



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Тридцать третья сессия

Женева, 7–9 сентября 2020 года

Пункт 8 а) предварительной повестки дня

**Обзор и мониторинг появляющихся вопросов
и достижения целей устойчивого развития:**

**Транспортные тенденции и вызовы в секторах
автомобильного, железнодорожного
и внутреннего водного транспорта**

Оценка устойчивости сектора внутреннего транспорта к пандемиям и международным чрезвычайным ситуациям

Записка секретариата

I. Мандат

1. На своей восьмьдесят второй ежегодной сессии (Женева, 25–28 февраля 2020 года) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) поручил секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро и при поддержке заинтересованных правительств и ключевых заинтересованных сторон провести необходимые исследования по положениям в уже существующих рамках и новым необходимым областям работы для развития сотрудничества между транспортными ведомствами в области противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера, включая эпидемии и пандемии, и представить эту информацию Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) для рассмотрения дальнейших шагов и включения в ее программу работы. Настоящий документ был подготовлен секретариатом во исполнение этой просьбы.



II. Введение

Роль транспорта в ситуации с возникновением, распространением и сдерживанием пандемии вируса COVID-19

1. Разрозненность и несогласованность принимаемых мер

2. В качестве реакции на пандемию вируса COVID-19, с тем чтобы ограничить распространение вируса, правительства многих стран мира закрывали свои границы для неграждан и нерезидентов (в частности, посредством запретов на выдачу виз или требований о наличии обязательных медицинских карт/свидетельств о состоянии здоровья) либо устанавливали продолжительные периоды самоизоляции для въезжающих, а также вводили карантинные меры, жесткие меры социального дистанцирования и принимали меры по отслеживанию контактов заболевших. В качестве первоначальных мер реагирования многие правительства закрывали свои сухопутные, воздушные и морские границы для любого движения, не связанного с крайней необходимостью. В результате этих мер десятки тысяч грузовиков скапливались на границах стран, не только в регионе ЕЭК, но и по всему миру, что существенно повлияло на доставку товаров первой необходимости, таких как продукты питания, лекарства и медицинские товары и горючее, особенно в наиболее уязвимые в экономическом отношении страны, которые для удовлетворения своих основных потребностей зачастую в значительной степени зависят от импорта. Страны осуществляли контроль за пассажирами, водителями транспортных средств и экипажами (в основном проводился замер температуры) по прибытии, однако перед отправлением никакого контроля не проводилось. Таким образом, один единственный инфицированный пассажир/водитель или член экипажа мог легко оказаться «суперраспространителем» и заразить многих людей в течение своего путешествия на борту самолета, корабля, поезда, грузовика или автобуса либо во время нахождения в транзитных терминалах. Наконец, масштабное распространение вируса быстро заставило страны закрывать на карантин города и даже целые регионы и, на более позднем этапе, страны. Уроки, извлеченные по итогам незамедлительно принятых правительствами краткосрочных мер, показывают, что транспортный сектор не был готов к работе в условиях, сложившихся в результате пандемии. Так, осуществление стратегий, направленных на стимулирование людей не покидать свои дома (#лучше дома), – что привело к повышению уровня потребления и взрывному росту интернет-торговли, – не может в принципе сопровождаться закрытием границ или введением ряда ограничений для водителей грузовых автомобилей. Сочетание же этих мер привело к нарушению международных цепочек поставок и, как следствие, временной нехватке продовольствия, важных предметов снабжения и медикаментов. Кроме того, асинхронное введение правительствами различных мер, ограничений и стратегий обнажило отсутствие международной координации в секторе внутреннего транспорта, равно как и согласованных процедур, подлежащих осуществлению во время пандемий.

