



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/2004/2  
11 December 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**  
(Шестьдесят шестая сессия, 17-19 февраля 2004 года,  
пункт 2 повестки дня)

**ИТОГИ СОВЕЩАНИЙ БЮРО КОМИТЕТА**

В соответствии с решением, принятым Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на шестьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/152, пункт 137), его Бюро провело совещания 21 февраля 2003 года, 10-11 июля 2003 года и 3-4 декабря 2003 года. Отчеты о совещаниях Бюро приводятся ниже для рассмотрения Комитетом. Комитет, возможно, пожелает более обстоятельно обсудить затронутые вопросы в рамках соответствующих пунктов повестки дня.

\* \* \*

## Приложение 1

### **ПЕРЕЧЕНЬ РЕШЕНИЙ, ПРИНЯТЫХ НА СОВЕЩАНИИ БЮРО КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (21 февраля 2003 года)**

#### **УЧАСТНИКИ**

1. На совещании Бюро Комитета по внутреннему транспорту, которое проходило под председательством г-на П. Пеффгена (Германия), присутствовали следующие члены Бюро: г-н С. Кучинский (Беларусь), г-н А. Куртуа (Бельгия), г-н Б. Шевалье (Франция), г-н Э. Павли (Греция), г-н Б.Я. Гриффиун (Нидерланды), г-жа В. Танасе (Румыния), г-жа Л. Ренн (Российская Федерация), г-н Ж.-К. Шнойвли (Швейцария), г-жа У. Армангил (Турция) и г-н С. Ямпольский (Украина). На сессии не смог присутствовать представитель Европейской комиссии. По просьбе Комитета в сессии приняли участие Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) г-н М. Марми и заместитель Генерального секретаря г-н У. Де Претто (ECE/TRANS/152, пункт 99).

#### **ОБЛЕГЧЕНИЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ**

2. На своей шестьдесят пятой сессии Комитет решил, что на первом совещании в 2003 году, на которое необходимо пригласить все заинтересованные стороны (Председателя Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), секретариат и МСАТ), его Бюро следует начать с рассмотрения трудностей, возникших в системе МДП в конце 2002 года, и предложить решения для будущего.

3. Бюро вновь отметило значимость Конвенции МДП, включая режим таможенного транзита, для экономики стран как одного из важнейших факторов развития сотрудничества между Договаривающимися сторонами и подчеркнуло, что ее цель состоит в облегчении международных перевозок грузов автомобильным транспортом при обеспечении гарантий своевременной выплаты причитающихся в ходе транзитных операций таможенных пошлин и сборов.

4. Учитывая значительное число и разнообразие задействованных сторон (таможенных органов, министерств транспорта и национальных объединений более чем из 60 стран, нескольких органов ЕЭК ООН - Административного комитета МДП Исполнительного совета МДП, WP.30 - МСАТ, секретариата), а также сложные взаимоотношения между ними, Бюро подчеркнуло необходимость предотвращения в будущем кризисов, подобных

тому, который имел место в 2002 году. С этой целью оно сочло нужным рассмотреть функционирование системы, выявить возможные слабые моменты и рекомендовать соответствующие решения. Эта задача может быть надлежащим образом выполнена только при условии транспарентности всех заинтересованных сторон, в частности в отношении управленческих и финансовых вопросов.

5. Для того чтобы обеспечить возможность проведения такого обзора, с учетом предложения, высказанного представителем Турции, Бюро приняло следующие решения:

а) На основе вопросника, который будет подготовлен секретариатом в сотрудничестве с Председателем WP.30 и разослан договаривающимся сторонам Конвенции, секретариат составит записку, содержащую, в частности, информацию о:

- вариантах Конвенции МДП на разных официальных языках, соответствии между ними и причинно-следственной связи с недавним кризисом;
- осуществлении Конвенции МДП, включая поправки, в каждой Договаривающейся стороне и о причинно-следственной связи с недавним кризисом;
- принимаемых на национальном уровне мерах по управлению рисками;
- функциях каждого органа, задействованного в системе МДП (Административного комитета МДП, ИСМДП, WP.30);
- результатах, достигнутых на данный момент в рамках системы МДП после пересмотров (этапы I и II), и рекомендациях по будущей деятельности (этап III);
- выявленных слабых местах, возникающих при применении системы МДП;
- предложениях по устранению этих слабых мест, включая возможные новые поправки к Конвенции МДП.

б) МСАТ подготовит записку, содержащую, в частности:

- общее описание порядка управления системой книжек МДП;
- оценку слабых мест в системе МДП;

- соображения МСАТ, касающиеся обязанностей Договаривающихся сторон и степени реализации мер контроля;
- мнение МСАТ относительно ответственности транспортных компаний в рамках процедуры МДП;
- описание системы гарантий МДП на национальном и международном уровне и механизмах страхования, на которых она основана;
- описание шагов, которые необходимо предпринять на практике для предъявления претензии, включая права оспаривания МСАТ и применение пункта 3 статьи 11 в этом контексте, когда оплата предусматривается без определения существенных правовых элементов;
- информацию об общих финансовых потоках, обусловленных участием МСАТ в системе МДП (продажа книжек МДП, оплата по требованиям и т.д.), а также о связанных с этим рисках, которым подвергаются МСАТ, национальные гарантийные объединения и договаривающиеся стороны;
- информацию о степени информирования договаривающихся сторон о вышеупомянутых финансовых потоках;
- предложения по совершенствованию системы на национальном и международном уровне.

с) Договаривающимся сторонам Конвенции МДП было предложено ответить на вышеупомянутый вопросник секретариата и принять участие в совещаниях по этому вопросу.

d) Бюро:

- изучит записки, подготовленные соответственно секретариатом и МСАТ;
- при необходимости обратится к соответствующим органам МДП с просьбой о дополнительном изучении этого вопроса и представлении информации на осенней сессии Бюро.

6. Членам Бюро было предложено сформулировать вопросы по возможному включению в этот вопросник на основе элементов, указанных в пункте 5 а) выше. Было решено, что такие вопросы следует направить секретариату по электронной почте до 7 марта 2003 года.

7. Вопросник следует как можно скорее разослать договаривающимся сторонам Конвенции (через постоянные представительства в Женеве с отправкой копий руководителям делегаций в КВТ), а ответы на него попросить представить до 10 мая 2003 года, с тем чтобы записку, которая впоследствии будет подготовлена секретариатом, можно было рассмотреть на совещании Бюро 10 июля 2003 года. Председателю WP.30 будет предложено участвовать в процессе ее рассмотрения.

### **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ, ВЫТЕКАЮЩИЕ ИЗ РЕШЕНИЙ ШЕСТЬДЕСЯТ ПЯТОЙ СЕССИИ КОМИТЕТА**

8. В связи с Конвенцией о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ), Бюро решило, что секретариату следует обратиться с просьбой о назначении национальных координаторов по КГПОГ в каждом государстве-члене. Оно также предложило Председателю Специального совещания экспертов сообщить Бюро на его летнем совещании об итогах сессии Специального совещания, которое состоится 7-9 июля 2003 года.

