


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе  
его семьдесят второй сессии (Женева, 23–25 февраля  
2010 года)**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Должность Председателя.....	1	4
II. Участники.....	2–6	4
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	7	4
IV. Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня).....	8–9	5
V. Вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии, Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 3 повестки дня).....	10–12	5
VI. Доклад Исполнительному комитету ЕЭК ООН об осуществлении приоритетных задач реформы ЕЭК ООН по усилению некоторых направлений деятельности Комитета (пункт 4 повестки дня).....	13–14	5
VII. Помощь странам с переходной экономикой (пункт 5 повестки дня) .....	15–19	6
A. Деятельность в рамках проектов Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), включая пересмотр их Генерального плана (пункт 5 а) повестки дня).....	15–16	6
B. Другая деятельность, прочие проекты и вопросы, связанные с мобилизацией средств (пункт 5 b) повестки дня).....	17–19	6
VIII. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья и экологические аспекты транспорта (пункт 6 повестки дня).....	20–21	7

IX.	Обзор ситуации на транспорте в странах – членах ЕЭК ООН и наметившихся тенденций в области развития (пункт 7 повестки дня).....	22–24	7
A.	Изменения на транспорте в Европейском союзе (пункт 7 а) повестки дня).....	22	7
B.	Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума (пункт 7 b) повестки дня).....	23	7
C.	Обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций в регионе ЕЭК ООН (пункт 7 с) повестки дня).....	24	8
X.	Дискуссия по вопросу о внутреннем водном транспорте в регионе ЕЭК ООН в рамках полудневной совещания за круглым столом на тему "Устойчивое развитие транспорта: внутренний водный транспорт" (пункт 8 повестки дня).....	25–26	8
XI.	Вопросы, нуждающиеся в рассмотрении и требующие принятия решений со стороны Комитета (пункт 9 повестки дня).....	27–99	9
A.	Деятельность, касающаяся евро-азиатских транспортных связей (пункт 9 а) повестки дня).....	27–29	9
B.	Деятельность, касающаяся связей между морскими портами и внутренними регионами (пункт 9 b) повестки дня).....	30–32	9
C.	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (пункт 9 с) повестки дня).....	33–38	10
D.	Деятельность, касающаяся автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения (пункт 9 d) повестки дня).....	39–47	11
E.	Подготовка нового приложения 9 (пересечение границ в ходе железнодорожных перевозок) к Конвенции о согласовании (пункт 9 е) повестки дня).....	48–49	12
F.	Ход работы по компьютеризации процедур МДП – проект eTIR (пункт 9 f) повестки дня).....	50–52	13
G.	Измерение эффективности процедуры пересечения границ (пункт 9 g) повестки дня).....	53	13
H.	Транспорт и конкурентоспособность (пункт 9 h) повестки дня).....	54–55	14
I.	Обзор наиболее важных вопросов, касающихся согласования правил в области транспортных средств (пункт 9 i) повестки дня).....	56–63	14
J.	Стандарты на топливо (пункт 9 j) повестки дня).....	64–67	16
K.	Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (пункт 9 k) повестки дня).....	68–69	16
L.	Согласование правил судоходства по внутренним водным путям в Европе на основе Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (пункт 9 l) повестки дня).....	70–71	17
M.	Обзор наиболее важных вопросов, касающихся перевозки опасных грузов (пункт 9 m) повестки дня).....	72–81	17

N.	Обзор наиболее важных вопросов, касающихся перевозки скоропортящихся пищевых продуктов (пункт 9 n) повестки дня)...	82–86	19
O.	"Дорожная карта" для будущей работы и оперативной деятельности Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (пункт 9 o) повестки дня) .....	87–89	20
P.	Безопасность на внутреннем транспорте (пункт 9 p) повестки дня) .....	90–91	20
Q.	Глобальное потепление и транспорт (пункт 9 q) повестки дня) .....	92–95	21
R.	Интеллектуальные транспортные системы (пункт 9 r) повестки дня) .....	96–98	21
S.	Перевозка людей с ограниченной мобильностью (пункт 9 s) повестки дня) .....	99	22
XII.	Вопросы информативного характера и вопросы, требующие официального одобрения со стороны Комитета (пункт 10 повестки дня) .....	100–103	22
A.	Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета (пункт 10 a) повестки дня) .....	100–101	22
B.	Информация о проведении обследований движения по автомобильным дорогам категории E в 2010 году и движения на железнодорожных линиях категории E в 2010 году (пункт 10 b) повестки дня) .....	102	23
C.	Положение в связи с присоединением к международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН в области транспорта (пункт 10 c) повестки дня) .....	103	23
XIII.	Оценка за двухлетний период 2008–2009 годов (пункт 11 повестки дня) .....	104	23
XIV.	Планирование выполнения для оценки программы работы на 2010–2011 годы и одобрение стратегической основы для двухлетнего периода 2012–2013 годов (пункт 12 повестки дня) .....	105	23
XV.	Проект программы работы на 2010–2014 годы (пункт 13 повестки дня) .....	106	24
XVI.	Расписание совещаний в 2010 году (пункт 14 повестки дня) .....	107	24
XVII.	Выборы должностных лиц для сессий Комитета в 2011 и 2012 годах (пункт 15 повестки дня) .....	108–109	24
XVIII.	Состав Бюро Комитета в 2010 и 2011 годах (пункт 16 повестки дня) ....	110–111	24
XIX.	Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 17 повестки дня) .....	112	25
XX.	Утверждение перечня основных решений семьдесят второй сессии (пункт 18 повестки дня) .....	113	25
<b>Приложение</b>			
	Внутренний водный транспорт в регионе ЕЭК ООН в рамках полудневного совещания за круглым столом (23 февраля 2010 года) .....		26

## I. Должность Председателя

1. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) провел свою семьдесят вторую сессию 23–25 февраля 2010 года под председательством г-на Ральфа Келлерманна (Германия).

## II. Участники

2. В работе сессии участвовали представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Албании, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Германии, Греции, Испании, Италии, Казахстана, Кипра, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Словении, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции.

3. В соответствии со статьей II Положения о круге ведения Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) в работе сессии участвовали представители Индонезии.

4. На сессии был представлен Европейский союз (ЕС). В ее работе также приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайской комиссии (ДК), Европейской ассоциации внутреннего судоходства (ЕАВС), Международной комиссии по бассейну реки Сава, Международного транспортного форума (МТФ), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС).

5. Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных служб (КЛЕКАТ), компания "ЕВРОМЭППИНГ", Европейский союз речного судоходства (ЕСРС), Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕРСТУ), Международное бюро по контейнерам (МБК), Международный союз железных дорог (МСЖД), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международная ассоциация рейнских судовых регистров (ИВР).

6. На сессии присутствовали также представители проектов Трансьвропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансьвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) и Проекта по поддержке интеграции Украины в трансьвропейские сети.

## III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/207 и Add.1

7. Комитет **утвердил** предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/207 и Add.1).

#### **IV. Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2010/1

8. Комитет **отметил** итоги совещаний своего Бюро в 2009 году, которые содержатся в документе ECE/TRANS/2010/1, и **решил** принять их во внимание в контексте обсуждения соответствующих пунктов повестки дня.

9. Комитет **отметил** также, что в соответствии с решением семидесятой сессии об организации будущих сессий Комитета утверждение доклада о работе его семьдесят второй сессии будет ограничено принятием перечня основных решений, а полный доклад о работе сессии будет распространен позднее для комментариев по другим пунктам, помимо содержащихся в принятом перечне основных решений, который будет подготовлен секретариатом и Председателем.

