



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/111
3 May 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

Рабочая группа ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике

**ДОКЛАД И РЕЗЮМЕ РЕШЕНИЙ, ПРИНЯТЫХ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ НА ЕЕ
СОРОК ПЯТОЙ СЕССИИ
(Женева, 30 марта 2006 года)**

УЧАСТНИКИ

1. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Греции, Латвии, Литвы, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии и Черногории, Словакии, Турции, Украины, Франции и Швейцарии. Была представлена Европейская комиссия (ЕК). Присутствовал представитель Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД). Были представлены следующие неправительственные организации: Ассоциация управляющих европейской железнодорожной инфраструктурой (УЕЖДИ); Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП); Международное бюро по контейнерам (МБК); Международная федерация транспортно-экспедиторских

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

ассоциаций (ФИАТА); Международная ассоциация по мультимодальным перевозкам (МАМП); Международная организация по стандартизации (ИСО); Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ); Международный союз компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП); Международный союз железных дорог (МСЖД).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2 Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/110), включив в нее следующий дополнительный пункт:

- 8 d) Электронный перечень стандартов и параметров СЛКП (электронная "Желтая книга").

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ)

3. Рабочая группа была проинформирована об итогах работы шестьдесят восьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (7-9 февраля 2006 года) и о результатах работы шестьдесят первой сессии ЕЭК ООН (21-23 февраля 2006 года). КВТ одобрил мероприятия, проведенные Рабочей группой в 2005 году, и поддержал рекомендацию о разработке "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве, которая была ранее одобрена Советом министров ЕКМТ (ECE/TRANS/166). ЕЭК ООН утвердила план работы по реформированию ЕЭК, в соответствии с которым была создана новая структура управления, и определила новые приоритеты в своей программе работы, предусматривающие укрепление подпрограммы по транспорту, и в частности ее элементов, касающихся пересечения границ и экологических аспектов транспорта (E/ECE/1434/Rev.1).

НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

4. Представители Австрии, Венгрии, Германии, Сербии и Черногории, МКЖТ, ИСО, МСЖД и МСККП проинформировали Рабочую группу о последних изменениях, происшедших в области интермодальных перевозок в Европе, о проведенных исследованиях и международных конференциях (ECE/TRANS/WP.24/2006/3, неофициальные документы 2 и 5 (2006)).

**ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ СЕМИНАРА
ЕКМТ/ЕЭК ООН ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ МЕЖДУ
ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ (КИЕВ, 27-28 СЕНТЯБРЯ 2004 ГОДА)**

5. Вопрос о последующей деятельности в контексте Киевского семинара был рассмотрен в рамках сегмента ЕКМТ Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН 29 марта 2006 года с учетом итогов обсуждений, состоявшихся на ее сессиях в марте и сентябре 2005 года (TRANS/WP.24/2005/1; TRANS/WP.24/107, пункты 4-6; TRANS/WP.24/109, пункты 4-12), а также рамочного плана действий по стимулированию интермодальных перевозок на транспортных маршрутах между Европой и Азией, который был принят Советом министров ЕКМТ в 2005 году.
6. В соответствии с этим планом действий и исходя из документа, подготовленного председателем (ECE/TRANS/WP.24/2006/1), Совместная рабочая группа приветствовала высказанную Украиной готовность взять на себя функции наблюдателя по маршрутам интермодальных перевозок Север-Юг и Запад-Восток, которые являются частью евро-азиатских транспортных коридоров, указанных в приложении 1 к настоящему докладу.
7. Этот наблюдатель будет выполнять функции информационного центра по интермодальным транспортным операциям в этих двух коридорах, обеспечивать форум для обмена мнениями между операторами и правительствами и при необходимости принятие корректировочных мер на основе используемой в других сферах оптимальной практики, а также типовых планов действий и соглашений о партнерстве, подготовленных Рабочей группой.
8. Положения, регламентирующие функционирование наблюдателя, первый компендиум оптимальной практики, текущие и дальнейшие планы развития, а также применимые для этих двух коридоров параметры инфраструктур и услуг будут подготовлены Украиной в сотрудничестве с секретариатами ЕКМТ и ЕЭК ООН и с председателями Совместной рабочей группы. Было высказано мнение, что помощь наблюдателю в деле анализа собранной информации должна оказывать группа экспертов. В состав этой группы могли бы войти представители заинтересованных правительств и компетентных международных организаций, и в принципе эта группа могла бы работать на основе переписки по электронной почте.
9. Первый доклад о полученном опыте и достигнутых результатах должен быть представлен на рассмотрение Совместной рабочей группе ЕКМТ/ЕЭК ООН на ее осенней сессии в 2007 году (предельный срок представления документов: 30 июня 2007 года).