9. Что касается годового документа - обзора транспортной ситуации и новых тенденций в области развития в странах - членах ЕЭК ООН, - то Бюро поручило секретариату определить степень полезности такого годового обзора ЕЭК ООН и изучить способы оптимизации содержания этого документа, в частности его статистического раздела.

10. Бюро решило, что секретариату следует подготовить новый проект стратегических целей Комитета в сотрудничестве с Председателем с учетом предложений, высказанных Бюро и Комитетом. Этот новый проект будет рассмотрен на летнем совещании Бюро.

## **СЛЕДУЮЩЕЕ СОВЕЩАНИЕ БЮРО**

11 Бюро решило, что с учетом объема работы, которую предстоит выполнить, его третье совещание следует продлить на один день и провести 10-11 июля 2003 года. После нынешнего совещания Бюро Отдел обслуживания конференций ЮНОГ подтвердил возможность проведение заседаний 11 июля 2003 года. Поэтому следующее совещание Бюро состоится **10 и 11 июля 2003 года.**

\* \* \*

**Приложение 2**

**ПЕРЕЧЕНЬ РЕШЕНИЙ, ПРИНЯТЫХ НА СОВЕЩАНИИ БЮРО КОМИТЕТА  
ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ  
(10-11 июля 2003 года)**

**а) Участники**

12. На совещании Бюро Комитета по внутреннему транспорту, которое проходило под председательством г-на П. Пеффгена (Германия), присутствовали следующие члены Бюро: г-н Дмитрий Зорин (Беларусь), г-н Анри Куртуа (Бельгия), г-жа Эйрини Павли (Греция), г-н Берт Ян Гриффиун, г-н Гус Якобс, г-н Ян Энгел де Бур (Нидерланды), г-жа Людмила Рени, г-н Юрий Щербаков, г-жа Елена Федорова, г-жа Надежда Гогопуло (Российская Федерация), г-н Жан-Клод Шнойвли (Швейцария), г-жа Умит Армангил, г-жа Йилдыс Касикчи (Турция), г-н Михайло А. Межеритский (Украина), г-н Кристиан Дюфур, г-н Жоаким Маркес (Европейская комиссия). По приглашению секретариата в совещании участвовали г-н Мартин Марми и г-н Жан Акри (Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)).

**б) Утверждение повестки дня**

13. Бюро утвердило свою повестку дня (TRANS/BUR.2003/3) без изменений.

**с) Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ)**

14. Бюро:

- отметило, что в ходе своей третьей сессии (7-9 июля 2003 года) Специальное совещание экспертов КГПОГ добилось значительного прогресса и что текст новой конвенции должен быть готов к концу текущего года после четвертой сессии для рассмотрения Комитетом на его сессии в феврале 2004 года;
- вместе с тем оно отметило далее, что, несмотря на письма, которые были разосланы секретариатом всем государствам-членам и в которых им было предложено назначить координатора по КГПОГ, на третьей сессии Специального совещания экспертов присутствовали представители только пяти государств-членов и что такое слабое участие может быть истолковано

как отсутствие политической заинтересованности государств-членов в пересмотре КГПОГ. В таком случае Комитет, возможно, пожелает обсудить вопрос о последующих действиях, т.е. решить, целесообразно ли принять текст консенсусом, передать его дипломатической конференции или вообще отложить рассмотрение этого вопроса, пока со стороны государств-членов не будет проявлен более значительный интерес;

- поручило секретариату вновь направить государствам-членам до конца августа 2003 года письмо с копией проекта новой конвенции, который будет обсуждаться на четвертой сессии Специального совещания экспертов, предложив государствам-членам изложить до конца октября 2003 года свою официальную позицию относительно принципа принятия новой конвенции;
- подчеркнуло, что в этом письме следует также разъяснить значение новой конвенции;
- приняло к сведению, что Центральная комиссия судоходства по Рейну также занимается подготовкой новой конвенции по этому вопросу, применимой, однако, только к внутреннему судоходству;
- напомнило о том, что в соответствии со своим мандатом Специальная рабочая группа должна представить Комитету пересмотренный текст КГПОГ;
- отметило, что Специальное совещание экспертов, обсуждая вопрос об области применения конвенции, сочло, что эта конвенция должна по-прежнему охватывать три вида внутреннего транспорта (TRANS/AC.8/2, пункт 29).

d) **Облегчение пересечения границ**

15. Бюро:

- признало необходимость хорошо налаженного партнерства между государственным и частным секторами на основе принципов доверия, уважения, взаимопонимания и полной транспарентности, в частности в связи с финансовыми договоренностями;
- напомнило о своем намерении дать рекомендации для предупреждения в будущем кризисов, подобных тому, который имел место в 2002 году;

- вновь заявило о своем намерении рассмотреть общие принципы этой проблемы и не вдаваться в подробности при изучении вопросов, касающихся Конвенции МДП;
- подчеркнуло цель Конвенции МДП, заключающуюся в установлении равновесия между необходимостью облегчения международных трансграничных перевозок и к требованиям обеспечения надлежащих таможенных гарантий и безопасности;
- напомнило о том, что вопросы толкования Конвенции относятся исключительно к компетенции договаривающихся сторон;
- решило произвести оценку слабых мест в процедуре МДП, упомянув в этой связи, в частности, следующие вопросы:

➤ Языки

- Бюро поручило секретариату обратиться к Управлению по правовым вопросам Организации Объединенных Наций за разъяснением в отношении идентичности значения терминов, упомянутых в пункте 2.1 документа TRANS/BUR.2003/4, в связи с вопросами, затронутыми МСАТ;
- Бюро просило передать ответ Управления по правовым вопросам ООН на этот запрос Рабочей группе WP.30 с указанием принять его выводы во внимание в целях обеспечения устойчивости Конвенции МДП;
- Бюро отметило, что в ответах договаривающихся сторон МДП на вопросник (TRANS/BUR.2003/3) не упоминается причинно-следственная связь между недавним кризисом и текстами Конвенции МДП на разных официальных языках.