#### **V. Вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии, Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 3 повестки дня)**

*Документация:* E/ECE/1453, неофициальный документ № 1

10. Комитет **отметил** итоги шестьдесят третьей сессии Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (E/ECE/1453).

11. Комитет **принял к сведению** резолюцию 2009/9, принятую Экономическим и Социальным Советом на своей основной сессии 2009 года, о работе Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификаций и маркировки химических веществ (неофициальный документ № 1) (см. также пункт 73 настоящего доклада).

12. Комитет был проинформирован о том, что Совет утвердил также другую резолюцию (2009/11) о "постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив".

#### **VI. Доклад Исполнительному комитету ЕЭК ООН об осуществлении приоритетных задач реформы ЕЭК ООН по усилению некоторых направлений деятельности Комитета (пункт 4 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № 2

13. Комитет **рассмотрел** неофициальный документ № 2, в котором приводится краткое описание хода осуществления реформы ЕЭК ООН в области транспорта и выполнения конкретных просьб в адрес Комитета, которые содержатся в плане работы по реформе ЕЭК ООН, и **был проинформирован** Председателем об итогах его совещания с Исполнительным комитетом (Исполкомом) в феврале 2009 года.

14. Комитет решил, что неофициальный документ № 2 будет использован для представления отчета Исполкому, и поручил своему Председателю выступить перед Исполкомом с соответствующим докладом на встрече, которая состоится 26 февраля 2010 года.

## **VII. Помощь странам с переходной экономикой (пункт 5 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2010/3

### **A. Деятельность в рамках проектов Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), включая пересмотр их Генерального плана (пункт 5 а) повестки дня)**

15. Комитет **был проинформирован** о последних изменениях в рамках проектов Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), включая ход осуществления и пересмотр их Генерального плана.

16. Комитет **вновь заявил** о своей поддержке деятельности по проектам ТЕА и ТЕЖ и **предложил** их руководящим комитетам продолжать эту работу. Комитет также **просил** правительства стран Восточной, Юго-Восточной Европы и Кавказа, которые еще не являются участниками проектов ТЕА и ТЕЖ, рассмотреть вопрос о всестороннем участии в этих проектах и подписании соответствующих соглашений о сотрудничестве.

### **B. Другая деятельность, прочие проекты и вопросы, связанные с мобилизацией средств (пункт 5 b повестки дня))**

17. Комитет **отметил** деятельность по оказанию помощи странам с переходной экономикой в 2009 году, в частности в связи со Специальной программой для экономик Центральной Азии (СПЕКА), ОЧЭС, Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Транспортным коридором Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) и Организацией экономического сотрудничества (ОЭС). Кроме того, он **отметил** консультационные семинары и миссии, усилия по мобилизации средств и потребности секретариата для поддержания этой деятельности (см. документ ECE/TRANS/2010/3), а также дополнительную информацию, представленную секретариатом и Генеральным секретарем ОЧЭС<sup>1</sup>.

18. Комитет **подтвердил** свою поддержку деятельности секретариата в целях оказания помощи странам с переходной экономикой, в том числе путем укрепления сотрудничества с ОЧЭС, ОБСЕ и ОЕС.

19. Принимая к сведению, что секретариатом был разработан ряд проектных предложений по наращиванию потенциала и что для реализации этих проектов потребуется внебюджетное финансирование, Комитет **вновь обратился** с просьбой о выделении секретариату адекватных ресурсов для существенной поддержки и дальнейшего расширения этой деятельности и проектов, направ-

<sup>1</sup> Заявление Генерального секретаря ОЧЭС имеется на вебсайте ЕЭК ООН по адресу: <http://www.unece.org/trans/main/itc/itc.html>.

ленных на оказание помощи странам с переходной экономикой, и призвал страны - члены ЕЭК ООН вносить добровольные взносы в Целевой фонд для оказания помощи странам переходного периода (ТФАКТ).

### **VIII. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья и экологические аспекты транспорта (пункт 6 повестки дня)**

*Документация:* ECE/AC.21/SC/2009/8

20. Напомнив о состоявшемся ранее обсуждении вопроса об улучшении экологических и санитарных условий перевозок (ECE/TRANS/2008/4), а также о решении укреплять сотрудничество и содействовать реализации Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) (ECE/TRANS/200, пункт 24), Комитет **принял к сведению** доклад Руководящего комитета ОПТОСОЗ о работе его седьмой сессии (22–23 октября 2009 года).

21. Комитет **отметил**, что Руководящий комитет ОПТОСОЗ согласовал процедуры для реализации приоритетных целей и поручил заняться деятельностью, предусмотренной в Амстердамской декларации (ECE/AC.2/21/2009/2), утвердил план работы ОПТОСОЗ на 2009–2014 годы, а также проектные предложения по внебюджетному финансированию и вкладу со стороны секретариата ОПТОСОЗ (Отдел окружающей среды, жилищного хозяйства и управления землепользованием, Отдел транспорта ЕЭК ООН и Европейское региональное бюро ВОЗ).

### **IX. Обзор ситуации на транспорте в странах - членах ЕЭК ООН и наметившихся тенденций в области развития (пункт 7 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2010/5, неофициальный документ № 11

#### **A. Изменение на транспорте в Европейском союзе (пункт 7 а) повестки дня)**

22. Комитет **отметил** недавнее изменение в организации Генерального директората по транспорту и энергетике (ГД ТРЭН), связанное с передачей вопросов транспортной и энергетической политики в ведение двух отдельных Генеральных директоратов: Генерального директората по энергетике (ГД ЭН) и Генерального директората по мобильности и транспорту (ГД МОТР).

#### **B. Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума (пункт 7 б) повестки дня)**

23. Комитет **был проинформирован** представителем МТФ об основных мероприятиях, проведенных МТФ в 2009 году, и его будущих планах.

**С. Обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций в регионе ЕЭК ООН (пункт 7 с) повестки дня)**

24. Комитет **рассмотрел** документ ECE/TRANS/2010/5 и неофициальный документ № 11 о ситуации на транспорте в 2009 году и наметившихся тенденциях в странах-членах, а также дополнительную информацию, представленную секретариатом. Он **отметил** последние изменения и новые проблемы в транспортном секторе в регионе ЕЭК ООН и **просил** секретариат представить в 2011 году аналогичный обзор, содержащий также соответствующую информацию из регионов, граничащих с регионом ЕЭК ООН.

**Х. Дискуссия по вопросу о внутреннем водном транспорте в регионе ЕЭК ООН в рамках полудневного совещания за круглым столом на тему "Устойчивое развитие транспорта: внутренний водный транспорт" (пункт 8 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № 3

25. Высокоставленные должностные лица из стран - членов ЕЭК ООН вместе с членами Комитета по внутреннему транспорту, представителями европейских и международных организаций, связанных с водным транспортом в регионе ЕЭК ООН, приняли участие в посвященном вопросам политики сегменте (круглом столе) на тему "Устойчивое развитие транспорта: внутренний водный транспорт", состоявшемся во второй половине дня 23 февраля. Этот круглый стол был направлен на выработку рекомендаций по вопросам политики, с тем чтобы лучше задействовать потенциал сети рек, каналов и внутренних портов категории Е, предназначенных для международных перевозок. Предварительная повестка дня круглого стола была распространена в неофициальном документе № 3.

26. Комитет **одобрил** результаты сегмента, связанного с выработкой политики<sup>2</sup>, и **решил**, что краткий доклад круглого стола в виде выводов Председателя будет распространен в качестве приложения к полному докладу сессии (см. приложение).

