будут постепенно выведены из обращения (в среднем в течение пяти лет в случае съемных кузовов с менее прочной конструкцией и 10-15 лет в случае контейнеров с более прочной конструкцией);
- было бы нецелесообразно требовать, чтобы конструкция всех интермодальных грузовых единиц обладала прочностью штабелируемого контейнера ИСО. "Непрочные контейнеры" и "непрочные съемные кузова" будут по-прежнему использоваться, поскольку они менее дорогостоящи в изготовлении и пригодны для ряда целей (например, когда не предусматривается вариант перевозки водным путем).

Унифицированная европейская интермодальная грузовая единица

25. Оптимальная интермодальная грузовая единица для Европы должна соединять в себе преимущества контейнеров, в частности возможность штабелирования, верхней погрузки и способность выдерживать нагрузки в ходе морской перевозки, и съемных кузовов, например их более подходящие размеры. Она должна свободно использоваться на всех видах сухопутного и водного транспорта и передаваться с одного вида транспорта на другой в соответствии с концепцией максимальной интермодальности. Прежде всего такой интермодальной грузовой единицей может быть универсальный кузов для сухих грузов с торцевым, боковым или верхним проемом.

26. Сегодня такие грузовые единицы имеются в незначительных количествах. Поэтому потребуются европейские стандарты, задачу по разработке которых следует возложить на ЕКС.

27. С этой целью в рамках ЕКС и НИТР уже проделан большой объем работы:

- ЕКС подготовил стандарты EN для съемных кузовов класса А⁷ (EN 452:1995) и класса С⁸ (EN 284:1992). Однако эти съемные кузова не приспособлены для штабелирования. В настоящее время ЕКС также работает над штабелируемыми съемными кузовами класса С (prEN 13853). Кроме того, ЕКС подготовил ряд соответствующих стандартов для съемных кузовов, например в отношении крепления грузов на автотранспортных средствах (серия стандартов EN 12640), испытания съемных кузовов (EN 283:1991), кодирования, идентификации и маркировки (EN ISO 6346:1995 и EN 13044:2000), а также автоматической идентификации (EN ISO 10374:1997).
- В рамках исследовательского проекта UTI-NORM⁹ (четвертая Рамочная программа) был изучен вопрос об оптимальном размере грузовых единиц. В результате - на основе нормативных документов ЕС, касающихся размеров автотранспортных средств (директива Совета 96/53/ЕС¹⁰), - был сделан вывод о том, что оптимальным компромиссным решением для Европы является новый штабелируемый контейнер/съемный кузов размерами 2550x2900x13600 мм. Он позволил бы оптимально использовать максимальные размеры и грузоподъемность, допускаемую для автомобильной перевозки на начальном и конечном участках интермодальной

⁷ Длинной 12 192, 12 500 или 13 600 мм, шириной 2 500 мм, высотой 2 670 мм и массой брутто 34 т или менее, с нижними фитингами, расположенными в соответствии с техническими требованиями для (40-футовых) контейнеров ИСО класса 1А.

⁸ Длинной 7 150, 7 450 или 7 820 мм, шириной 2 500 мм, высотой 2 670 мм и массой брутто 16 т или менее, с нижними фитингами, расположенными в соответствии с техническими требованиями для (20-футовых) контейнеров ИСО класса 1С.

⁹ Current State of Standardisation and Future Standardisation Needs for Intermodal Loading Units in Europe (UTI-NORM), Final Report, September 1999, Bruxelles, Frankfurt/Main, Hanover, London, Paris.

¹⁰ OJ L235, 17.9.1996, p. 59.

транспортировки. Вариант меньшей длины (2550x2900x7450 мм) для автопоездов также позволил бы добиться соответствующих преимуществ. Признавая проблемы, которые возникнут в связи с использованием этого нового вида грузовых единиц, в частности на судах-контейнеровозах и баржах ячеистого типа и в некоторых железнодорожных стыковочных пунктах, авторы этого исследования сочли, что преимущества¹¹ все же перевешивают недостатки.

28. Работа, выполненная ЕКС и в рамках UTI-NORM, может послужить основой для подготовки стандарта на оптимальную европейскую интермодальную грузовую единицу в двух вариантах длины: 13 600 мм и 7 450 мм. В первом случае длина выбрана в силу ее оптимальности с учетом поддонов ИСО и максимальной допустимой длины загрузочного пространства на автомобильном транспорте. Во втором варианте - поскольку она близка к максимальному пределу, допускаемому для перевозки попарно на автопоездах без использования специальной конструкции транспортного средства (например, короткой сцепки). Грузовые единицы и той, и другой длины могут перевозиться также по железной дороге, на маршрутах каботажных морских перевозок и по внутренним водным путям. Некоторые проблемы могут возникнуть в случае судов-контейнеровозов и барж ячеистого типа, на которых потребуются отрегулировать направляющие ячеек с учетом новой длины, что повлечет за собой незначительные издержки (хотя уже сегодня порой приходится производить регулировку этих направляющих по длине). В некоторых случаях, когда суда предназначены для контейнеров определенной длины, в силу конструкционных требований грузовое пространство используется менее эффективно. Грузоподъемность существующих стандартных железнодорожных вагонов, предназначенных для перевозки 40- и 20-футовых контейнеров ИСО или съемных кузовов длиной 7 150-7 820 мм, также не может использоваться в полную меру при перевозке грузовых единиц длиной 13 600 мм.