➤ Процедуры пересмотра Конвенции МДП/различные тексты Конвенции

Бюро:

- приняло к сведению мнение МСАТ о том, что было бы предпочтительно осуществлять этапы I и II процесса пересмотра МДП в соответствии со статьей 62 Конвенции (TRANS/BUR.2003/4, пункт 2.2). Бюро признало, что решение о процедуре пересмотра, выбранное в соответствии со статьей 59,

было принято договаривающимися сторонами единогласно и с согласия МСАТ в целях срочного осуществления поправок. Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций согласилось с этой процедурой;

- в свете вышеизложенного и с учетом разъяснений, представленных МСАТ, Бюро не смогло установить какую-либо четкую причинно-следственную связь с недавним кризисом;
  - в целях обеспечения единообразного применения Конвенции во всех договаривающихся сторонах поручило секретариату запросить у договаривающихся сторон информацию о ходе применения различных пересмотренных вариантов Конвенции и проблемах, возникающих в этой связи;
  - также просило МСАТ представить информацию об осуществлении различных поправок к Конвенции МДП.
- Торговля и тенденции в сфере преступной деятельности

Бюро:

- придерживалось того мнения, что проблему борьбы с мошенничеством и нарушениями можно по существу решать путем повышения эффективности нынешних мер контроля и принятия дополнительных мер;
- отметило, что Административный комитет Конвенции МДП в ближайшем будущем рассмотрит вопрос о включении в Конвенцию положений, касающихся системы контроля за прекращением действия книжек МДП;
- также приняло к сведению, что, как ожидается, WP.30 в ближайшем будущем рассмотрит другие предложения по поправкам к Конвенции МДП, касающиеся ее применения;
- далее отметило, что ИСМДП включил вопрос о борьбе с мошенничеством в программу работы в качестве самого приоритетного вопроса, в частности, решив сосредоточить внимание на обеспечении единообразных процедур доступа для операторов;

- подчеркнуло, что объединения-эмитенты несут основную ответственность за допуск к использованию процедуры МДП только тех операторов, которые отвечают всем требованиям, изложенным в Конвенции.

➤ Финансовые потоки в рамках системы гарантий МДП

Бюро:

- с признательностью приняло к сведению предоставленную МСАТ информацию о финансовых потоках МСАТ (в швейцарских франках) в 2002 году (согласно счетам МСАТ 2002 года, утвержденным Генеральной Ассамблеей МСАТ 24 апреля 2003 года):
  - общие поступления, в том числе: 133 842 240
  - взносы 1 537 611
  - общие расходы Генерального секретариата МСАТ (управление сетью объединений) 6 308 655
  - общие расходы Департамента МСАТ (издержки на управление системой МДП и международной системой гарантий, включая управление рисками), в том числе: 127 826 264
  - страховые взносы за покрытие международной финансовой гарантии 35 854 000
- сочло, что эти разъяснения не отражают масштабов действительного риска МСАТ в связи с управлением системой гарантий и, в частности, риска, покрываемого страховщиками, и просило МСАТ предоставить Бюро в письменном виде дополнительные подробные сведения;
- вновь сослалось на решение Административного комитета МСАТ о том, что, согласно существующему тексту Конвенции МДП, принятие решений по бюджету ИСМДП и размеру сбора с книжек МДП относится исключительно к компетенции договаривающихся сторон Конвенции. Оно подчеркнуло, что МСАТ действует только в качестве посредника для перевода необходимых средств;

- приняло к сведению заявление представителя МСАТ, в соответствии с которым оговорка его организации по поводу перевода средств для бюджета ИСМДП на 2003 год была сделана по политическим соображениям и что эта оговорка не будет иметь никаких практических последствий для финансирования ИСМДП. В ответ на вопрос с места Директор указал на отсутствие какой-либо связи между i) оговоркой МСАТ в отношении бюджета ИСМДП и ii) уменьшенной продолжительностью срока действия контрактов сотрудников секретариата МДП. Было сочтено, что эти два фактора могут поставить под угрозу эффективную и непрерывную работу в рамках Конвенции МДП;
- приняло к сведению, что представитель МСАТ подтвердил намерение в отношении беспрепятственного финансирования ИСМДП в будущем;
- приняло также к сведению, что секретариат подтвердил перевод общей суммы для бюджета на 2003 год;
- было проинформировано секретариатом, что процесс пересмотра соглашения (перевод средств, роль и обязанности МСАТ) между ЕЭК ООН и МСАТ занял больше времени, чем ожидалось. Предполагалось, что это соглашение будет передано Председателю WP.30 для рассмотрения группой "друзей Председателя" в ближайшие недели;
- выразило свою обеспокоенность по поводу вышеупомянутой оговорки и, учитывая заявление представителя МСАТ относительно намерения не обострять ситуацию, приветствовало готовность МСАТ к сотрудничеству на основе улучшенной транспарентности и взаимного доверия;
- просило секретариат передать документы TRANS/BUR.2003/3, TRANS/BUR.2003/4 TRANS/BUR.2003/4/Add.1, а также перечни решений, согласованных Бюро на его совещании 10 и 11 июля 2003 года (TRANS/BUR.2003/11), WP.30 для дальнейшего рассмотрения.

e) **Рассмотрение вопросов, связанных с подготовкой докладов**

16. Бюро:

- отметило озабоченность, выраженную Российской Федерацией в документе TRANS/BUR.2003/8, относительно доклада Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (ECE/TRANS/152) и Административного комитета МДП (АС.2) (TRANS/WP.30/АС.2/69);
- рекомендовало АС.2 пересмотреть свой доклад (TRANS/WP.30/АС.2/69) на его следующей сессии и выяснить необходимость включения каких-либо отсутствующих частей;
- также приняло к сведению обеспокоенность Российской Федерации по поводу формулировки пункта 99 доклада КВТ (ECE/TRANS/152) и сочло, что по причине наличия документа зала заседаний только на английском языке, возможно, русскоязычные делегации столкнулись с трудностями при отслеживании хода обсуждения всех изменений, предложенных в ходе чтения доклада;
- учитывая ситуацию, изложенную в предыдущем пункте, и во избежание дублирования содержания этого пункта, отметило, что шестое предложение пункта 99 доклада Комитета (ECE/TRANS/152) следующего содержания: "Он указал, что цель системы МДП заключается в том, чтобы не выплачивать компенсацию за нарушения, совершенные организованными преступными группировками, и высказался за необходимость полного и эффективного применения Конвенции" может быть заменено следующим текстом: "Он высказался за необходимость полного и эффективного применения Конвенции". Бюро рекомендовало Комитету вновь рассмотреть формулировку пункта 99 на своей очередной сессии;
- во избежание любых проблем, касающихся составления доклада в будущем, Бюро рекомендовало Комитету следующее:
  - i) подготовку проектов докладов следует завершать в ходе сессии - в случае принятия такого решения заинтересованными органами, - пусть даже в виде перечня решений;
  - ii) Председателю следует прочитывать проекты докладов до их передачи для перевода и последующего выпуска в качестве документов зала заседаний (CRP);

- iii) в ходе чтения документов зала заседаний по возможности должны быть в наличии тексты на всех языках;
  - iv) в случае внесения поправок в документы зала заседаний в ходе чтения такие поправки должны передаваться в письменном виде всем присутствующим делегациям;
  - v) секретариату следует проверять окончательный вариант доклада вместе с Председателем до его рассылки по странам.
- Бюро обратило внимание на невозможность обеспечения наличия текстов документов зала заседаний, содержащих отчет об обсуждении в последний день совещания, в ходе чтения на всех языках в силу требования переводческих служб в отношении 24-часового срока.