---

<sup>2</sup> Тексты выступлений и другие соответствующие материалы имеются на вебсайте ЕЭК ООН по адресу: [http://www.unece.org/trans/events/2010/inlandtransport\\_2010.html](http://www.unece.org/trans/events/2010/inlandtransport_2010.html).



## **XI. Вопросы, нуждающиеся в рассмотрении и требующие принятия решений со стороны Комитета (пункт 9 повестки дня)**

### **A. Деятельность, касающаяся евро-азиатских транспортных связей (пункт 9 а) повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № 4

27. Комитет **был проинформирован**<sup>3</sup> президентом ОАО "Российские железные дороги" о самых последних изменениях и будущих планах в отношении транспортных соединений на евро-азиатских железнодорожных маршрутах и **отметил** намерение Российских железных дорог сократить время транзита через Российскую Федерацию по Транссибирской железнодорожной магистрали с 11 до 7 дней. Члены Комитета имели возможность посетить фотовыставку "Россия из окна поезда", которая была организована в ходе сессии Комитета Российскими железными дорогами и Отделением Организации Объединенных Наций в Женеве.

28. Комитет был **также проинформирован** о последних мероприятиях Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), включая вторую сессию этой Группы, состоявшуюся в Женеве 7 сентября 2009 года, и ее третью сессию, которая проводилась в Стамбуле 12–13 ноября 2009 года. Кроме того, Комитет был **проинформирован** о региональных рабочих совещаниях ЕАТС, состоявшихся в Тегеране в апреле 2009 года (проводилось в партнерстве с Организацией экономического сотрудничества) и в Стамбуле (организовано в сотрудничестве с Министерством транспорта Турецкой Республики и ОЧЭС) в ноябре 2009 года. Анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (ССВУ) ЕАТС, проведенный этой Группой, был распространен в неофициальном документе № 4.

29. По просьбе Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), высказанной на ее сессии в сентябре 2009 года, Комитет одобрил продление мандата Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям еще на два года (до февраля 2012 года).

### **B. Деятельность, касающаяся связей между морскими портами и внутренними регионами (пункт 9 b) повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/46, ECE/TRANS/210

30. Комитет **отметил** решение двадцать второй сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (ECE/TRANS/WP.5/46, пункт 6) об утверждении и опубликовании заключительного доклада<sup>4</sup> Группы экспертов по связям между морскими портами и внутренними регионами (ECE/TRANS/210).

31. Комитет также **отметил**, что в докладе рекомендуется, в частности, что ЕЭК ООН следует собирать и обрабатывать гармонизированные данные о годо-

<sup>3</sup> Выступление президента ОАО "Российские железные дороги" имеется на вебсайте ЕЭК ООН по адресу: <http://www.unecsc.org/trans/main/itc/itc.html>.

<sup>4</sup> Среди членов Комитета текст публикации был распространен на английском языке.

вых объемах перевозок контейнеров между морскими портами и внутренними регионами, а также паромных перевозок "ро-ро" и инициировать разработку нового оценочного инструмента для сравнительного анализа эффективности транспортных и логистических систем и что заинтересованным государствам - членам ЕЭК ООН следует поддерживать и укреплять проекты ТЕА, ТЕЖ и ЕАТС. Кроме того, в докладе содержится призыв к соответствующим рабочим группам рассмотреть Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и Международную конвенцию о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Конвенцию о согласовании), с тем чтобы внести поправки, способствующие развитию эффективных соединений между портами и внутренними регионами.

32. Комитет **одобрил** доклад по связям между морскими портами и внутренними регионами (ECE/TRANS/210) и **предложил** рабочим группам, ответственным за выполнение упомянутых в докладе задач (по автомобильному транспорту (SC.1), железнодорожному транспорту (SC.2), статистике транспорта (WP.6), интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) и таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30)), рассмотреть возможности и способы их реализации.

### **С. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (пункт 9 с) повестки дня)**

*Документация: ECE/TRANS/SC.1/388*

33. Комитет **был проинформирован** секретариатом о соответствующих изменениях в рамках Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), произошедших после предыдущей сессии, и в частности о трудностях, с которыми сталкиваются некоторые Договаривающиеся стороны, не являющиеся членами ЕС, в связи с соблюдением установленного предельного срока (16 июня 2010 года) для внедрения цифрового тахографа.

34. Комитет **отметил**, что для содействия сотрудничеству между странами в этом вопросе секретариат организует совещание специальной группы экспертов по внедрению цифрового тахографа Договаривающимися сторонами ЕСТР, не являющимися членами ЕС, в Женеве 26 февраля 2010 года.

35. Комитет **отметил**, что в соответствии с ЕСТР за любые решения, связанные с осуществлением Соглашения, включая аспекты, касающиеся цифрового тахографа, ответственность несут Договаривающиеся стороны Соглашения, а не Комитет, и что, несмотря на все предпринятые усилия, большинство присутствующих на совещании Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, могут быть не готовы к полному введению цифрового тахографа в установленный срок и поэтому сочтут необходимым его продлить.

36. Комитет **настоятельно призвал** Договаривающиеся стороны ЕСТР, не входящие в ЕС, принять все необходимые меры для внедрения цифрового тахографа в установленный срок и **предложил** ЕС и его государствам-членам, являющимся Договаривающимися сторонами ЕСТР, а также частному сектору

продолжать оказывать всемерную помощь соответствующим странам, не входящим в ЕС, для того чтобы они могли уложиться в установленный срок.

37. Комитет также **настоятельно призвал** Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, представить информацию о том, в какой стадии находится процесс внедрения цифрового тахографа, и о проблемах, с которыми им приходится при этом сталкиваться, в виде таблицы с графиком внедрения, одобренной SC.1. Кроме того, он настоятельно просил все Договаривающиеся стороны ЕСТР и ЕС найти практическое решение, с тем чтобы избежать сбоев в международных автомобильных перевозках в связи с возможной неспособностью стран уложиться в установленный срок.

38. Комитет **поручил** секретариату оказывать всевозможную помощь в нахождении практических решений проблем, включая созыв чрезвычайной сессии SC.1 для официального одобрения данных решений.

#### **D. Деятельность, касающаяся автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения (пункт 9 d) повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.1/388 и Согг.1, ECE/TRANS/WP.1/125, ECE/TRANS/SC.1/2009/5, ECE/TRANS/2010/4, неофициальный документ № 5

39. Комитет **был проинформирован** о текущем положении в связи с квотами на транзитные автомобильные перевозки, предусмотренными в рамках систем разрешений в регионе ЕЭК ООН.

40. Комитет **отметил**, что SC.1 решила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии, и **поручил** секретариату продолжать отслеживать изменения, связанные с вопросом транзита в регионе ЕЭК ООН и возможностями для дальнейшего облегчения международных перевозок, и надлежащим образом регулярно информировать SC.1 и КВТ на основе информации от правительств стран-членов и соответствующих НПО, занимающихся проблемами автомобильного транспорта (ECE/TRANS/SC.1/2009/5, ECE/TRANS/2010/4).

41. Комитет **предложил** Договаривающимся сторонам Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) присоединиться к Дополнительному протоколу к КДПГ, позволяющему использовать электронную накладную (e-CMR), и **отметил**, что для вступления Протокола в силу он должен быть ратифицирован еще тремя странами.

42. Комитет **был проинформирован** о том, что Форум ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения, Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1), одобрил План действий, направленный на укрепление роли WP.1 в деле повышения глобальной безопасности дорожного движения, и решил учредить специальную группу экспертов для рассмотрения вопросов, имеющих отношение к WP.1, касающихся интеллектуальных транспортных систем, в частности вопросов, связанных со знаками с изменяющимся сообщением. Мандат этой группы будет рассмотрен и, возможно, одобрен на пятьдесят девятой сессии WP.1.