¹¹ В соответствии с этим исследованием указанные преимущества включают следующее: возможность использования на всех видах наземного транспорта, повышение экономичности перевозки водным транспортом при соблюдении всех требований в отношении совместимости с автомобильными/железнодорожными съемными кузовами, возможность штабелирования, ширина, равная ширине поддонов, упрощенные схемы погрузки и выгрузки, оптимальное использование допустимых габаритов на автомобильном транспорте, относительно низкая себестоимость производства, общие экономические выгоды в результате существенного уменьшения разнообразия форм и размеров, используемых в настоящее время, совместимость с наиболее широко используемым погрузочным оборудованием и соответствие положениям "Конвенции по безопасным контейнерам" (см. главу 2.3).

29. Внутренняя ширина европейской интермодальной грузовой единицы должна быть такой, чтобы в нее можно было помещать два поддона бок о бок (т.е. 2 x 1 200 мм плюс необходимое пространство для маневрирования). Помимо более эффективного использования грузоподъемности по сравнению с контейнером ИСО такая грузовая единица, имеющая ширину поддона, позволила бы ускорить и упростить погрузочные операции. Внешняя ширина не может превышать максимально допустимую ширину на автомобильном транспорте (2 550 мм). Использование грузовой единицы шириной более 2 500 мм может создать некоторые проблемы, например на судах ячеистого типа, на которых ширина ячейки составляет максимум 2 500 мм, и потребует регулировки направляющих ячеек. Это может привести к небольшой потере грузового пространства на некоторых судах внутреннего плавания, в частности на тех из них, конструкция которых предназначена для укладки четырех контейнеров ИСО бок о бок без какого-либо запаса. Однако возможность поперечного размещения двух поддонов в грузовой единице, позволяющего увеличить грузоподъемность и облегчить погрузочно-разгрузочные операции, должна перевесить указанные недостатки.

30. В интермодальной грузовой единице, имеющей ширину поддона и длину 13 600 мм, можно размещать на 23-33% больше поддонов (в зависимости от размера поддона), чем в 40-футовом контейнере ИСО. Полное использование грузоподъемности позволило бы уменьшить перегруженность автомобильных дорог и сократить пробег большегрузных транспортных средств, поскольку для перевозки одинакового количества грузов потребовалось бы меньшее количество автомобилей.

31. Грузовые единицы длиной 45 футов (13 720 мм) разрешается использовать на европейских дорогах до конца 2006 года на основании национальных правил¹². Однако даже после этой даты 45-футовые грузовые единицы могут перевозиться на автомобильном транспорте, если их передние углы закруглены на расстоянии 13 600 мм. Такая грузовая единица позволяет дополнительно использовать 120 мм внутреннего грузового пространства в длину по сравнению с грузовой единицей длиной 13 600 мм. Однако это дополнительное пространство уменьшается по ширине спереди, поскольку передние угловые стойки должны соответствовать стандарту, предусматривающему длину 13 600 мм. Производство такой специальной единицы будет сопряжено с трудностями и приведет к дополнительным затратам. На практике это не позволит

¹² Статья 4(6) директивы 96/53/ЕС, OJ L 235, 17.9.1996, p. 59.

грузить дополнительные поддоны. Размещение дополнительного поддона возможно только при использовании чрезвычайно сложной схемы укладки. С другой стороны, применение такой сложной схемы может затруднить и замедлить погрузочно-разгрузочные операции, что не происходит в случае описанной выше грузовой единицы длиной 13 600 мм и с шириной, равной ширине поддона. Исходя из этого, Комиссия решила не использовать для европейской интермодальной грузовой единицы концепцию 45-футовой единицы.

32. Как правило, высота съемных кузовов составляет 2 670 мм¹³. Такую же высоту можно предусмотреть и для европейской интермодальной грузовой единицы. Она превышает стандартную высоту контейнеров серии 1 ИСО 668 и 650 (2 438 мм и 2 591 мм), позволяет увеличить грузовое пространство и перевозить грузовые единицы по магистральным железнодорожным линиям в вагонах стандартной высоты. Железнодорожный габарит в Соединенном Королевстве имеет меньшую высоту, поэтому высота грузовой единицы не должна превышать 2 540 мм. Однако железнодорожный габарит на многих важнейших линиях, соединяющих с туннелем под Ла-Маншем, позволяет перевозить грузовые единицы высотой 2 670 мм при использовании пониженной железнодорожной платформы высотой 1 045 мм.