f) **Рассмотрение вопросов, вытекающих из решений годовой сессии Европейской экономической комиссии 2003 года**

17. Бюро:

- приняло к сведению перечень существенных вопросов, касающихся исполнения решений годовой сессии 2003 года на уровне ОВО (TRANS/BUR.2003/5), в котором не предусмотрена очередность вопросов и отсутствуют решения;
- подчеркнуло тот факт, что у транспортного сектора имеются особые потребности, в частности в отношении частоты и продолжительности совещаний;
- подчеркнуло желательность определенной гибкости в осуществлении требований, упомянутых в этом перечне (см. также ECE/TRANS/152, пункт 8);
- отметило, что обычно "отменяющие" положения к транспортному сектору неприменимы в силу характера рассматриваемых вопросов.

g) **Проект стратегических целей Комитета**

Бюро:

- приняло к сведению новый проект стратегических целей Комитета, учитывающий предложения, высказанные Бюро и Комитетом (TRANS/BUR.2003/1, пункт 9);
- приняло к сведению замечания ряда членов Бюро, касающиеся предложенных изменений;
- согласилось с тем, что г-н Куртуа в сотрудничестве с секретариатом включит эти изменения в соответствующие разделы доклада о стратегических целях Комитета, который будет направлен всем членам Бюро для дополнительных комментариев;
- решило, что окончательный вариант документа по проекту стратегических целей Комитета следует принять на декабрьской сессии Бюро (3-4 декабря 2003 года);
- приветствовало готовность г-на Куртуа представить дополнительный документ, содержащий информацию о том, в какой степени осуществляемые виды деятельности уже учитываются в нынешних и предложенных стратегиях.

h) **Правовые документы ЕЭК ООН по транспорту, представляющие важность для неприсоединяющихся стран**

18. Бюро решило рассмотреть этот вопрос на своей следующей сессии, которая состоится 3-4 декабря 2003 года.

i) **Сотрудничество с ЕКМТ**

19. Бюро:

- рассмотрело документы ЕКМТ "Доклад о будущих направлениях деятельности ЕКМТ: от прогнозов к решениям" (ЕКМТ/СМ(2003)13/FINAL) и "Будущие направления деятельности ЕКМТ: декларация" (СЕМТ/СМ(2003)12/FINAL), принятые на восемьдесят седьмой сессии Совета министров ЕКМТ (Брюссель, 23-24 апреля 2003 года);

- было проинформировано, что в ходе Семинара по развитию транспортной инфраструктуры в условиях расширенной Европы, который будет организован совместно ЕКМТ, ЕК, ЕЭК ООН и ЕИВ (27-29 ноября 2003 года), будут проведены заседания по следующим темам: i) планирование развития инфраструктуры, ii) финансирование инфраструктуры, и iii) на пути к новой политике;
- указало, что в случае созыва совместных совещаний ЕЭК ООН и ЕКМТ необходимо учитывать разный характер работы, выполняемой этими двумя организациями: ЕЭК ООН в основном занимается техническими и правовыми вопросами, а ЕКМТ - политическими вопросами;
- не поддержало предложение об объединении органов ЕЭК ООН и ЕКМТ.

**j) Транспорт, окружающая среда и охрана здоровья**

20. Бюро:

- отметило, что на первом совещании Руководящего комитета Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), состоявшемся 10 и 11 апреля 2003 года (ЕСЕ/АС.21/2003/6), были рассмотрены следующие проекты предложений: i) координационный центр по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, ii) планы градостроительства для обеспечения устойчивого развития транспорта с учетом требований охраны здоровья и окружающей среды, iii) воздействие транспорта на здоровье человека и связанные с этим расходы, iv) разработка набора показателей для мониторинга интеграции аспектов охраны окружающей среды и здоровья в транспортную политику и ее воздействия на здоровье человека и окружающую среду;
- приветствовало достигнутые институциональные договоренности, включая обеспечение равного представительства в Бюро трех соответствующих секторов и двух подгрупп.

**к) Обзор документации и вебсайт Отдела транспорта**

21. Бюро:

- приняв к сведению информацию, касающуюся обзоров документации, проведенных на шестьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (18-20 февраля 2003 года) и сорок третьей сессии Рабочей группы по безопасности дорожного движения (31 марта - 3 апреля 2003 года) (TRANS/BUR.2003/9), просило другие вспомогательные органы КВТ также провести такой обзор документации.

**л) Прочие вопросы**

**Организация совещания "за круглым столом" на шестьдесят шестой сессии Комитета**

22. Бюро:

- заслушало сообщение о ходе подготовки совещания "за круглым столом" по вопросу о саморегулирующихся транспортных системах и отметило в этой связи первый проект программы совещания "за круглым столом" (TRANS/BUR.2003/10);
- указало на необходимость максимально широкого освещения этого совещания "за круглым столом".

**Прочие вопросы**

23. Бюро:

- отметило, что на своей следующей сессии оно, в частности, обсудит  
i) правовые документы ЕЭК ООН в области транспорта, которые имеют значение для неприсоединяющихся стран, и ii) годовой документ, в котором содержится обзор транспортной ситуации и возникающих тенденций в области развития в странах - членах ЕЭК ООН.

m) **Сроки проведения следующей сессии**

24. Бюро, возможно, примет к сведению, что его следующую сессию намечено провести:

- 3-4 декабря 2003 года.

\* \* \*

**Приложение 3**

**ПЕРЕЧЕНЬ РЕШЕНИЙ, ПРИНЯТЫХ НА СЕССИИ БЮРО КОМИТЕТА  
ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ  
(3-4 декабря 2003 года)**

**а) Участники**

25. На совещании Бюро Комитета по внутреннему транспорту, которое проходило под председательством г-на П. Пеффгена (Германия), присутствовали следующие члены Бюро: г-н Дмитрий Зорин (Беларусь), г-н Бенуа Шевалье (Франция), г-н Петер Пеффген (Германия), г-жа Диаманто Зои (Греция), г-н Берт Ян Гриффиун (Нидерланды), г-жа Дана Мануэла Константину (Румыния), г-жа Людмила Ренн, г-жа Елена Федорова (Российская Федерация), г-н Жан-Клод Шнойвли (Швейцария), г-жа Умит Армангил, г-н Хакан Киванк (Турция), г-н Михайло А. Межерицкий (Украина), г-н Кристиан Дюфур (Европейская комиссия). Представитель Бельгии не смог принять участия в сессии.

**б) Утверждение повестки дня**

26. Бюро утвердило свою повестку TRANS/BUR.2003/12 дня без изменений.