43. Комитет **с удовлетворением отметил** прогресс, достигнутый Форумом по безопасности дорожного движения, и **одобрил** учреждение специальной группы экспертов для рассмотрения вопросов, имеющих отношение к WP.1, касающихся интеллектуальных транспортных систем, с тем чтобы она могла провести совещание до семьдесят третьей сессии Комитета в 2011 году.

44. Комитет **рассмотрел** неофициальный документ № 5, отражающий итоги Первой всемирной конференции по безопасности дорожного движения, состоявшейся в Москве 19–20 ноября 2009 года. На конференции присутствовали 1 500 высокопоставленных должностных лиц из 150 стран, международных правительственных и неправительственных организаций и была принята Московская декларация, в которой Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций предлагается объявить период с 2011 по 2020 год Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

45. Комитет **был проинформирован** о ходе реализации финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА) проекта "по повышению безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий", который осуществлялся пятью региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в 2008–2009 годах.

46. Комитет **был также проинформирован** о последующих мероприятиях в контексте сотрудничества с Баскетбольной федерацией Греции и декларации с призывом к "совместной работе и честной игре на баскетбольных площадках и на наших дорогах", подписанной чемпионами из греческой баскетбольной команды в Халкиде в июне 2009 года в рамках Конференции ЕЭК ООН по проблемам безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Европе, проведенной под эгидой Торгово-промышленной палаты Эвии и Транспортной ассоциации греческих палат при поддержке Министерства транспорта и коммуникаций Греции.

47. Комитет **приветствовал** Декларацию Евробаскет-2009 по безопасности дорожного движения "О соблюдении правил", которая была подписана Международной федерацией баскетбола (ФИБА) и ФИБА-Европа, польским правительством и ЕЭК ООН в ходе совместной пресс-конференции, состоявшейся в Катовице, Польша, 17 сентября 2009 года в связи с проведением турнира Евробаскет-2009. Комитет **выразил** надежду, что в ходе Чемпионата мира по баскетболу 2010 года в Турции эта европейская инициатива будет поддержана на глобальном уровне.

#### **Е. Подготовка нового приложения 9 (пересечение границ в ходе железнодорожных перевозок) к Конвенции о согласовании (пункт 9 е) повестки дня)**

*Документация: ECE/TRANS/WP.30/2009/2 и Rev.1 и Согл. 1–3*

48. Комитет **отметил**, что благодаря содействию со стороны МСЖД, ОТИФ, Европейской комиссии (ЕК) и секретариата Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), продолжила подготовку предложений по поправкам для включения нового приложения 9 к Конвенции о согласовании. Комитет также **отметил**, что на своей сессии в феврале 2010 года WP.30 одобрила эти предложения и представила их Административному комитету Конвенции о согласовании (АС.3) для принятия.

49. Комитет **с удовлетворением отметил** эту информацию и подчеркнул важность нового приложения 9 для дальнейшего облегчения международных железнодорожных перевозок.

## **Е. Ход работы по компьютеризации процедур МДП – проект eTIR (пункт 9 f) повестки дня)**

*Документация: ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2009/5*

50. Комитет **был проинформирован** о ходе работы по компьютеризации процедуры МДП (eTIR) и, в частности, о деятельности по разработке глав 3 и 4 Справочной модели eTIR, которой в последнее время занималась Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1). Комитет **отметил**, что следующая сессия GE.1 будет организована в Хельсинки 8–9 марта 2010 года по любезному приглашению таможенной администрации Финляндии.

51. Комитет **решил** продлить мандат GE.1 на 2010 год и **вновь обратился** с призывом ко всем заинтересованным сторонам поддержать эту важную работу путем задействования и обеспечения активного участия в дискуссиях GE.1 экспертов по вопросам информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) из таможенных органов и транспортной отрасли.

52. Председатель WP.30 выразил мнение о том, что введение eTIR в будущем следует осуществлять путем разработки новой мультимодальной таможенной конвенции по электронному транзиту, а не внесения поправок в нынешнюю Конвенцию МДП, с тем чтобы избежать ситуации, когда возражение какой-либо страны сводит на нет результаты многолетних подробных обсуждений и усилий, прилагаемых в связи с этим проектом большинством Договаривающихся сторон МДП. В качестве примера такого неблагоприятного развития событий в недавнем прошлом он упомянул предложение о внесении поправки для повышения до 60 000 евро максимальной суммы гарантии на каждую книжку МДП, которое было отклонено несколькими странами. Председатель WP.30 также подчеркнул текущие проблемы, с которыми сталкиваются держатели книжек МДП в одной Договаривающейся стороне, которая, как представляется, применяет таможенное сопровождение во всех случаях, когда размер причитающихся таможенных пошлин и сборов превышает сумму гарантии МДП, вместо использования анализа риска и без учета ограниченных возможностей пограничных таможен по организации такого сопровождения. В результате транспортные операторы сталкиваются с продолжительными задержками на границе в ожидании организации сопровождения и, таким образом, де-факто вынуждены переходить от режима МДП к национальной процедуре транзита и покрывать расходы по требующимся национальным гарантиям. Представитель МСАТ выразил мнение о том, что международные конвенции в целом и конвенции о системах таможенного транзита в частности могут осуществляться только при условии государственно-частного партнерства между правительствами и бизнесом. Комитет **принял** вышеуказанную информацию **к сведению**.

## **Г. Измерение эффективности процедуры пересечения границ (пункт 9 g) повестки дня)**

53. Комитет **был проинформирован** о последней инициативе, проводимой совместно с ОБСЕ, в области облегчения пересечения границ, в частности о состоянии проекта ОБСЕ – ЕЭК ООН по разработке и опубликованию "Справочника по оптимальной практике при пересечении границ". Этот справочник, финансируемый по линии ОБСЕ, будет включать главу с описанием различных методологий измерения эффективности процедуры пересечения границ, в том числе оценки их пригодности и действенности. Эта глава может также содер-

жать руководящие положения, касающиеся представления информации о ходе применения приложения 8 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границе. Этот справочник может стать полезным инструментом для содействия упрощению процедуры пересечения границ.

## Н. Транспорт и конкурентоспособность (пункт 9 h) повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/2010/10

54. Комитет **был проинформирован** об итогах круглого стола на тему "Вызовы, связанные с цепочкой поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта", состоявшегося 2 декабря 2009 года (ECE/TRANS/2010/10).

55. Комитет **одобрил** в общих чертах проект "Вызовы, связанные с цепочкой поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта" и ориентировочные сроки, указанные в неофициальном документе, представленном на двадцать второй сессии, состоявшейся 8 и 9 сентября 2009 года, который включен в качестве приложения в документ WP.5 ECE/TRANS/2010/10, а также создание соответствующей целевой группы.

## I. Обзор наиболее важных вопросов, касающихся согласования правил в области транспортных средств (пункт 9 i) повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1070 и Согг.1, ECE/TRANS/WP.29/1072, ECE/TRANS/WP.29/1077, неофициальный документ № 6

56. Комитет **был проинформирован** о самых последних изменениях в связи с деятельностью Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), его шести вспомогательных рабочих групп, четырех административных комитетов и неофициальных групп. Комитет **отметил**, что в 2009 году параллельно с Всемирным форумом и его вспомогательными органами работало 30 неофициальных групп (неофициальный документ № 6), оказывавших им помощь в подготовке новых правил в области транспортных средств и обновлении 135 существующих автомобильных правил с учетом технического прогресса в тех случаях, когда требовались специальные экспертные знания.