2. Экономические последствия для транспортного сектора и в более широком масштабе

3. Перечисленные ограничения, зачастую чрезмерно жесткие, в отношении трансграничных и транзитных грузовых перевозок еще больше усугубили экономические и социальные последствия нанесенного пандемией удара для глобальной экономики. По данным ВТО, в 2020 году из-за пандемии вируса COVID-19 прогнозируется резкий спад мировой экономики (ВВП), который составит вплоть до 8%, а мировая торговля может сократиться на целых 32%. Индекс деловой активности PMI («индекс менеджеров по закупкам»), – который указывает на преобладающее направление экономических тенденций в производственной сфере и сфере услуг, – в марте 2020 года продемонстрировал резкое снижение. В то время как железнодорожные грузоперевозки пострадали в меньшей степени, – возможно, благодаря наличию у этого сектора нескольких явных сравнительных преимуществ, в частности меньшей численности обслуживающего персонала для перевозок на

длинном плече (перевозки несопровождаемых грузов), а также отсутствия у экипажей необходимости проходить процедуры контроля при пересечении границ (по крайней мере в регионе ЕЭК ООН), – сектор автомобильных грузоперевозок, напротив, пострадал весьма серьезно. По данным Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), в период карантина поступления в данном секторе сократились на 40% (по сравнению с цифрами 2019 года). Так, во время карантина многие транспортные операции, включая перевозку автомобильных запчастей, одежды, цветов и строительных материалов, практически полностью остановились. Кризис в секторе привел также и к социальным последствиям, ведь многие работники, включая водителей грузовиков, таможенников и пограничников, зачастую проводили на пунктах пересечения границы по нескольку дней подряд, подвергаясь риску заражения вирусом COVID-19, ввиду того что многие сухопутные погранпереходы в регионе имеют лишь ограниченное инфраструктурно-санитарное обеспечение.

3. Пандемия обнажила уязвимость международных транспортных систем

4. Практически моментально стала весьма очевидной крайняя уязвимость международных транспортных систем к вспышкам инфекционных заболеваний. Тем не менее и после пандемии вируса COVID-19 мир, по-видимому, останется в значительной степени взаимозависимым и будет по-прежнему сильно зависеть от бесперебойной и эффективной работы транспортно-логистических систем; более того, поскольку за последние два десятилетия, еще до появления вируса COVID-19, вспышки инфекционных заболеваний, – таких как вирусы H1N1 и H5N1, БВРС, ТОРС и лихорадка Эбола, – происходили неоднократно и, по всей вероятности, будут происходить и в будущем, то необходима глобальная инициатива, направленная на укрепление международного сотрудничества и координации между ведомствами по внутреннему транспорту и, тем самым, повышение готовности и сопротивляемости стран к возможным вспышкам заболеваний в будущем.

III. Экстренные меры реагирования ЕЭК

A. Платформа по мониторингу ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19

5. В целях содействия уменьшению негативных экономических и социальных последствий и поддержания жизненно важных поставок, ЕЭК запустила, в качестве меры экстренного реагирования на пандемию, онлайн-платформу «Платформу по мониторингу ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19», которая позволяет в режиме реального времени получать обзор актуальной информации, касающейся ограничений на пересечение границ грузовым транспортом в глобальном масштабе. К этой инициативе присоединились другие региональные комиссии, МСАТ и ряд партнеров. Платформа предоставляет также данные в контексте исследований в период после вспышки COVID-19 и информацию о рамках сотрудничества. Она доступна по адресу в Интернете wiki.unece.org/display/CTRBSBC/Observatory+on+Border+Crossings+Status+due+to+COVID-19+Home.

B. Создание неофициальной междисциплинарной консультативной группы по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный вирусом COVID-19

6. Во исполнение мандата КВТ на подготовку настоящего рабочего документа секретариат WP.5 учредил неофициальную междисциплинарную консультативную группу по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный вспышкой вируса COVID-19, которая провела свою первую сессию в виртуальном режиме 9 июня 2020 года. В этом мероприятии приняли участие более 140 экспертов и должностных лиц, представлявших министерства транспорта, экономики, здравоохранения, таможенные комитеты и другие соответствующие ведомства,

а также компании автомобильных и железнодорожных перевозок, судоходные компании и компании, оказывающие логистические услуги, из более 40 стран региона ЕЭК. Эта сессия, в которой приняли участие также представители Европейской комиссии, Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и Всемирной торговой организации (ВТО), предоставила площадку для того, чтобы проанализировать проблемы, с которыми столкнулся сектор внутреннего транспорта из-за пандемии, обсудить возможные трудности в связи с возобновлением трансграничных перевозок и обменяться мнениями о возможных рекомендациях по повышению готовности и устойчивости транспортных органов к подобным вспышкам в будущем. Обсуждения, состоявшиеся в ходе этого совещания, отражены в настоящем рабочем документе, который подлежит дальнейшему обсуждению на предстоящей сессии WP.5 (Женева, 7–9 сентября 2020 года). Веб-страница консультативной группы, где можно ознакомиться со всеми презентациями/выступлениями и документами, размещена по адресу www.unece.org/index.php?id=54291.