10. С более подробной информацией о рассмотрении этого вопроса Совместной рабочей группой ЕКМТ/ЕЭК ООН можно ознакомиться в докладе сегмента ЕКМТ (www.cemt.org).

ПРОЦЕДУРЫ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ, СВЯЗАННЫЕ С ИНТЕРМОДАЛЬНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ ОПЕРАЦИЯМИ В ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОМ КОНТЕКСТЕ

11. Рабочая группа напомнила, что на состоявшемся в Киеве семинаре ЕКМТ/ЕЭК ООН постоянно возникающие проблемы при пересечении границ, особенно в ходе железнодорожных перевозок, были названы одним из слабых мест в деле эффективного развития транспортных связей между Европой и Азией (TRANS/WP.24/2005/1). Впоследствии Совет министров ЕКМТ в своем плане действий подчеркнул, что проблеме облегчения пересечения границ необходимо уделять приоритетное внимание с учетом всех компонентов и всех видов транспорта, но с упором на железнодорожные перевозки.

12. В соответствии с этим решением Рабочая группа на своей последней сессии определила три стратегических элемента работы, которые в долгосрочной перспективе должны служить основой международной деятельности в этой области. Поэтому Рабочая группа рекомендовала незамедлительно рассмотреть на компетентных международных форумах ряд вопросов краткосрочного характера (TRANS/WP.24/109, пункт 18):

- а) Унифицированная правовая система регулирования железнодорожных перевозок, которая должна устранить нынешнее разделение на режимы КОТИФ и СМГС

Рабочая группа отметила, что разработка единой накладной МГК/СМГС, которой занимались МКЖТ и ОСЖД, завершена. Планируется, что после подготовки соответствующего персонала (работников грузоотправителей, грузополучателей, железных дорог и таможенных органов) новая накладная, служащая подтверждением существования договоров железнодорожной перевозки как МГК, так и СМГС, начнет применяться на добровольной основе с 1 сентября 2006 года и вначале будет использоваться лишь на некоторых транспортных коридорах. В настоящее время ведется разработка стандартных положений об ответственности и согласованных условий договоров.

- б) Единая система железнодорожного таможенного транзита

Рабочая группа отметила, что 9 февраля 2006 года КВТ принял текст Конвенции ЕЭК ООН о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС, которая

предусматривает признание накладной СМГС в качестве таможенного документа в странах - членах СМГС, которые ратифицировали эту Конвенцию. Новая Конвенция открыта для подписания с 1 июня 2006 года.

- с) Приложение о международных железнодорожных перевозках к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 года)

Рабочая группа отметила, что 9 февраля 2006 года Комитет по транспорту принял решение о том, что такое приложение должно быть разработано Рабочей группой ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), в первоочередном порядке. В целях завершения разработки этого приложения и до передачи его для принятия Административному комитету Конвенции "О согласовании" необходимо организовать совместное совещание представителей различных заинтересованных групп и межправительственных организаций, включая Рабочую группу, ОТИФ и ОСЖД.

13. Рабочая группа приветствовала прогресс, достигнутый в деле осуществления указанных выше трех стратегических элементов деятельности. Она просила секретариат и впредь отслеживать все изменения в этой области, а также приложить все усилия для содействия урегулированию еще не решенных проблем. Кроме того, Рабочая группа просила нового наблюдателя (см. пункт б) представить доклад о полученном опыте в этой области, в частности в деле применения единой накладной МГК/СМГС.

СОГЛАСОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

14. Рабочая группа отметила, что после проведения двух "слушаний" с участием представителей заинтересованных отраслей (TRANS/WP.24/2000/3) она уже рассмотрела в 2002 году конкретные меры по согласованию и гармонизации существующих и во многом различающихся режимов гражданской ответственности при интермодальных перевозках в Европе (TRANS/WP.24/95, пункты 46-53; TRANS/WP.24/2002/5, пункты 6 и 7). МТК, рассматривая в 2005 году вопрос о подготовке Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) проекта договора о перевозке грузов полностью или частично морским транспортом, проявил интерес к установлению режима гражданской ответственности, который был бы применим к интермодальным перевозкам в Европе, включая автомобильные, железнодорожные, внутренние водные и только малые каботажные перевозки. Комитет просил Рабочую группу подготовить, если это необходимо, предложения по решению этих проблем на общеевропейском уровне

(TRANS/WP.24/107, пункты 23-25; ECE/TRANS/162, пункт 104; TRANS/WP.24/101, пункты 24-28).