57. Комитет **был проинформирован** о том, что по предложению Комитета, сформулированному на его сессии 2009 года, WP.1 приступила в 2009 году к работе по обеспечению на постоянной основе соответствия и согласованности между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и правилами, разработанными Всемирным форумом. Было **отмечено**, что Всемирный форум выразил пожелание предусмотреть в Венской конвенции положения о том, что транспортные средства, участвующие в международном движении, должны соответствовать правилам Всемирного форума в качестве альтернативы положениям Конвенции, регулирующим технические требования к транспортным средствам. Комитет **рекомендовал** WP.1 продолжать работать в этом направлении и уделить данному вопросу приоритетное внимание для обеспечения постоянного соответствия/согласованности между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и правилами, разработанными WP.29.

58. Комитет **отметил**, что Европейский союз принял постановление (ЕС) № 661/2009, в котором 50 директив ЕС, касающихся транспортных средств, были заменены ссылками на автомобильные правила, разработанные Всемирным форумом. Комитет также **отметил**, что на ноябрьской сессии Всемирный форум был проинформирован делегацией Российской Федерации о том, что около 120 правил, прилагаемых к Соглашению 1958 года, получают в российском законодательстве обязательную силу благодаря прямым ссылкам на них. Комитет был **проинформирован** делегацией Российской Федерации, что национальный юридический процесс по введению ссылок на правила уже завершен.

59. Комитет также **отметил**, что заместитель Председателя Всемирного форума представлял Всемирный форум на Первой министерской конференции по безопасности дорожного движения, состоявшейся в Москве 19–20 ноября 2009 года. Комитет также **отметил**, что секретарь Всемирного форума участвовал в Конференции по проблемам устранения технических барьеров в торговле, проводившейся под эгидой Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) в Париже в октябре 2009 года, где он представил Соглашение 1958 года и прилагаемые к нему правила в качестве полезного инструмента для устранения технических барьеров в торговле благодаря взаимному признанию официальных утверждений типа, предоставляемых в рамках Соглашения 1958 года.

60. В связи с Соглашением 1958 года и прилагаемыми к нему правилами Комитет **отметил**, что в 2009 году число Договаривающихся сторон осталось неизменным (48 стран ЕЭК ООН и государств, не являющихся ее членами). Административный комитет Соглашения (WP.29/AC.1) принял 100 поправок к 54 существующим правилам. Комитет **отметил** также, что в 2009 году секретариат участвовал в конференции Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) в Египте, на которой он представил должностным лицам и заинтересованным участникам из некоторых стран Персидского залива информацию о Соглашении, с тем чтобы облегчить процесс принятия решений в отношении их будущего присоединения к этому Соглашению.

61. В связи с (глобальным) Соглашением 1998 года и глобальными техническими правилами (гтп) Комитет **отметил**, что в 2009 году число Договаривающихся сторон Соглашения 1998 года осталось неизменным (31 страна со всех континентов). Исполнительный комитет Соглашения (WP.29/AC.3) принял для введения в Глобальный регистр Соглашения 1998 года два новых гтп, касающихся выбросов вне цикла испытаний и выбросов внедорожной подвижной техникой, а также пять поправок к существующим гтп. В настоящее время в Регистр глобальных технических правил в общей сложности введено 11 глобальных технических правил. Комитет **отметил** также, что продолжалась работа по девяти приоритетным направлениям для подготовки проектов новых и обновления существующих гтп. Что касается сокращения выбросов легкими транспортными средствами, включая выбросы CO<sub>2</sub>, то WP.29/AC.3 решил на своей сессии в ноябре 2009 года разработать новые гтп по этому вопросу. Все участники Всемирного форума, включая Канаду, Соединенные Штаты Америки, Европейский союз и его государства-члены, Австралию, Индию, Китай, Республику Корея, Российскую Федерацию, Южную Африку и Японию, поддержали разработку этих новых гтп, и большинство из них примут участие в исследовательской деятельности, необходимой для ее завершения. Комитет также **отметил**, что, помимо вышеупомянутых девяти приоритетов касающихся подготовки гтп, шесть вспомогательных рабочих групп Всемирного форума изучают дополнительные вопросы, работу над которыми WP.29/AC.3 решил продолжить или

начать в качестве новых приоритетов (см. приложение II к документу ECE/TRANS/WP.29/1079). В настоящее время WP.29/AC.3 занимается определением приоритетов для разработки новых гтп.

62. В связи с Соглашением 1997 года о периодических технических осмотрах Комитет **отметил**, что в 2009 году число Договаривающихся сторон Соглашения осталось неизменным (9). Комитет **отметил**, что на своей ноябрьской сессии 2009 года Всемирный форум рассмотрел проект нового предписания о периодических технических осмотрах, касающегося безопасности тяжелых коммерческих пассажирских и грузовых транспортных средств, используемых в международных перевозках, который был передан соответствующим рабочим группам для изучения. Комитет **предложил** 18 странам, которые подписали Соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах, ускорить свои национальные процедуры ратификации.

63. Комитет **отметил**, что Всемирный форум обсудил вопрос о пересмотре Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) в целях обновления ее положений и ссылок на правила в области транспортных средств, разработанные Всемирным форумом. Предполагается, что Всемирный форум будет заниматься этим пересмотром в течение 2010 года.

#### **Ж. Стандарты на топливо (пункт 9 j) повестки дня)**

64. Комитет **был проинформирован** о ходе работы Всемирного форума по подготовке стандартов качества рыночного топлива как одного из необходимых условий. Комитет **напомнил** о тесной взаимосвязи между качеством рыночного топлива и выбросами загрязняющих веществ автотранспортными средствами.

65. Комитет **отметил**, что в 2009 году неофициальная группа, созданная для разработки этих стандартов, собиралась дважды, решив разработать технические требования к качеству рыночного топлива с учетом технологий снижения выбросов. Группа должна определить на основе этих технических требований наиболее подходящую административную процедуру их опубликования (например, в виде руководства или приложения либо к соответствующим правилам, либо к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) или Специальной резолюции (СР.1), либо в виде новых правил в рамках Соглашений 1958 или 1998 годов).

66. Кроме того, Комитет **отметил** необходимость участия в этой работе по гармонизации стандартов на рыночное топливо всех стран и регионов, как развитых, так и развивающихся. Неофициальная группа решила изучить вопросы, касающиеся обычных видов топлива и биотоплива, и сосредоточить внимание на жидких и газообразных топливах.

67. Комитет **был проинформирован**, что новая должность С-3, в отношении которой ранее была получена просьба от государств-членов, была выделена Отделу транспорта для проведения работы по вопросам изменения климата и транспорта, стандартов качества топлива и в других смежных областях.

#### **К. Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (пункт 9 k) повестки дня)**

68. Комитет **был проинформирован** о плане и структуре проекта "Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Ев-



ропе", разрабатываемого в настоящее время по поручению Общеввропейской конференции по внутреннему транспорту (Бухарест, 2006 год) под эгидой Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3). В "Белой книге" отражена эволюция внутреннего водного транспорта после опубликования в 1996 году первой "Белой книги" ЕЭК ООН и изложено общеввропейское видение процесса развития эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта.

69. Комитет **поручил** SC.3 завершить работу над Белой книгой по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе и представить ее на следующей сессии Комитета.