С. Дополнительные инициативы ЕЭК

- Группа по транспортной статистике через посредство Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) разработала веб-страницу для отслеживания и мониторинга ключевой статистики, касающейся COVID-19, и обмена ими в целях предоставления лицам, ответственным за разработку политики, конкретных данных о влиянии пандемии на транспортный сектор wiki.unece.org/display/DSOCIOT/Data+Sources+on+Coronavirus+impact+on+transport.
- Под эгидой Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), совместно с ЕЭК и Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) была создана целевая группа по разработке «Принципов для экологичного и здорового устойчивого транспорта». Цель работы данной целевой группы по подготовке Принципов состоит в предоставлении государствам-членам ключевых рекомендаций по «перезагрузке» и восстановлению их транспортных секторов после окончания пандемии вируса COVID-19, с тем чтобы обеспечить в будущем использование более устойчивых видов транспорта и не допустить массового возврата к использованию автомобилей в городах. Эта работа началась в мае 2020 года, и ожидается, что презентация Принципов состоится позднее в 2020 году (thepep.unece.org/events/task-force-development-green-and-healthy-sustainable-transport-principles-1st-meeting).
- 26 июня 2020 года Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике организовала совещание группы друзей Председателя. Цель этого виртуального совещания заключалась в следующем: а) обсудить извлеченные уроки и меры, принятые в государствах – членах ЕЭК ООН для минимизации любых негативных последствий пандемии COVID-19 для интермодальных перевозок и логистики; б) рассмотреть пути содействия развитию интермодальных перевозок и устойчивой логистики в период после пандемии COVID-19 с упором на меры, направленные на восстановление национальной и региональной экономики; в) проанализировать складывающиеся интермодальные транспортно-логистические модели как катализатор восстановления экономики в целях стимулирования более устойчивой работы сектора грузоперевозок. С текстами всех выступлений можно ознакомиться в Интернете по адресу www.unece.org/index.php?id=54453.

IV. Существующая международная нормативно-правовая база с точки зрения возможностей для реагирования на пандемии и трансграничные чрезвычайные ситуации

A. Международные медико-санитарные правила Всемирной организации здравоохранения и их актуальность для внутреннего транспорта

7. В 2005 году в ответ на экспоненциальный рост международных поездок и торговли и в рамках реагирования на вновь и повторно возникающие международные угрозы, связанные с болезнями и другими рисками для здоровья, 196 стран мира договорились о внедрении Международных медико-санитарных правил (ММСП). Этот имеющий обязательную силу международно-правовой документ вступил в силу 15 июня 2007 года. Заявленная цель и сфера применения ММСП состоит в «предотвращении международного распространения болезней, предохранении от них, борьбе с ними и принятии ответных мер на уровне общественного здравоохранения, которые соизмеримы с рисками для здоровья населения и ограничены ими и которые не создают излишних препятствий для международных перевозок и торговли». Поскольку ММСП не ограничиваются конкретными болезнями, а применимы к рискам для здоровья вообще, независимо от их происхождения или источника, соответствующие правила охватывают эволюцию болезней и факторов, влияющих на их возникновение и передачу. ММСП требуют также от государств-членов укрепления основных инструментов эпиднадзора и реагирования на первичном, промежуточном и национальном уровнях, а также в определенных международных портах, аэропортах и наземных транспортных узлах. Кроме того, правила вводят требование об использовании ряда медицинских документов, в частности судовых санитарных свидетельств и международных свидетельств о вакцинации или профилактике для путешественников.