**с) Рассмотрение вопросов, касающихся повестки дня шестьдесят шестой сессии Комитета по внутреннему транспорту**

**Вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии, Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций**

27. Бюро:

- было проинформировано о программе действий и декларации, принятых на Алма-Атинской конференции (28-29 августа 2003 года);
- согласилось с содержащимися в документе TRANS/2004/4/Add.1 предложениями о последующей деятельности ЕЭК ООН, которой необходимо заняться после Конференции, и рекомендовало Комитету дать дальнейшие указания секретариату относительно других возможных мероприятий, которые могли бы быть проведены.

**Межсекторальная деятельность: Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)**

28. Бюро было проинформировано о ходе работы в рамках ОПТОСОЗ и, в частности, о необходимости финансирования этапа оперативной деятельности по созданию координационного центра ОПТОСОЗ.

**Межсекторальная деятельность: транспорт и торговля**

29. Бюро согласилось с тем, что документ по вопросам транспорта и торговли следует скорректировать в отношении аспектов, связанных с транспортом, и вернуть в Отдел торговли. Бюро сочло, что, как правило, любой документ, касающийся вопросов транспорта, должен выпускаться только Отделом транспорта.

**Транспорт и безопасность**

30. Бюро решило оставить в пояснениях к повестке дня КВТ только первую фразу второго пункта следующего содержания: "Комитет, возможно, пожелает **принять к сведению**, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту на своей сорок седьмой сессии рассмотрела краткий доклад о деятельности, проводившейся в рамках соответствующих международных организаций по вопросам, касающимся безопасности в транспортном секторе, который был подготовлен секретариатом и распространен в качестве документа TRANS/SC.3/2003/12".

**Помощь странам с переходной экономикой**

31. Бюро:

- подчеркнуло важность организации семинаров в странах СНГ, способствующих решению практических транспортных проблем, и сочло целесообразным провести семинар по цифровому тахографу. Бюро рекомендовало КВТ рассмотреть все источники финансирования такого семинара, включая заводы-изготовители тахографов;
- обратило внимание на необходимость активного участия экспертов из стран СНГ в совещаниях Комитета и его вспомогательных органов;
- подчеркнуло необходимость выделения достаточных средств для поездок, с тем чтобы эксперты из стран СНГ могли участвовать в совещаниях ЕЭК ООН;

- отметило, что странам Кавказа и Центральной Азии, а также другим странам-членам не предоставляется надлежащая техническая помощь в транспортном секторе, в которой они нуждаются, поскольку в этой приоритетной области занят только один региональный советник;
- было проинформировано о возможности введения должности второго регионального советника после внутренних организационных преобразований в секретариате;
- вновь заявило о своей просьбе ввести должность второго регионального советника для Отдела транспорта и решило рассмотреть на своей следующей сессии функции, осуществляемые обоими региональными советниками, и выделить приоритетные направления помощи.

### **Тенденции и экономика транспорта**

#### 32. Бюро:

- в отношении пояснений, связанных с пунктом 11 а) i) повестки дня КВТ, - по предложению WP.5 просило включить второй пункт следующего содержания: "В связи с данным пунктом повестки дня КВТ мог бы провести обмен мнениями о возможной необходимости созыва в ближайшем будущем панъевропейской конференции по транспорту (TRANS/WP.5/34, пункт 11)";
- в отношении пояснений, связанных с пунктом 11 а) ii) повестки дня КВТ, - заслушало сообщение об итогах недавно состоявшегося Семинара по развитию транспортной инфраструктуры в условиях расширенной Европы, который был организован совместно ЕКМТ, ЕК, ЕЭК ООН и ЕИБ, и просило секретариат сформулировать предложения о последующей деятельности по его результатам для рассмотрения Комитетом;
- рекомендовало Комитету поддержать мероприятия, проведенные на данный момент Турцией и Российской Федерацией в связи с организацией демонстрационных пробегов поездов по транссибирским и южным евро-азиатским транспортным коридорам;
- предложило секретариату связаться с Европейской комиссией на предмет совместной организации семинара по грузовым потокам в Средиземноморье.

## Автомобильный транспорт

### 33. Бюро:

- в отношении пояснений, связанных с пунктом 12 а) i) повестки дня КВТ, - согласилось с тем, что первую фразу второго пункта пояснений целесообразно изменить следующим образом: "Комитет, возможно, пожелает также **отметить**, что на своей девяносто седьмой сессии SC.1 приняла предложения по внесению поправок в приложение I к МСА (TRANS/SC.1/373)";
- отметив расхождения между параметрами инфраструктуры, предусмотренными в СМА и для азиатской сети автомагистралей (АСА), полагало, что если эти две сети включают одни и те же дороги, то должны применяться параметры, основанные на более жестких требованиях;
- рекомендовало Комитету **одобрить** проведение специального совещания по КДПГ в 2003 году, если возникнет такая необходимость, для завершения подготовки текста нового протокола на основе выбранного предложения, с тем чтобы его можно было окончательно принять на девяносто восьмой сессии SC.1;
- в связи со Сводной резолюцией СР.4 поручило секретариату обеспечить рассылку правительствам окончательного варианта, принятого SC.1 (TRANS/SC.1/2002/4/Rev.3), и перечня оговорок, сделанных в отношении этого текста, до 20 декабря 2003 года. Комитету рекомендуется утвердить окончательный текст и принять решение о целесообразности сохранения текста в квадратных скобках, касающегося виз;
- приняв к сведению решение SC.1 по вопросу о выдаче виз профессиональным водителям, тем не менее рекомендовало создать неофициальную группу для детального изучения ответов на вопросник и выработки предложений, направленных на упрощение порядка выдачи виз.

### **Безопасность дорожного движения**

34. Бюро:

- в отношении последующей деятельности во исполнение резолюций Генеральной Ассамблеи по вопросу о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения - решило, что ввиду заседания Генеральной Ассамблеи, которое состоится 14 апреля 2004 года: i) секретариату в консультации с Председателем WP.1 следует подготовить записку с описанием глобальной роли, которую WP.1 может играть в ходе работы во исполнение этих резолюций; ii) данную записку следует представить на очередной сессии Комитета по внутреннему транспорту, с тем чтобы Комитет мог дать указания WP.1; iii) WP.1 следует конкретизировать свою будущую роль на сорок четвертой сессии (6 апреля 2004 года); и iv) Председателю WP.1 и/или Директору Отдела транспорта следует представить предложения, касающиеся будущей роли WP.1, Генеральной Ассамблее на ее специальном заседании, посвященном глобальному кризису в области безопасности дорожного движения (14 апреля 2004 года).

### **Безопасность в туннелях**

35. Бюро рекомендовало Комитету рассмотреть и одобрить рекомендации Многопрофильной группы экспертов по безопасности в (железнодорожных) туннелях.

### **Железнодорожный транспорт**

36. Бюро решило изучить опыт проведения совместных совещаний ЕКМТ/ЕЭК ООН по железнодорожным и комбинированным перевозкам, прежде чем рассматривать возможность распространения этой практики на другие вспомогательные органы Комитета.