#### **L. Согласование правил судоходства по внутренним водным путям в Европе на основе Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (пункт 9 l) повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4

70. Комитет **был проинформирован** о завершении всестороннего пересмотра Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), который обеспечил дальнейшее согласование правил судоходства по внутренним водным путям в регионе ЕЭК ООН. Это четвертое издание ЕПСВВП было распространено на сессии на английском, французском и русском языках (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4).

71. Комитет **приветствовал** пересмотренную версию ЕПСВВП и просил SC.3 обновлять эти правила, отслеживать их применение и обеспечивать функционирование механизма по предоставлению информации согласно главе 9.

#### **M. Обзор наиболее важных вопросов, касающихся перевозки опасных грузов (пункт 9 m) повестки дня)**

*Документация:* ST/SG/AC.10/C.3/70, ST/SG/AC.10/C.3/72, ST/SG/AC.10/C.4/36, ST/SG/AC.10/C.4/34, ECE/TRANS/WP.15/201, ECE/TRANS/WP.15/203, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/114 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116 и Add.1–2, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/32 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/34, ECE/ADN/4, ECE/ADN/6, ECE/ADN/8, ECE/TRANS/2010/2, неофициальный документ № 1

72. Комитет **отметил**, что 21 июля 2009 года Экономический и Социальный Совет принял резолюцию 2009/19 о работе Комитета экспертов по перевозкам опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ (см. неофициальный документ № 1) и что Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15), Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ<sup>5</sup> и Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ уже предприняли действия, требуемые в соответствии с пунктами 3–6 постановляющей части этой резолюции. Комитет также отметил, что в соответствии с пунктом 2 постановляющей части разделов А и В секретариат уже опубликовал шестнадцатое пересмотренное издание Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила (на английском,

<sup>5</sup> Правила международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ), Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

арабском, испанском, русском и французском языках), пятое пересмотренное издание Руководства по испытаниям и критериям (на английском и французском языках) и третье пересмотренное издание Согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ (СГС) (на английском, испанском, русском и французском языках). Варианты на остальных языках находятся в стадии подготовки.

73. Комитет **принял к сведению** результаты работы сессий 2009 года Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов и Подкомитета экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ Экономического и Социального Совета (ST/SG/AC.10/C.3/70, ST/SG/AC.10/C.3/72, ST/SG/AC.10/C.4/34, ST/SG/AC.10/C.4/36).

74. Комитет отметил, что после присоединения Андорры и Турции участниками ДОПОГ являются 46 Договаривающихся сторон. Протокол о внесении поправок в статьи 1 а), 14 1) и 14 3) б) ДОПОГ, принятый на Конференции Договаривающихся сторон 28 октября 1993 года, еще не вступил в силу, поскольку не все Договаривающиеся стороны ДОПОГ стали участниками этого Протокола. Его участниками стали 33 Договаривающиеся стороны.

75. Комитет **настоятельно призвал** остальные Договаривающиеся стороны (Азербайджан, Беларусь, Боснию и Герцеговину, бывшую югославскую Республику Македония, Казахстан, Мальту, Марокко, Сербию, Тунис, Турцию, Украину, Хорватию и Черногорию) стать Договаривающимися сторонами Протокола 1993 года, с тем чтобы он мог вступить в силу.

76. Комитет **отметил**, что WP.15 и Административный комитет ВОПОГ одобрили общие поправки к МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ, принятые Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (WP.15/AC.1) в 2008 и 2009 годах, и приняли поправки, относящиеся к ДОПОГ и ВОПОГ. Все эти поправки должны вступить в силу 1 января 2011 года.

77. Комитет **рассмотрел** документ ECE/TRANS/2010/2, подготовленный секретариатом в соответствии с его просьбой (ECE/TRANS/206, пункт 93) в отношении возможных юридических процедур для исключения слова "Европейское" из названия ДОПОГ, с тем чтобы облегчить присоединение к нему стран, не являющихся членами ЕЭК ООН.

78. Некоторые делегации поддержали предложенную процедуру. Однако были подняты некоторые вопросы, касающиеся административных расходов по юридическим процедурам, которые Договаривающиеся стороны должны будут осуществить на национальном уровне в связи с этой поправкой, а также времени, требующегося для таких процедур. Одна делегация не поддержала предложение об изменении названия, поскольку она сочла, что: ДОПОГ уже открыто для всех государств – членов Организации Объединенных Наций; не был четко продемонстрирован тот факт, что слово "Европейское" в названии ДОПОГ является препятствием для присоединения неевропейских стран; и не были оценены административные расходы Договаривающихся сторон и секретариата. Комитет **пришел к выводу**, что этот вопрос следует вернуть на повторное рассмотрение WP.15.

79. Комитет **отметил**, что после ратификации ВОПОГ Хорватией и Словакией и присоединения к нему Украины число его Договаривающихся сторон достигло 13.

80. Комитет **настоятельно призвал** Договаривающиеся стороны ВОПОГ обеспечить участие своих представителей в заседаниях Административного комитета ВОПОГ для достижения кворума, необходимого для принятия решений, на всех сессиях.

81. Комитет **отметил**, что секретариат разослал в постоянные представительства Договаривающихся сторон при Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве письмо с просьбой направить различные уведомления, требуемые в соответствии с ВОПОГ (см. документ ECE/ADN/4, пункты 16–17 и приложение). Комитет **обратился с настоятельным призывом** к Договаривающимся сторонам, которые еще не сделали этого, представить без задержек такую информацию, в частности сведения о компетентных органах и уведомление о признанных классификационных обществах.

## **N. Обзор наиболее важных вопросов, касающихся перевозки скоропортящихся пищевых продуктов (пункт 9 n) повестки дня)**

*Документация: ECE/TRANS/WP.11/220*

82. Комитет с удовлетворением **отметил**, что в настоящее время участниками Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), являются 45 Договаривающихся сторон.

83. Комитет **был проинформирован** Председателем Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) о том, что прогресс в работе по внесению поправок в СПС на шестьдесят пятой сессии WP.11 был весьма незначительным в силу требования о единогласии при принятии решений. Он упомянул, в частности, что предложение о введении испытания СПС для многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами было заблокировано. Будучи разочарованными отсутствием результатов в этом вопросе, который обсуждался Рабочей группой в течение многих лет, несколько стран планируют разработать многостороннее соглашение о такой процедуре испытания, что допускается статьей 7 СПС.

84. Комитет **отметил**, что предложенные поправки к СПС, принятые на шестьдесят четвертой сессии WP.11 в октябре 2008 года, в том числе пересмотренный текст приложения 1 к СПС, были распространены среди Договаривающихся сторон СПС в апреле 2009 года. В этой связи одна страна уведомила, что она намеревается принять предложенные поправки, но условия, необходимые для такого принятия, пока еще не выполнены. Таким образом, если предложенные поправки не будут приняты или отклонены ранее, они будут считаться принятыми в июле 2010 года.

85. Комитет **приветствовал** участие стран Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан) в работе шестьдесят пятой сессии WP.11 благодаря программе ТРАСЕКА Европейского союза, который финансировал проект, призванный оказать этим странам помощь в создании испытательных станций СПС. Комитет **выразил надежду**, что Кыргызстан и Таджикистан вскоре смогут присоединиться к Соглашению СПС.

86. Комитет **был проинформирован** представителем Турции о том, что его страна перевела СПС на турецкий язык и надеется в ближайшее время присоединиться к этому Соглашению.