1. Руководящие принципы ММСП – Обеспечение баланса между охраной здоровья населения и стремлением избежать ненужного вмешательства в работу сектора международных перевозок и торговли

- Согласно руководящим принципам ММСП, принимаемые меры в области общественного здравоохранения должны быть соизмеримы с рисками для здоровья населения и ограничены ими во избежание излишних помех для международных перевозок и торговли. В соответствии с рекомендациями по безопасности поездок, выпущенными 29 февраля, ВОЗ предостерегла от применения ограничений на поездки или торговые операции в отношении стран, в которых наблюдалась вспышка вируса COVID-19. В то же время организация признала, что при определенных обстоятельствах меры, ограничивающие передвижение людей, могут на какое-то время принести пользу, например в условиях слабых международных связей и недостаточных возможностей для реагирования. Ограничительные меры в плане поездок, существенно затрудняющие международные перевозки, могут быть оправданы только в начале эпидемии, поскольку они могут позволить странам выиграть время, пусть даже всего несколько дней, которое необходимо для экстренного осуществления эффективных мер по обеспечению готовности. Такие ограничения должны основываться на тщательной оценке рисков, быть соразмерными опасности для здоровья людей, краткосрочными по действию и регулярно пересматриваться по мере развития ситуации.
- Низовым уровнем осуществления мер, предусмотренных ММСП, в Европейском регионе ВОЗ являются пункты въезда (международные порты, аэропорты и сухопутные погранпереходы). В контексте пандемии вируса COVID-19 ВОЗ подготовила ряд руководящих документов и онлайн-курсов, направленных на повышение готовности к реагированию в этих пунктах въезда.

- По состоянию на 21 апреля 2020 года Европейское региональное бюро ВОЗ получило 256 сообщений о дополнительных мерах медицинского контроля, существенным образом нарушавших международное движение (т. е. ограничительные меры в плане поездок и/или торговли), которые были приняты в 53 государствах – участниках ММСП. Около 95% этих мер касались поездок, а 5% – торговых операций.

2. Обзор предлагаемых инструментов и подходов

8. Температурный скрининг, при выезде из страны или при въезде в страну, сам по себе не является эффективным способом остановить международное распространение инфекции, поскольку инфицированные лица могут находиться в инкубационном периоде, не проявлять явных симптомов, будучи на ранней стадии развития болезни, или же могут иметь заниженную температуру из-за приема жаропонижающих средств; кроме того, такие меры требуют значительных денежных вливаний, при том что они могут принести лишь незначительные выгоды.

9. Ниже перечислены более эффективные меры, направленные на выявление и купирование рисков:

- для экипажей и пассажиров:
 - заполнение деклараций о состоянии здоровья (при выезде/въезде); могут собираться при отправлении и передаваться в страны транзита и назначения. Пассажирам и экипажу может быть отказано в поездке, если информация в декларации указывает на наличие рисков;
 - сбор контактной информации о путешественниках для выявления контактировавших с ними лиц и маршрута передвижения и отслеживания местонахождения (в том числе через опросы при выезде/въезде или использование специальных приложений);
 - использование международного свидетельства о вакцинации или профилактике для путешественников;
- для транспортных средств, грузов и контейнеров:
 - здесь следует сделать упор на минимизации рисков посредством отслеживания маршрутов движения и выдачи (электронных) санитарных свидетельств (например, в морском секторе – судовых санитарных свидетельств). Использование свидетельства об освобождении судна от санитарного контроля/свидетельства о прохождении судном санитарного контроля (SSCEC/SSCC) регулируется статьями 20 и 39 Международных медико-санитарных правил (ММСП) от 2005 года, а также приложением 3 к этим правилам. Такое свидетельство служит доказательством того, что судно не имеет явных источников заражения, а в некоторых случаях является обязательным к представлению для получения разрешения на заход в порты, относящиеся к некоторым юрисдикциям. Свидетельства SSCC выдаются компетентными органами здравоохранения в отведенных для этого портах после соответствующей проверки. Эти свидетельства действительны в течение шести месяцев, но могут быть отозваны в случае обнаружения признаков наличия угроз здоровью; кроме того, в любое время может быть проведен дополнительный осмотр судна;
 - вероятно, было бы целесообразным изучить вопрос о возможной выдаче санитарных свидетельств для автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта.

В. Правовые инструменты ЕЭК, обладающие потенциалом в свете борьбы с пандемиями и трансграничными чрезвычайными ситуациями

1. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 года)

10. Данная Конвенция:

- призвана упорядочить административные процедуры и устранить трансграничные барьеры технического характера;
- применяется ко всем грузам, пересекающим при ввозе, вывозе или транзите одну или более морских, воздушных или сухопутных границ.