15. С учетом этого Рабочая группа приняла к сведению подготовленное по просьбе Европейской комиссии исследование, работа над которым велась в рамках открытого процесса консультаций и которое поэтому не обязательно отражает точку зрения Европейской комиссии (неофициальный документ № 1 (2006)). В этом исследовании содержится первый проект единообразных правил, регулирующих ответственность при интермодальных перевозках, где риск сконцентрирован на одной стороне и где предусматривается строгая и полная ответственность перевозчика по договору (оператора интермодальной перевозки) за все виды потерь (ущерб, утрата, задержка) независимо от того, на каком этапе перевозки были понесены потери, и причин таких потерь.

16. При рассмотрении этого вопроса Рабочей группой было выражено мнение, что содержащиеся в исследовании правила установления ответственности при интермодальных перевозках являются, по-видимому, шагом в правильном направлении, поскольку они обеспечивают простые, транспарентные, единообразные и строгие рамки ответственности, согласно которым ответственность возлагается на оператора мультимодальной перевозки. Было сочтено необходимым более детально рассмотреть ряд вопросов, например, предлагаемые механизмы выхода из системы или предельный уровень ответственности, приняв при этом во внимание существующие на рынке условия, различные имеющиеся договорные решения (МСККП, ФИАТА, ЮНКТАД/МТП), а также цели и политику правительств в области европейских интермодальных перевозок. Необходимо будет также тщательно рассмотреть вопрос о соответствующем географическом охвате действия такого режима, поскольку большая часть европейских интермодальных транспортных операций выходит далеко за рамки границ Европейского союза.

17. Рабочая группа, исходя из своего конкретного мандата, который был утвержден Комитетом по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/162, пункт 4), пришла к мнению о том, что, возможно, настало время рассмотреть вопрос о конкретных мерах по выработке общеевропейского режима гражданской ответственности в области интермодальных перевозок, включая автомобильные, железнодорожные, внутренние водные и каботажные морские перевозки. С этой целью и до вынесения конкретного решения секретариату было поручено внимательно следить за работой, проводимой в этой области Европейской комиссией, и сотрудничать с ее службами.

18. В этом контексте Рабочая группа также провела обзор последних мероприятий ЮНСИТРАЛ в области подготовки проекта договора о перевозке грузов частично или

полностью по морю. Было высказано мнение, что проект этого договора, помимо того, что он крайне сложен, в случае его принятия создаст еще один режим международного права в области морских перевозок, кроме того, он в значительной мере не отвечает интересам европейских операторов интермодальных перевозок и их клиентов. В его нынешней форме он может также вступить в противоречие с существующим европейским законодательством в области наземных перевозок и со вполне сформировавшейся деловой практикой (европейские критерии: КДПГ, КОТИФ/МГК и СМГС). Было также отмечено, что предусматриваемый этим проектом новый режим не отвечает потребностям правительств европейских стран, которые заинтересованы в создании для интермодальных транспортных операций в Европе единообразного и транспарентного режима ответственности, обеспечивающего равные условия для всех видов транспорта.

РОЛЬ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ЕВРОПЕЙСКИХ РЫНКАХ ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКИ ГРУЗОВ И ПОЧТОВЫХ ОТПРАВЛЕНИЙ

19. После обсуждения Рабочей группой на ее последней сессии вопроса о возможной роли интермодальных перевозок на динамично развивающихся европейских рынках экспресс-доставки грузов и почтовых отправок представитель Европейского объединения по комбинированным перевозкам (ЕОКП) проинформировал ее о результатах исследования, посвященного этому вопросу (неофициальный документ № 4 (2006)).

20. Это исследование показало, что добиться тех весьма высоких стандартов качества и логистики, которые необходимы на этих рынках в том, что касается скорости, надежности и отслеживаемости, можно лишь в случае значительного и постоянного повышения провозной способности национального и международного железнодорожного транспорта. В настоящее время это, как правило, не обеспечивается, за исключением некоторых транспортных коридоров Север-Юг с большим грузооборотом. Однако, поскольку объем экспресс-перевозок, которые зачастую осуществляются между основными европейскими центрами в течение одной ночи, в ближайшие годы, как ожидается, значительно возрастет, наличие эффективных интермодальных транспортных систем может в принципе сыграть важную роль на этом рынке, особенно на рынке магистральных перевозок.

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

а) Статус Соглашения СЛКП

21. Рабочая группа приняла к сведению, что после присоединения к Соглашению СЛКП 4 января 2006 года Сербии и Черногории, а 23 марта 2006 года - Украины, число Договаривающихся сторон Соглашения достигло 28².