**О. "Дорожная карта" для будущей работы и оперативной деятельности Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (пункт 9 о) повестки дня)**

*Документация: ECE/TRANS/WP.24/2009/5*

87. Комитет **принял к сведению** анализ будущей работы и оперативной деятельности Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24). На основе доклада, подготовленного группой экспертов, Рабочая группа согласовала проект новой программы работы (2010–2014 годы). Она решила также сосредоточить обсуждение, которое следует проводить под руководством ведущей страны или организации, на конкретных темах и, насколько это возможно, приурочивать свои сессии к совещаниям других рабочих групп, в частности Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2), улучшить осведомленность о своей деятельности, расширить коммуникационные возможности и информационно-пропагандистскую деятельность, особенно в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА), включая проведение круглых столов, семинаров и сессий за пределами Женевы (ECE/TRANS/WP.24/125, пункты 18–22).

88. Комитет **приветствовал** быструю подготовку "дорожной карты" для будущей работы и оперативной деятельности WP.24 в качестве образца для других подразделений ЕЭК ООН.

89. В этой связи Комитет **просил** WP.24 продолжить работу, возможно с помощью неофициальной группы экспертов, по подготовке документа для обсуждения режимов гражданской ответственности, регулирующих интермодальные перевозки, рассмотрев возможную коллизию правовых положений КДПГ (автомобильный транспорт), КОТИФ (железнодорожный транспорт), Монреальской конвенции (воздушные перевозки) и недавно принятых Роттердамских правил (морские перевозки).

**Р. Безопасность на внутреннем транспорте (пункт 9 р) повестки дня)**

90. Комитет **был проинформирован** Председателем Многопрофильной группы экспертов по охране на внутреннем транспорте об итогах двухдневного совещания по проблемам безопасности на внутреннем транспорте, организованного и проведенного ЕЭК ООН 28–29 января 2010 года в контексте последующей деятельности этой Группы в соответствии с решением Комитета, принятым на ее семьдесят первой сессии в 2009 году (ECE/TRANS/206, пункт 57). Это совещание было организовано в сотрудничестве с партнерами из частного сектора и послужило форумом для обсуждения горизонтальных вопросов, адресованных вспомогательным органам Комитета, и обмена передовым опытом.

91. Комитет **рекомендовал** Отделу транспорта ЕЭК ООН в сотрудничестве со странами-членами, международными организациями, частным сектором и научными кругами продолжать работу, направленную на усиление безопасности на внутреннем транспорте, в особенности путем организации мероприятий по обмену информацией и передовой практикой.

## Q. Глобальное потепление и транспорт (пункт 9 q) повестки дня)

*Документация:* неофициальный документ № 7

92. Комитет **был проинформирован** о деятельности Отдела транспорта в области глобального потепления и транспорта (неофициальный документ № 7).

93. Комитет **отметил**, что Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) занимается подготовкой круглого стола по проблемам изменения климата и транспорта, который планируется провести в ходе его сессии в июне 2010 года. С этой целью на своей последней сессии в ноябре 2009 года Всемирный форум организовал "мозговую атаку". В документах ECE/TRANS/WP.29/2010/45, 46 и 47<sup>6</sup> содержится дополнительная информация, которая будет рассмотрена на круглом столе. Проект программы круглого стола будет распространен на сессии WP.29 в марте 2010 года для его рассмотрения в качестве неофициального документа № WP.29-150-03<sup>7</sup>.

94. Комитет **поддержал** деятельность Отдела транспорта в области глобального потепления и транспорта и **предложил** вспомогательным органам включить эту деятельность в свои повестки дня. Комитет также **пригласил** своих представителей принять участие в вышеупомянутом круглом столе, организуемом WP.29 на его сто пятьдесят первой сессии во второй половине дня 24 июня 2010 года.

95. Комитет **отметил**, что Отдел транспорта приступил к осуществлению нового, финансируемого ЮНДА проекта с целью изучения воздействия автомобильного транспорта на глобальное потепление, который должен осуществляться совместно со всеми другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций. Финансирование этого проекта было подтверждено в конце 2009 года. Цели проекта включают разработку информационно-аналитического инструмента, основанного на унифицированной методологии оценки выбросов CO<sub>2</sub> в секторе внутреннего транспорта с учетом показателей, связанных с климатом и новыми тенденциями в области транспорта. Методология оценки выбросов CO<sub>2</sub> могла бы стать инструментом, применяемым всеми государствами – членами Организации Объединенных Наций для анализа широкого диапазона вопросов, связанных с выбросами CO<sub>2</sub>, и оптимизации использования источников энергии в транспортном секторе. Таким образом, она послужила бы также мощным и транспарентным аналитическим средством для разработки будущих стратегий в области транспорта и поддержки политических решений государствами-членами.

## R. Интеллектуальные транспортные системы (пункт 9 r) повестки дня)

*Документация:* неофициальный документ № 8

96. Комитет **был проинформирован** о прогрессе, достигнутом в области интеллектуальных транспортных систем (ИТС), и, в частности, о деятельности WP.29 за последнее время (неофициальный документ № 8). Комитет **отметил**,

<sup>6</sup> Имеются на вебсайте по адресу: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/gen2010.html>.

<sup>7</sup> Имеется на вебсайте по адресу: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/geninf150.html>.

что WP.29 продолжит свою работу с уделением основного внимания применению ИТС на транспортных средствах.

97. Комитет **был также проинформирован** о продолжении разработки "дорожной карты" в рамках деятельности Секции по правилам в области транспортных средств и транспортным инновациям в партнерстве с правительством Италии. Комитет **поддержал** необходимость внедрения ИТС на всех видах транспорта и **предложил** своим вспомогательным органам содействовать подготовке "дорожной карты" для включения ИТС в свою деятельность.

98. Комитет **отметил**, что в Секцию по правилам в области транспортных средств и транспортным инновациям был назначен младший сотрудник категории специалиста, финансируемый Германией, для координации работы всех секций Отдела транспорта в целях развития деятельности в области ИТС и расширения сотрудничества с Секцией по правилам в области транспортных средств и транспортным инновациям.

## **S. Перевозка людей с ограниченной мобильностью (пункт 9 s) повестки дня)**

*Документация: ECE/TRANS/SC.2/212*

99. Комитет **отметил**, что в ходе шестьдесят третьей сессии SC.2 состоялось рабочее совещание по проблемам доступности систем тяжелого рельсового транспорта для пассажиров, **одобрил** программное заявление по вопросу доступности систем тяжелого рельсового транспорта для пассажиров, принятое Рабочей группой по железнодорожному транспорту (ECE/TRANS/SC.2/212, приложение III), и **предложил** Рабочей группе по статистике транспорта рассмотреть возможность и способы сбора данных, необходимых для количественной оценки социальных выгод от мер по обеспечению доступности.

## **XII. Вопросы информативного характера и вопросы, требующие официального одобрения со стороны Комитета (пункт 10 повестки дня)**

### **A. Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета (пункт 10 а) повестки дня)**

*Документация: ECE/TRANS/207/Add.1, ECE/TRANS/SC.1/388/Corr.1*

100. Комитет **одобрил** в целом доклады и соответствующую деятельность своих вспомогательных органов и **поручил** секретариату включить ссылки в полный текст доклада КВТ на основе аннотаций, содержащихся в этих докладах (ECE/TRANS/207/Add.1).

101. Комитет **принял к сведению** мнение Европейской комиссии о том, что в пункты 40–42 доклада о работе сто четвертой сессии SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/388) необходимо внести исправления и сократить эти пункты.

**В. Информация о проведении обследований движения по автомобильным дорогам категории Е в 2010 году и движения на железнодорожных линиях категории Е в 2010 году (пункт 10 б) повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № 9

102. Комитет **предложил** странам - членам ЕЭК ООН принять участие в обследовании движения по автомобильным дорогам категории Е и движения на железнодорожных линиях категории Е в 2010 году в соответствии с резолюциями КВТ № 259 и 260, принятыми на его семидесятой сессии, и проинформировать секретариат, согласны ли они сделать это.