11. Стороны Конвенции обязуются упорядочить административные процедуры на границах и сократить число и продолжительность мер контроля, осуществляемого таможенными органами.

12. Это обязательство подлежит реализации через:

- сотрудничество и координацию между таможенными и прочими службами по контролю за грузами;
- обеспечение укомплектованности пунктов проведения контроля квалифицированным персоналом и необходимым оборудованием; подготовку официальных инструкций для сотрудников о необходимости действовать в соответствии с международными соглашениями;
- внедрение механизмов совместного контроля грузов и документов между соседними странами, имеющими общую границу; продление часов работы пограничных пунктов, включение соответствующих категорий грузов и видов транспорта и охват процедурами международного таможенного транзита.
- налаживание эффективного обмена информацией, необходимой для осуществления контроля.

13. Стороны Конвенции соглашаются в отношении того, что:

- транзитные грузы будут проходить простую и ускоренную обработку, если они перевозятся на условиях, обеспечивающих надлежащую безопасность; однако в случае возникновения угрозы для общественной безопасности могут осуществляться меры контроля;
- они продлят часы работы существующих таможен и расширят сферу их компетенции, что позволит облегчить таможенное оформление грузов, охваченных процедурой международного таможенного транзита.

14. Товары подлежат таможенному контролю в соответствии с положениями приложения I. Эти меры контроля существуют для обеспечения соблюдения законов и правил, действующих на границах. Могут также осуществляться и другие виды контроля, в том числе в соответствующих пунктах на территории страны.

15. Таможенные службы отвечают за организацию сотрудничества и координацию работы с другими службами по контролю за грузами в целях ускорения прохождения грузов.

16. Информация, касающаяся этих мер контроля, содержится в приложениях, перечисленных ниже:

- медико-санитарный контроль, осуществляемый в целях охраны жизни и здоровья людей (приложение II);
- ветеринарный контроль, осуществляемый в отношении животных и продуктов животного происхождения, а также условий их транспортировки (приложение III);

- фитосанитарный контроль, направленный на предупреждение распространения и перевозки через государственные границы вредителей растений и продуктов растительного происхождения (приложение IV);
- контроль соответствия техническим стандартам (приложение V);
- контроль качества грузов, осуществляемый с целью обеспечения соответствия грузов минимальным международным или национальным показателям качества (приложение VI);
- правила процедуры Административного комитета Конвенции о согласовании, касающиеся процедуры внесения поправок в Конвенцию (приложение VII);
- облегчение процедур пересечения границ в ходе международных автомобильных перевозок, в том числе путем выдачи виз профессиональным водителям, ускорения процедур пересечения границ для грузов, в частности таких срочных грузов, как живые животные и скоропортящиеся грузы, и контроля технического состояния транспортных средств (приложение VIII);
- облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных грузовых перевозок (приложение IX).

17. Запреты или ограничения в отношении импорта, экспорта или транзита могут вводиться по соображениям общественной безопасности. При необходимости могут приниматься также экстренные меры.

18. В свете пандемии в Конвенцию могли бы быть внесены следующие поправки:

- включение дополнительного приложения, касающегося международных чрезвычайных ситуаций и пандемий.

19. В частности, такое дополнительное приложение могло бы охватывать:

- временные чрезвычайные меры контроля, подлежащие осуществлению пограничными органами в случае эпидемии;
- меры, необходимые для укрепления координации на национальном уровне между различными государственными ведомствами (таможенными, пограничными и медицинскими органами, транспортными органами и т. д.);
- меры, необходимые для усиления координации на двустороннем/региональном или международном уровнях между различными ведомствами из разных стран (таможенными, пограничными и медицинскими органами, транспортными органами и т. д.);
- временную отмену отдельных мер контроля и процедур/временное автоматическое продление срока действия требуемых свидетельств и проч.

2. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП

а) Конвенция

20. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) является одной из наиболее действенных международных транспортных конвенций и фактически единственной глобальной системой таможенного транзита. В настоящее время Конвенция МДП насчитывает 76 Договаривающихся сторон, включая Европейский союз. Ее зона действия охватывает всю Европу и простирается до Северной Африки и Ближнего Востока. По состоянию на 2020 год почти 34 000 транспортных операторов уполномочены пользоваться системой МДП, и в настоящее время ежегодно осуществляется около 1 млн перевозок с использованием процедуры МДП.