### **Внутренний водный транспорт**

37. Бюро рекомендовало Комитету одобрить i) резолюцию № 51 о поправке к правилам "Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП)" (документ TRANS/SC.3/2003/4) и ii) предварительное решение Рабочей группы по внутреннему водному транспорту о принятии поправок к Рекомендациям, касающимся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (TRANS/SC.3/2004/1).

### **Комбинированные перевозки**

38. Бюро рекомендовало Комитету продлить мандат Специальной группы экспертов по режимам гражданской ответственности, регулирующим мультимодальные перевозки, с тем чтобы отслеживать ход работы в рамках ЮНСИТРАЛ и не только проанализировать ответы на вопросник ЮНКТАД, но также провести собственное исследование целесообразности принятия такой конвенции, регламентирующей вопросы ответственности.

### **Облегчение пересечения границ**

39. Бюро рекомендовало Комитету продлить мандат Группы экспертов по процессу пересмотра МДП на 2004 год.

### **Перевозка опасных грузов**

40. Бюро поручило секретариату подготовить дополнительную пояснительную записку для Комитета с изложением обоснования и значения КГПОГ.

### **Статистика транспорта**

41. Бюро рекомендовало Комитету принять обе резолюции по обследованиям движения по автомобильным и железным дорогам в 2005 году.

### **Проект программы работы на 2004-2008 годы**

42. Бюро:

- рекомендовало Комитету изменить элемент о) подпрограммы 02.1 (тенденции и экономика транспорта) следующим образом:

Ожидаемый результат: подготовка **секретариатом** доклада за двухгодичный период о ходе работы в рамках **проекта** создания постоянного сообщения между Европой и Африкой через Гибралтарский пролив (следующий доклад: ~~2003~~ **2005** год).

- учитывая изменение, внесенное в подпрограмму 02.1, рекомендовало Комитету утвердить программу работы на период 2004-2008 годов, содержащуюся в документе TRANS/2004/3".

### **Расписание совещаний в 2004 году**

43. Бюро рекомендовало Комитету рассмотреть и утвердить перечень совещаний, распространенный в документе TRANS/2004/5.

#### **d) Стратегические цели Комитета**

44. Бюро:

- рассмотрело проект стратегических целей Комитета (TRANS/BUR.2003/6/Rev.2) и прокомментировало ряд отраженных в нем аспектов. Измененный вариант этого документа был принят Бюро и будет включен в приложение к перечню решений текущей сессии Бюро;
- рекомендовало КВТ принять записку о стратегических целях Комитета (добавление 1);
- выразило свою признательность за подготовленный г-ном Куртуа документ (см. добавление 2), в котором содержится информация, дополняющая проект стратегических целей, и изложены вопросы, которыми уже занимаются вспомогательные органы Комитета;
- решило рекомендовать Комитету, чтобы вспомогательные органы ознакомились с приведенной в этом дополнительном документе таблицей в свете своих программ работы, выделили те вопросы, которые могут быть добавлены в их соответствующие программы работы, и сформулировали пункты, которые необходимо включить в программу работы. Таблицы, пересмотренные вспомогательными органами, будут представлены для обсуждения на совещании Бюро в декабре 2004 года;
- последствия для имеющихся ресурсов в связи с рассмотрением вопроса о добавлении таких новых пунктов в программы работы вспомогательных органов будут оценены секретариатом и доведены до сведения Бюро.

e) **Проект "Голубой коридор"**

45. Бюро:

- поддержало предложения правительств Греции и Турции о том, чтобы рекомендовать Целевой группе по проекту "Голубой коридор" рассмотреть возможность включения новых экспериментальных коридоров на территории Греции и Турции;
- приветствовало предложение относительно возможности проведения международного семинара по проекту "Голубой коридор";
- рекомендовало тщательно изучить все источники и методы финансирования проекта, включая участие частного сектора.

f) **Правовые документы ЕЭК ООН по транспорту, имеющие значение для неприсоединяющихся стран**

46. Бюро просило секретариат дополнить документ TRANS/BUR.2003/7 запиской с указанием критериев отбора включенных в этот документ правовых текстов.

g) **Годовой доклад**

47. Бюро рекомендовало Комитету сохранить в повестке дня вопрос о подготовке годового доклада и предложило поместить на вебсайт Отдела транспорта связанные с этим документом национальные сообщения.

h) **Круглый стол на тему "Саморегулирующиеся транспортные системы"**

48. Бюро:

- приняло к сведению информацию о ходе работы по подготовке совещания "за круглым столом" и предложило членам Комитета принять в нем активное участие;
- просило секретариат как можно шире распространить информацию об этом совещании "за круглым столом" и отметило предложение российской делегации сделать на нем сообщение.

**i) Обзор документации и вебсайт Отдела транспорта**

49. Бюро:

- приняло к сведению документ TRANS/BUR.2003/9/Add.1, касающийся обзора документации, и для облегчения связи между секретариатом и национальными органами предложило правительствам как можно шире пользоваться вебсайтом Отдела транспорта;
- рекомендовало указывать адрес вебсайта, на котором можно ознакомиться с документацией, на обложках всех документов.

**j) Прочие вопросы**

50. Бюро:

- приняло к сведению письмо Генерального секретаря МСАТ г-на М. Марми от 18 сентября 2003 года на имя Председателя КВТ г-на П. Пеффгена с просьбой о внесении изменений в те части доклада о работе совещания Бюро (10-11 июля 2003 года), которые касаются МДП;
- изучило сообщение МСАТ, касающееся МДП, и выразило свое мнение о том, что текст доклада о последнем совещании Бюро (10-11 июля 2003 года) правильно отражает ход обсуждения и принятые решения. Кроме того, Бюро полагало, что для обеспечения эффективности международных перевозок требуется новаторский подход, призванный содействовать рациональному развитию международного обмена между странами.

**k) Сроки проведения следующих совещаний**

51. Бюро, возможно, примет к сведению, что его следующие совещания планируется провести:

- 16 февраля 2004 года (вторая половина дня)
  - 20 февраля 2004 года (первая половина дня).
-

### Добавление 1 к приложению 3

## ПРОЕКТ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ КОМИТЕТА

### 1. Общие соображения

1. Положения о круге ведения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН, изложенные в документе ECE/TRANS/97, были определены на его пятьдесят пятой сессии (1993 год) после крупных геополитических изменений в Европе. Следует напомнить, что в настоящее время в ЕЭК ООН в общей сложности насчитывается 55 государств-членов, из которых 15 являются членами ЕС, 2 - участниками Европейской экономической зоны, 12 - кандидатами на присоединение к ЕС, 2 - ассоциированными членами ЕС и еще 2 государства имеют специальный статус при ЕС. Кроме того, половину из ее государств-членов можно считать странами с переходной экономикой. Поэтому, по всей видимости, КВТ является единственным форумом, в рамках которого общие стандарты могут применяться к обеим группам стран, т.е. к странам, которые входят в ЕС, и к остальным странам.