22. Обновленный сводный текст Соглашения СЛКП содержится в документе ECE/TRANS/88/Rev.3, а также имеется на вебсайте Рабочей группы на английском, русском и французском языках (www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html)³.

б) Статус предлагаемых поправок, принятых Рабочей группой

23. Рабочая группа была проинформирована о том, что большой пакет предложений о поправках (TRANS/WP.24/2005/6), принятых Рабочей группой 8 марта 2005 года (TRANS/WP.24/107, пункт 11), был издан 19 августа 2005 года в качестве уведомления Депозитария C.N.646.2005.TREATIES-1. Если в течение шести месяцев от какой-либо непосредственно заинтересованной Договаривающейся стороны не поступит никаких возражений, то эти поправки, как ожидается, вступят в силу к концу мая 2006 года. После этого секретариат выпустит обновленный сводный текст Соглашения СЛКП в качестве документа ECE/TRANS/88/Rev.4.

с) Новые предложения о поправках

24. Напомнив о предложениях по поправкам, которые были представлены Польшей и Словакией на ее предыдущей сессии (TRANS/WP.24/109, пункт 28), Рабочая группа, на основе документа ECE/TRANS/WP.24/2006/2, вновь рассмотрела эти предложения,

² Австрия; Беларусь; Бельгия; Болгария; Венгрия; Германия; Греция; Грузия; Дания; Италия; Казахстан; Люксембург; Нидерланды; Норвегия; Польша; Португалия; Республика Молдова; Российская Федерация; Румыния; Сербия и Черногория; Словакия; Словения; Турция; Украина; Франция; Хорватия; Чешская Республика; Швейцария.

³ Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

касающиеся приложений I и II к Соглашению СЛКП. Договаривающиеся стороны Соглашения СЛКП, представители которых присутствовали и участвовали в голосовании, единогласно приняли эти предложения, приводимые в приложении 2 к настоящему докладу. Секретариату было поручено препроводить их в должное время Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций в его качестве депозитария Соглашения СЛКП для выпуска требуемых уведомлений Депозитария.

25. Рабочая группа также рассмотрела в предварительном порядке предложения о поправках к приложениям I и II к Соглашению СЛКП, которые были представлены Латвией (неофициальный документ № 3 (2006)). После проведения необходимых консультаций со странами и Договаривающимися сторонами, которых непосредственно касаются эти поправки, Рабочая группа решила вновь рассмотреть эти предложения на одной из своих предстоящих сессий, возможно, в увязке с вопросами о соответствующих важнейших линиях комбинированных перевозок и объектах в Беларуси, Литве, Российской Федерации и Эстонии.

26. Рабочая группа также приняла к сведению информацию о ходе работы по подготовке еще одного пакета предложений о поправках, связанных с расширением сети СЛКП с целью охвата Центральной Азии и Кавказа ([TRANS/WP.24/2005/2](#)).

**d) Электронный перечень стандартов и параметров СЛКП
(электронная "Желтая книга")**

27. Рабочая группа была проинформирована о ходе работы по созданию вебсайта, который обеспечит в онлайн-режиме доступ к перечню имеющихся стандартов и параметров СМЖЛ и СЛКП, ранее публиковавшихся в серии таких называемых "желтых книг". Эта новая система позволит получать доступ к более чем 40 стандартам и параметрам инфраструктуры и услуг, которые используются на всех железнодорожных линиях, охватываемых соглашениями СМЖЛ и СЛКП. На более позднем этапе можно будет включить временные ряды данных, а также данные, касающиеся других соглашений по инфраструктуре, относящихся к кругу ведения ЕЭК ООН, таких, как СМА (дороги категории "Е") и СМВП (внутренний водный транспорт).

28. Рабочая группа приветствовала эту инициативу секретариата, поскольку наличие такого вебпортала не только обеспечит мгновенный доступ ко всей информации о транспортных инфраструктурах в Европе, но и позволит вести эффективный мониторинг осуществления соглашений ЕЭК ООН в области инфраструктуры.

ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП

29. Протокол к Соглашению СЛКП подписали 15 стран и ратифицировали семь стран⁴, однако он еще не вступил в силу. Текст Протокола содержится в документах ECE/TRANS/122 и Corrs.1 и 2 (<http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>).

30. Рабочая группа приветствовала заявления представителей Венгрии и Словакии о том, что их страны вскоре присоединятся к Протоколу. Это приведет к вступлению Протокола в силу, поскольку соответствующие положения статьи 9 Протокола предусматривают, что он вступает в силу, если один или несколько водных путей, охватываемых Протоколом, непрерывно соединяют территории, по крайней мере, трех Договаривающихся сторон. С присоединением Венгрии и Словакии путь по Дунаю (С-Е 80) обеспечит непрерывное соединение между территориями четырех стран - Болгарии, Венгрии, Румынии и Словакии.