б) Порядок функционирования

21. Конвенция МДП облегчает международную перевозку грузов из одной или нескольких таможен места отправления в одну или несколько таможен места

назначения и через такое количество стран, какое необходимо. Как правило, транспортное средство остается опломбированным на протяжении всей перевозки МДП, и грузы, таким образом, в пунктах пересечения границы, как правило, не проверяются. Вместе с тем у таможенных органов остается право проводить проверки всякий раз, когда у них возникают подозрения в отношении нарушений, либо на случайной основе. Для покрытия таможенных пошлин и налогов, по которым существует риск неуплаты в связи с перевозкой МДП, Конвенция предусматривает наличие международной гарантийной системы, работа которой координируется МСАТ. Конвенция применяется к перевозкам с использованием дорожных транспортных средств, составов транспортных средств, а также контейнеров и позволяет использовать книжку МДП на всех видах транспорта, включая железные дороги, внутренние водные пути и морской транспорт, при условии, что по крайней мере один из этапов перевозки осуществляется автомобильным транспортом.

с) Текущая деятельность по цифровизации

22. Февраль 2020 года стал важной вехой на этом пути, договаривающиеся стороны Конвенции МДП утвердили правовую основу системы eTIR в виде нового приложения 11 к Конвенции МДП. В сочетании с успешными пилотными проектами eTIR, проведенными между Ираном (Исламская Республика) и Турцией, между Азербайджаном и Ираном (Исламская Республика), а также между Грузией и Турцией, новое приложение, которое, как ожидается, вступит в силу 25 мая 2021 года, придаст новый импульс усилиям по цифровизации процедуры МДП. По итогам осуществления пилотных проектов eTIR и переговоров по приложению 11 неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) продолжила работу по совершенствованию спецификаций eTIR, которые будут в конечном итоге содержать подробное техническое описание процесса взаимодействия между национальными таможенными системами информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), системами частного сектора и международной системой eTIR в целях обеспечения бесперебойной процедуры eTIR. Некоторые договаривающиеся стороны Конвенции МДП уже приступили к рассмотрению вопроса о том, как наилучшим образом наладить взаимодействие между своими системами ИКТ и международной системой eTIR.

23. Возможное использование Конвенции применительно к повышению устойчивости к пандемиям и обеспечению готовности к ним:

- в целях выявления и минимизации рисков увязать между собой книжку eTIR и (электронное) медицинское свидетельство (которое может быть введено) для водителей, осуществляющих международную грузоперевозку, в соответствии с руководящими указаниями, предусмотренными в ММСП ВОЗ (2005 года);
- в пунктах отправления могут собираться декларации о состоянии здоровья и затем прикладываться к книжкам eTIR для направления в страны транзита и назначения; водителям, осуществляющим международную грузоперевозку, может быть отказано в поездке, если информация в декларации указывает на наличие рисков;
- сбор информации об экипажах международных автодорожных перевозок позволит выявлять контактировавших с ними лиц и маршруты передвижения и отслеживать их местонахождение (в том числе через опросы при выезде/въезде или использование специальных приложений).

3. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR)

а) Конвенция

24. Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством автомобилей, когда указанные в договоре место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на

территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участвующей в Конвенции. Конвенция касается условий договора, документа договора (накладной), а также пределов ответственности перевозчика в случае полной или частичной утраты перевозимых грузов или в случае задержки. Конвенция определяет также содержание накладной (известной также как накладная КДПГ), подтверждающей договор перевозки.