2. В области наземного транспорта КВТ играет ключевую роль, поскольку он соответствует потребностям, которые не могут быть удовлетворены другими международными организациями: он занимается разработкой комплекса правил для всех видов наземного транспорта на панъевропейском уровне с участием всех его членов. Такая регламентирующая система включает соглашения и конвенции, служащие основой для национальной юрисдикции государств-членов. Эти правовые документы направлены на создание эффективных и взаимосвязанных сетей транспортной инфраструктуры, облегчение пересечения границ, а также на согласование правил безопасности и охраны окружающей среды, технических стандартов и правил дорожного движения.

3. КВТ уже достиг ощутимых результатов: сеть дорог категории E, сети железнодорожного, внутреннего водного транспорта и комбинированных перевозок, расширение этих сетей за счет территории Кавказа и Центральной Азии, правила в области конструкции транспортных средств, создание Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, правила дорожного движения и предписания, регулирующие автомобильные перевозки, а также перевозки опасных грузов, Конвенция МДП и т.д. Кроме того, КВТ занимается разработкой рекомендаций и резолюций и способствует обмену передовым опытом.

4. В качестве одного из вспомогательных органов Организации Объединенных Наций КВТ играет определяющую роль и на международной арене.

5. С учетом широкого диапазона вопросов, охватываемых кругом ведения КВТ, он должен всегда устанавливать приоритеты. Ранее, на основе решения O(45) Комиссии, КВТ определил следующие приоритетные направления: конструкция транспортных средств, перевозка опасных грузов, безопасность дорожного движения, инфраструктура транспорта и комбинированные перевозки. Впоследствии Комитет дополнил этот перечень, добавив в него таможенные вопросы, связанные с транспортом. Недавно, следуя рекомендациям, изложенным в Плане действий ЕЭК 1997 года, Комитет доработал свою программу работы, установив приоритеты по каждому элементу работы.
  
6. Нынешние или будущие важные изменения, такие, как европейская интеграция, новые технологии, рост объема торговли и новые ожидания в обществе, ставят перед Комитетом новые задачи, в результате чего возникает необходимость пересмотра его приоритетов и стратегии.
  
7. Транспортная политика должна служить целям социально-экономического развития. Поэтому она должна учитывать следующие три фактора:
  - доступность транспорта и равномерность движения;
  - общая и эксплуатационная безопасность;
  - учет требований охраны окружающей среды и здоровья.
  
8. Среди этих трех групп целей первая (доступность транспорта и равномерность движения), по всей видимости, считается одной из наиболее "традиционных", но в то же время, возможно, и наиболее игнорируемой. Однако многочисленные проблемы, связанные с пропускной способностью сетей (их перегруженность и узкие места, эксплуатационная совместимость, недостаточное использование сетей железнодорожных и водных путей, управление транспортными потоками и т.д.), также имеют крайне важное значение.
  
9. В этой связи необходимо, чтобы КВТ уделял особое внимание изучению указанных проблем и их урегулированию.
  
10. Стратегический подход предполагает также необходимость уделения пристального внимания новым проблемам по мере их возникновения, новым техническим или технологическим возможностям и тенденциям, которые будут определять развитие транспорта завтрашнего дня, а также выявлению возможных решений, применимых в странах-членах.

11. В качестве примера можно выделить несколько факторов, способных привести к серьезным проблемам в будущем или изменить существующие подходы к работе:

- развитие транспортных связей Европа - Азия;
- использование телематики и саморегулирующихся транспортных систем (транспортные средства, инфраструктура);
- старение населения;
- европейская интеграция;
- появление экологически более чистых технологий, используемых в силовых установках, с применением новых источников энергии;
- воздействие электронной торговли на транспорт;
- безопасность на транспорте;
- взимание платы за пользование инфраструктурой;
- глобализация мировой экономики и ее последствия для транспорта.

В ответ на эти вызовы Комитет мог бы, например, сосредоточить свое внимание на следующих задачах:

- создание, улучшение и унификация международного транспортного законодательства, а также контроль за его осуществлением;
- развитие автодорожной инфраструктуры, в частности транспортных коридоров восток-запад и север-юг;
- возможность более существенного облегчения транспортных операций;
- возможность ликвидации существующих барьеров для трансграничных перевозок (визовые проблемы, таможенные вопросы, взимание сборов и т.д.).

В таком случае подобные меры будут определены в стратегическом плане с учетом приоритетов и имеющихся средств.

12. КВТ будет принимать эти вопросы во внимание в своей стратегии в той мере, в какой они относятся к его компетенции, и может еще активнее способствовать деятельности, осуществляемой другими международными форумами.

## 2. Средства и методы

13. В рамках Комитета по внутреннему транспорту действуют постоянные и специальные группы. Секретариатское обслуживание обеспечивается Отделом транспорта. Секретариат, число сотрудников которого ограничено, управляет всем комплексом деятельности КВТ и его вспомогательных органов, а также работой, связанной с соглашениями и конвенциями.

14. С учетом неотложного характера и масштабности проблем и их технической сложности работа Комитета и его вспомогательных органов требует:

- расширения возможностей соответствующих служб по практической организации совещаний (документация, наличие залов заседаний, устный перевод, письменный перевод);
- создания условий для более активного участия делегатов в его работе;
- укрепления кадров в Отделе транспорта, включая сохранение должностей двух региональных советников;
- адаптации бюджетных возможностей ЕЭК ООН и его стран-членов;

15. В свете этих требований необходимо также уделить внимание, с одной стороны, анализу методов работы, эффективности и приоритетам, а с другой - возможностям изыскания новых источников финансирования.

16. Что касается методов работы, то предлагается следующее:

- желательно утверждать доклад в конце каждой сессии. Однако, если такой подход невозможен, вместо этого следует согласовывать перечень решений, в частности при рассмотрении правовых вопросов;
- доклады могут быть короче и концентрироваться на важнейших аспектах;

- обсуждение можно было бы ограничить вопросами, связанными с принятием решений и выводов по рассматриваемым темам;
- крайне необходимо избегать распространения документов на тех или иных рабочих языках с задержкой, поскольку зачастую это приводит к переносу рассмотрения вопросов или принятия решений по причине невозможности надлежащей подготовки делегатов к совещаниям;
- практика работы групп экспертов, занимающихся изучением конкретного вопроса и собирающихся в неофициальном порядке, позволила бы ускорить рабочий процесс; на пленарных заседаниях следовало бы рассматривать и утверждать только их доклады;
- решения по некоторым вопросам можно было бы принимать в соответствии с "категорией А", т.е. без заслушивания сообщений и без обсуждения, в ходе совещаний рабочих групп или КВТ.