31. Рабочая группа также напомнила, что Комитет по внутреннему транспорту просил проанализировать причины, в силу которых не был принят ряд международно-правовых документов, в том числе Протокол (ECE/TRANS/156, пункт 29). В этой связи секретариат направил осенью 2005 года письмо следующим государствам - членам ЕЭК ООН, которые подписали Протокол, но еще не ратифицировали его или не присоединились к нему: Австрии, Венгрии, Германии, Греции, Италии, Португалии, Словакии и Франции.

32. Рассмотрев ответы на это письмо на основе подготовленного секретариатом документа ECE/TRANS/WP.24/2006/4, Рабочая группа отметила, что, по мнению ряда стран, некоторые из предусмотренных в Протоколе стандартов, касающихся инфраструктуры, возможно, являются слишком завышенными и их соблюдение не может быть обеспечено в ближайшем будущем. Поэтому, возможно, необходимо будет внести ряд конкретных изменений с целью приведения Протокола в соответствие с национальной транспортной политикой.

33. Рабочая группа постановила рассмотреть такие изменения вместе с другими предложениями о поправках, которые уже были подготовлены Болгарией, Венгрией, Румынией и Францией (TRANS/WP.24/97, пункт 23), после вступления Протокола в силу.

⁴ Болгария, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Чешская Республика, Швейцария.

СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ

34. Рабочая группа отметила, что, как было согласовано ранее, осеннюю сессию Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН планируется провести 2-4 октября 2006 года в Париже. В роли принимающей стороны выступит ЕКМТ. Заседания сегмента ЕЭК ООН будут проводиться 3 и 4 октября 2006 года.

35. Весеннюю сессию 2007 года предварительно намечено провести 8-9 февраля 2007 года.

ДОКЛАД И РЕЗЮМЕ ПРИНЯТЫХ РЕШЕНИЙ

36. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (ECE/TRANS/156, пункт 6), секретариат в сотрудничестве с Председателем подготовил настоящий доклад и резюме решений, принятых Рабочей группой, для официального утверждения на ее осенней сессии.

Приложение 1

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЕВРОПА - АЗИЯ

Магистральные линии интермодальных перевозок

(Наблюдатель: Украина)

Запад-Восток	Линии интермодальных перевозок***
С-Е 30* ПЕТК III**	<p>Дрезден-(Герлиц-Згоржелец)-Вроцлав-Катовице- Германия-Польша</p> <p>(Медыка-Мостиска)-Львов-Киев Польша-Украина</p>
Север-Юг	Линии интермодальных перевозок***
С-Е 10* С-Е 95 С-Е 70 С 70/2 РЕТС IX and IV**	<p>Хельсинки-(Вайниккала-Бусловская)-Санкт-Петербург-Москва- Финляндия-Российская Федерация</p> <p>(Суземка-Зерново)-Киев-(Кучурган-Новосавицке)-Кишинев- Российская Федерация-Украина Украина-Республика Молдова</p> <p>(Унгены-Яссы)-Бухарест-(Джурджу-Русе)-Димитровград- Республика Молдова-Румыния Румыния-Болгария</p> <p>(Свиленград-Капикуле)- Стамбул Дикея)-Александропулус</p> <p>Болгария-Турция Греция</p>

* Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (С-Е и/или линия С)

** Панъевропейский транспортный коридор (ПЕТК)

*** (...) = пункты пересечения границ

Приложение 2

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

Предложения по поправкам, касающимся конкретных стран

(16) ПОЛЬША

СЛКП, приложение I

Включить следующую новую железнодорожную линию "С 63":

"С 63 Чеховице Джеджице-Живец-Звардонь (-Скалите)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (СЛКП, пункт 3 статьи 15): Австрия, Польша, Словакия.

СЛКП, приложение II

В. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

Включить следующий новый пограничный пункт:

"Звардонь (ПЖД) - Скалите (СЖД)"

(18) СЛОВАКИЯ

СЛКП, приложение I

Добавить к железнодорожной линии "С-Е 63 Жилина-Леопольдов-Братислава (-Китзе)"
Галанта

следующую железнодорожную линию: "С 63 (Звардонь-) Скалите-Чадца-Жилина

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (СЛКП, пункт 3 статьи 15): Австрия, Германия, Польша.

СЛКП, приложение II

В. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

Включить следующий пограничный пункт:

"Скалите (СЖД) - Звардонь (ПЖД)"