**С. Положение в связи с присоединением к международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН в области транспорта (пункт 10 с) повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № 10

103. Комитет **принял к сведению** информацию о положении по состоянию на 31 января 2010 года в связи с подписанием, ратификацией и присоединением к международным документам в области внутреннего транспорта, заключенным под эгидой Комитета (неофициальный документ № 10). Комитет **предложил** государствам-членам, которые еще не сделали этого, как можно быстрее стать договаривающимися сторонами соглашений и конвенций ЕЭК ООН в области транспорта.

**XIII. Оценка за двухлетний период 2008–2009 годов (пункт 11 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2010/6

104. Комитет **одобрил** оценку деятельности по подпрограммам за двухлетний период 2008–2009 годов, изложенную в документе ECE/TRANS/2010/6.

**XIV. Планирование выполнения для оценки программы работы на 2010–2011 годы и одобрение стратегической основы для двухлетнего периода 2012–2013 годов (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2010/7

105. Комитет **одобрил** планирование выполнения для оценки программы работы на 2010–2011 годы и стратегическую основу для двухлетнего периода 2012–2013 годов, которые содержатся в документе ECE/TRANS/2010/7.

## **XV. Проект программы работы на 2010–2014 годы (пункт 13 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2010/8 и Corr.1

106. Комитет **утвердил** программу работы на период 2010–2014 годов (ECE/TRANS/2010/8 и Corr.1).

## **XVI. Расписание совещаний в 2010 году (пункт 14 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2010/9

107. Комитет **утвердил** расписание совещаний в 2010 году и с января по март 2011 года (ECE/TRANS/2010/9) с некоторыми исправлениями; окончательный вариант расписания будет распространен в документе ECE/TRANS/208/Add.1.

## **XVII. Выборы должностных лиц для сессий Комитета в 2011 и 2012 годах (пункт 15 повестки дня)**

108. Комитет **избрал** г-на Эрдема Диреклера (Турция) Председателем, а г-жу Изабель Пайе (Франция) и г-жу Екатерину Слизкову (Российская Федерация) заместителями Председателя для сессий, которые состоятся в 2011 и 2012 годах.

109. Комитет **выразил** глубокую благодарность г-ну Ральфу Келлерманну за его успешное руководство работой сессий на протяжении нескольких лет в качестве Председателя.

## **XVIII. Состав Бюро Комитета в 2010 и 2011 годах (пункт 16 повестки дня)**

110. Комитет **избрал** следующих членов Бюро на двухлетний период:

Председатель:	г-н Эрдем Диреклер	(Турция)
Заместители Председателя:	г-жа Изабель Пайе	(Франция)
	г-жа Екатерина Слизкова	(Российская Федерация)
Члены:	г-н Сергей Негрей	(Беларусь)
	г-н Ральф Келлерманн	(Германия)
	г-н Фабио Крокколо	(Италия)
	г-н Боб Аудсхорн	(Нидерланды)
	г-н Жосе Альберту Франку	(Португалия)
	г-н Виктор Гузун	(Республика Молдова)
	г-н Жан-Клод Шнёвли	(Швейцария)



111. Европейской комиссии, которая обычно представлена Генеральным директором по транспорту, будет направлено постоянное приглашение для участия в совещаниях Бюро в качестве наблюдателя.

**XIX. Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 17 повестки дня)**

112. Комитет **отметил**, что в предварительном порядке его семьдесят третью сессию планируется провести в Женеве 1-3 марта 2011 года.

**XX. Утверждение перечня основных решений семьдесят второй сессии (пункт 18 повестки дня)**

113. Комитет **утвердил** перечень основных решений своей семьдесят второй сессии.

## Приложение

### **Внутренний водный транспорт в регионе ЕЭК в рамках полудневного совещания за круглым столом (23 февраля 2010 года)**

#### **Выводы Председателя**

1. Заседание открыли высокопоставленные представители министерств транспорта Германии, Молдовы, Нидерландов и Российской Федерации. С докладами выступили представители ЕС, ЦКСР, ДК, ЕАВС и ЕСПС. Затем было проведено групповое обсуждение с участием представителя порта Роттердама на тему: может ли внутренний водный транспорт стать конкурентоспособным и быть неотъемлемой частью глобальных цепочек поставок? Руководил групповым обсуждением и завершил работу этого совещания за круглым столом г-н Р. Фордervинклер, Председатель Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3).
2. Участники пришли к согласию, что внутренний водный транспорт является экологически чистым и рентабельным видом транспорта, который все еще в недостаточной степени используется в важнейших европейских транспортных коридорах, в то время как многие европейские автомобильные и железные дороги перегружены и переполнены.
3. Для того чтобы сделать европейские внутренние водные пути более привлекательными для клиентов, участники группового обсуждения призвали европейские правительства формировать необходимую инфраструктуру внутренних водных путей и портов, а также систему надлежащего материально-технического обслуживания в целях обеспечения надежности их услуг, что является необходимым условием конкурентоспособной деятельности. Для этого правительствам следует создать механизмы комплексного подхода к устойчивому развитию на внутренних водных путях, что выходит за рамки индивидуальных и местных интересов и предполагает применение новых технических решений, которые сводят к минимуму вмешательство на местном уровне в руслах рек и на каналах, позволяя при этом максимизировать общую устойчивость транспортной системы.
4. У внутреннего водного транспорта еще имеется значительный потенциал роста. Однако ему следует рационализировать свою деятельность и привести флот в соответствие с современными требованиями с точки зрения безопасности и охраны окружающей среды. В частности, эта по-прежнему крайне фрагментированная отрасль должна быть лучше интегрирована в сложную систему перевозок "от двери до двери" и активнее внедряться на рынки, обладающие потенциальными возможностями роста, такие как перевозка контейнеров и промышленных товаров между портами и внутренними регионами. Для достижения этой цели необходимо сбалансировать интересы морского и внутреннего транспорта в крупных европейских морских портах, а также создать механизмы для консолидации перевозок между портами и внутренними транспортными узлами.
5. Участники согласились с тем, что ЕЭК ООН следует продолжать юридическую и техническую работу в области внутреннего судоходства на общеевро-

---

пейском уровне. В тесном сотрудничестве с заинтересованными странами-членами, Европейским союзом и речными комиссиями ЕЭК ООН следует и активизировать свою общеевропейскую деятельность в следующих областях:

а) определение стандартов инфраструктуры, эксплуатационных параметров и критериев эффективного внутреннего водного транспорта посредством обслуживания Соглашения СМВП и Протокола о перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП и мониторинга их осуществления;

б) обеспечение безопасной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям посредством обслуживания Соглашения ВОПОГ и координации его положений с предписаниями, касающимися других видов транспорта;

с) дальнейшее согласование правил судоходства (ЕПСВВП) и сигнализации (СИГВВП) на внутренних водных путях;

д) гармонизация технических норм и требований в отношении состава экипажей для судов внутреннего плавания в целях обеспечения взаимного признания судовых свидетельств и удостоверений судоводителей;

е) содействие развитию эффективных и стандартизированных общеевропейских речных информационных служб (РИС).

6. Рабочей группе по внутреннему водному транспорту следует продолжать выполнять роль Общеевропейской платформы и форума для обмена информацией по вопросам политики и передовой практики внутреннего судоходства. Готовящаяся к выпуску "Белая книга" ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту послужит хорошей основой для такой деятельности в ближайшие годы.