Необходимо также:

- уделять более пристальное внимание приоритетам;
- определить четкий и конкретный круг ведения разных органов, который должен быть ограничен во времени;
- отказаться, пусть даже временно, от рассмотрения некоторых тем, по которым невозможно достичь прогресса либо из-за недостаточного политического согласия, либо из-за отсутствия интереса или необходимых условий;
- чаще создавать неофициальные группы по конкретным темам, а не передавать вопросы на рассмотрение вспомогательных органов.

17. Повышению эффективности работы Комитета по внутреннему транспорту могли бы, несомненно, способствовать более четкая координация и более тесное сотрудничество:

- в рамках организации (ЕЭК ООН) - применительно к межсекторальным вопросам или общим проблемам, касающимся нескольких рабочих групп;
- за пределами организации - в отношениях с другими международными учреждениями (ЕС, ЕКМТ...) или НПО (технические вопросы) и координационным департаментом стран СНГ;

- активизация работы ЕЭК ООН в странах Центральной и Восточной Европы, а также СНГ путем создания системы информирования и аналитических, консультативных и учебных центров по ключевым вопросам;
- развитие сотрудничества между ЕЭК ООН и международными финансовыми учреждениями в целях обеспечения поддержки крупных проектов, включая, в частности, инвестиционные проекты в странах переходного периода.

18. По всей видимости, особое значение имеют координация работы и сотрудничество с ЕКМТ, ЭСКАТО ООН и координационным совещанием СНГ по транспорту в целях:

- более четкого определения функций для обеспечения их взаимодополняемости;
- применения одинакового стратегического подхода;
- учета результатов работы и решений ЕКМТ;
- созыва совместных совещаний на уровне Бюро и рабочих групп;
- проведения совместных мероприятий.

19. Что касается ресурсов, то следовало бы изучить новые пути их изыскания:

- чаще обращаться к государствам-членам с просьбой временно командировать экспертов для работы в Отделе транспорта ЕЭК ООН;
- изучить возможность передачи поступлений от продажи публикаций и документов для финансирования деятельности КВТ;
- развивать партнерские отношения в целях организации некоторых конкретных мероприятий и оказания помощи в подготовке технической документации.

20. Наконец, для повышения роли Комитета по внутреннему транспорту представляется желательным более широко распространять информацию о важности его работы и его достижениях.

### **3. Принимаемые меры**

21. Комитету следует использовать имеющиеся наработки в области нормотворчества и установления стандартов, а также более эффективно осуществлять контроль за их соблюдением.

22. Вероятность возникновения "серьезных проблем в будущем" (см. пункт 11) ставит перед Комитетом по внутреннему транспорту задачу разработки конкретной стратегии действий.

23. С этой целью рабочие группы по возможности будут рассматривать в процессе своей деятельности новые возникающие тенденции и вопросы. Однако в некоторых случаях они, возможно, не в состоянии полностью учитывать в своей работе некоторые из часть этих проблем: либо эти проблемы не относятся к их компетенции или касаются областей, которые в значительной степени выходят за ее рамки, либо порядок функционирования рабочих групп таков, что им приходится заниматься только проблемами сегодняшнего дня.

24. Бюро посвятит часть своего времени разработке стратегии на основе результатов работы своих вспомогательных органов и опыта соответствующих председателей.

25. Прежде всего, представляется крайне важным наладить сотрудничество с ЕКМТ и соответствующими службами Европейской комиссии и координационным совещанием стран СНГ по транспорту, для того чтобы определить общую стратегическую позицию, распределить функции во избежание любого дублирования и обеспечить необходимый обмен информацией.

26. При необходимости Комитету следует обновлять намеченные им стратегические цели.

---

### Добавление 2 к приложению 3

## **ПРОЕКТ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ КОМИТЕТА**

Дополнительный документ, подготовленный г-ном А. Куртуа

Примечание: На своем совещании 10-11 июля 2003 года Бюро, рассматривая проект стратегических целей Комитета, пришло к выводу, что было бы целесообразно получить дополнительную информацию с указанием вопросов, которыми в настоящее время занимаются или не занимаются Комитет и его вспомогательные органы.

В этой связи Бюро приветствовало готовность г-на Куртуа представить дополнительный документ с указанием степени охвата вопросов, упомянутых в проекте стратегических целей, в существующих и предложенных стратегиях, отраженных в программе работы Комитета (TRANS/BUR.2003/11, пункт 6).

В свете обсуждений Бюро г-н Куртуа проанализировал проект программы работы КВТ, с тем чтобы определить степень охвата вопросов, перечисленных в пункте 11 проекта стратегических целей Комитета (TRANS/BUR.2003/6 (пересмотр 2)), в проекте программы работы Комитета.

Результаты этого анализа изложены в таблице ниже. В ней указывается, в какой мере вопросы, затронутые в проекте стратегических целей (TRANS/BUR.2003/6 (пересмотр 2), пункт 11), уже отражены в программе работы КВТ посредством установления соответствия элементов программы конкретным вопросам.

На основе этого анализа Бюро, возможно, примет к сведению вопросы, которые уже отражены в проекте программы работы Комитета, и определит те вопросы, которые могут быть дополнительно включены в программу работы в рамках последующей деятельности соответствующих вспомогательных органов КВТ.

Перечень вопросов (см. TRANS/BUR.2003/6 (пересмотр 2) пункт 11):

1. Развитие транспортных связей Европа-Азия;
2. Использование телематики и саморегулирующихся транспортных систем (транспортные средства, инфраструктура);
3. Старение населения;

4. Европейская интеграция;
5. Появление экологически более чистых технологий, используемых в силовых установках, с применением новых источников энергии;
6. Воздействие электронной торговли на транспорт;
7. Безопасность на транспорте;
8. Взимание платы за пользование инфраструктурой;
9. Глобализация мировой экономики и ее последствия для транспорта.

ОРГАН	ВОПРОСЫ								9
	1	2	3	4	5	6	7	8	
WP.5 02.1	ПД <sup>1</sup> : (f)			ПД <sup>1</sup> : (j)(a)					ПД <sup>1</sup> : (a)
SC.1 02.2.1 02.2.2	I(a)(a)	(a)(e)				(e)		(c)	
WP.1 02.3			(b)						
WP.29 02.4.1 02.4.2		(a)			(a) (a)		(a)		
SC.2 02.5.1 02.5.2	I(g)	(ii)	I(e)	I(a) (c)					
SC.3 02.6.1 02.6.2	(a)	(k)(l)(m)		(a) (c)(f)	(a)(b)(d)(f)(n)	(n)			
WP.15 02.7							(a)(b)(c)		(a)
TOCO3 02.8									
WP.24 02.9	(b)(h)	(d)(e) (f)	(f)						(c)
WP.30 02.10	(h)	(f)(g)		(f)(e)		(f)(g)	(a)(f)(g)		(b)(c)
WP.11 02.11				(i)					
WP.6 02.12.1 02.12.2			(a)(ii)						