33. Для того чтобы заинтересовать компании, занимающиеся каботажными морскими и внутренними водными перевозками, европейская интермодальная грузовая единица должна быть штабелируемой. На судах "ро-ро" их грузоподъемность может использоваться более экономично в случае штабелирования по крайней мере двух единиц. На судах типа "ло-ло"¹⁴ используются более высокие штабеля (до шести единиц). При промежуточном хранении в терминалах и портах возможность штабелирования является одним из основных требований, поскольку обеспечивает экономические преимущества в использовании имеющегося пространства. Как указано в проекте европейского стандарта prEN 13853, грузовая единица высотой 7 450 мм обеспечивает такую же возможность штабелирования, что и 20-футовый контейнер ИСО. Это объясняется главным образом тем фактом, что такая единица способна выдержать вертикальные нагрузки штабеля

¹³ См. COST 339 - Small Containers, chapter 5.2.4 of the final report, 2001.

¹⁴ "Ло-ло" означает погрузку и выгрузку интермодальных грузовых единиц с помощью подъемного оборудования.

благодаря жесткости своей конструкции (угловым стойкам). Для единиц длиной 13 600 мм необходимо будет найти приемлемый компромисс между требованиями в отношении штабелирования и веса тары. Верхние угловые фитинги грузовой единицы длиной 13 600 мм, по всей вероятности, должны располагаться не по углам, а - с учетом вышеуказанных согласованных характеристик - крепиться к боковым стенкам. В этом случае для обеспечения максимальной возможности штабелирования по типу контейнеров ИСО серии 1 потребовалось бы значительно укрепить стенки, вследствие чего тара оказалась бы слишком тяжелой и дорогостоящей. Штабелирование в четыре уровня при полной загрузке в условиях морской перевозки могло бы оказаться более реалистичным решением, чем максимально возможное штабелирование по типу 40-футовых контейнеров ИСО.

34. Европейская интермодальная грузовая единица должна иметь маркировочный знак, указывающий на ее соответствие установленным требованиям, что позволило бы легко идентифицировать такую единицу в процессе перегрузки. Эта маркировка могла бы наноситься только после проверки соответствия грузовой единицы критериям, предусмотренным в действующих европейских стандартах EN (см. главу 2.4).

35. В отличие от согласованных характеристик интермодальных грузовых единиц использование европейской интермодальной грузовой единицы будет необязательным. Напротив, европейская промышленность должна сама выявлять преимущества и оценивать такие грузовые единицы на предмет нанесения на них специального маркировочного знака (который будет разработан ЕКС), подтверждающего их эксплуатационную совместимость для всех сухопутных и водных видов транспорта.

Безопасность интермодальных грузовых единиц

36. Поскольку безопасность перевозок и транспортного оборудования является одной из главных целей европейской транспортной политики, интермодальные грузовые единицы в Европе должны соответствовать жестким требованиям безопасности. Например, они должны проходить эффективное техническое обслуживание и подвергаться периодическим проверкам на предмет безопасности во избежание любых рисков.

37. 2 декабря 1972 года в Женеве была принята "Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК)" Организации Объединенных Наций. Она служит международным инструментом для поддержания высокого уровня безопасности для

человеческой жизни при транспортировке и обработке контейнеров благодаря применению общепризнанных процедур испытаний и соответствующих требований к прочности. Она облегчает также международные контейнерные перевозки, предусматривая единообразные международные правила безопасности, в равной степени применимые ко всем видам наземного транспорта. Эту Конвенцию ратифицировало большинство государств - членов ЕС. КБК содержит обязательства по техническому обслуживанию и периодическим осмотрам. Аналогичные стандарты мог бы разработать и ЕКС.

38. КБК охватывает только международные перевозки. Однако проблема безопасности затрагивает интермодальные грузовые единицы в ходе любой транспортной операции. Поэтому требования к техническому обслуживанию и периодическим осмотрам в Европейском союзе должны распространяться на интермодальные грузовые единицы, используемые как в национальных, так и в международных транспортных операциях.

39. Можно было бы установить следующие временные рамки для проведения периодических осмотров всех интермодальных грузовых единиц:

- первоначальный осмотр - в течение пяти лет после даты изготовления;
- последующие периодические осмотры - каждые два года.

40. Кроме того, по всей видимости, не существует никаких оснований для освобождения интермодальных грузовых единиц, изготовленных до вступления в силу нового нормативного акта от действия обязательства в отношении технического обслуживания или периодических осмотров. Поэтому такие обязательства могут охватывать все интермодальные грузовые единицы, находящиеся в обращении в Сообществе.

Процедуры первоначальной и последующих оценок соответствия интермодальных грузовых единиц и их периодический осмотр

41. Вышеизложенная концепция должна предусматривать процедуры первоначальной и последующих оценок соответствия интермодальных грузовых единиц установленным требованиям в отношении характеристик. Эти процедуры должны отвечать стандартным предписаниям, используемым в нормативных актах Сообщества. Такие оценки должны

производиться специальными органами, назначенными для этой цели государствами-членами на основе европейского стандарта EN 45004, разработанного ЕКС в 1995 году. Процедуры периодического осмотра интермодальных грузовых единиц могли бы применяться в соответствии с тем же самым принципом.

42. На грузовые единицы, допущенные к эксплуатации по завершении вышеуказанных процедур, должен (должны) наноситься знак (знаки) соответствия европейским стандартам, а также маркировка, подтверждающая проведение периодического осмотра.