b) Цифровизация

25. Электронный вариант накладной КДПГ – e-CMR – является предметом Дополнительного протокола к Конвенции КДПГ, который вступил в силу в 2011 году. Присоединение к Дополнительному протоколу, касающемуся e-CMR, возможно только для стран, являющихся Договаривающимися сторонами Конвенции КДПГ. По состоянию на текущий момент к Дополнительному протоколу, касающемуся e-CMR, присоединились 26 договаривающихся сторон (подписавшие 8, стороны 26). В связи с повышенным интересом стран к использованию электронных накладных транспортные операторы вскоре смогут вводить в систему и хранить логистическую информацию в электронном виде, а также обмениваться данными на нескольких языках в режиме реального времени с помощью мобильного телефона или планшета. Внедрение e-CMR приведет к сокращению транспортных расходов (при том что затраты на обработку снизятся в три–четыре раза), ускорению административных процедур и процесса выставления счетов-фактур, а также уменьшению возможных расхождений при доставке и приемке грузов. Ожидается также, что использование накладной e-CMR повысит точность данных и обеспечит получение информации о ходе осуществления перевозок в режиме реального времени, включая подтверждение доставки. Проверка возможности внедрения системы e-CMR на практике является объектом пилотных проектов между Францией и Испанией, а также в Бельгии – для национальных транспортных операций и в регионе Бенилюкса – для перевозок между тремя странами региона: Бельгией, Люксембургом и Нидерландами.

c) Возможные преимущества КДПГ/e-CMR с точки зрения смягчения последствий пандемий

- Цифровые технологии и переход на использование электронной транспортной документации уменьшают количество физических проверок при транзите, снижают необходимость физического контакта на границах и защищают здоровье работников.
- Электронный обмен информацией и электронный документооборот, бесконтактные и безбумажные процедуры пересечения границ, использование электронных накладных, в частности e-CMR, – все это, как считается, несет пользу с точки зрения ограничения распространения пандемий через систему внутреннего транспорта.

4. Конвенция об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа

26. Конвенция призвана:

- a) облегчить и ускорить пересечение границ с помощью эффективных систем государственного контроля и применения международных стандартов;
- b) способствовать расширению использования современных технологий, в частности технологий автоматической смены колеи и высокоскоростного подвижного состава;
- c) сократить продолжительность осуществления технологических операций и процедур государственного контроля;
- d) способствовать обеспечению удобства и качества обслуживания пассажиров при одновременном сокращении времени следования поездов;
- e) облегчить процедуры выдачи виз.

27. Она призвана способствовать преодолению многочисленных технических и административных ограничений, которые до сих пор испытывают на себе международные пассажиры, путешествующие поездами в евро-азиатском регионе. Намерение начать внутренние процедуры для официального присоединения к Конвенции выразили Азербайджан, Российская Федерация, Таджикистан и Турция. 27 сентября 2019 года Чад стал первой страной, подписавшей Конвенцию (подлежит ратификации). До подписания и ратификации дополнительными странами Конвенция еще не вступила в силу.

5. Интеллектуальные транспортные системы

28. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) обладают потенциалом для того, чтобы совершить революцию в сфере мобильности и трансформировать все ее аспекты: от способов передвижения и связи, которыми мы пользуемся, до подходов к разработке транспортного законодательства и регламентированию транспортных средств. В этой связи ЕЭК обеспечивает уникальную платформу для формирования правовой базы и обеспечения безопасного внедрения технологий будущего. С 2004 года Отдел транспорта ЕЭК возглавляет дискуссию по вопросам ИТС; в 2012 году Отдел подготовил «дорожную карту» по стимулированию внедрения ИТС.

29. Практически все рабочие группы ЕЭК так или иначе занимались и занимаются вопросами интеллектуальных транспортных систем.

30. Так, Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) создает официальную группу экспертов для подготовки новой конвенции об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении.

31. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) занимается решением вопросов, связанных с речными информационными системами (РИС).

32. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) изучает пути использования средств телематики для повышения безопасности и надежности; к ведению Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) относятся правовые рамки, регулирующие использование цифрового тахографа, а также касающиеся внедрения e-CMR.

33. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) ведет активную работу по вопросам использования ИТС на борту транспортных средств, в частности систем предупреждения о выходе из полосы движения (СПВД), систем автоматического экстренного торможения (САЭТ) и систем бортовой диагностики (БД), и это далеко не полный перечень.

34. Использование интеллектуальных и автоматизированных транспортных систем, как правило, сокращает частоту и продолжительность контактов человека с человеком (социальное дистанцирование) на транспорте и тем самым снижает вероятность заражения людей инфекционными заболеваниями.

C. Другие региональные/международные инициативы и нормативно-правовые рамки в области транспорта, реализованные во время или после кризиса, вызванного вирусом COVID-19

1. Региональные меры в секторах автомобильного и железнодорожного транспорта

Европейская комиссия

35. Европейская комиссия приняла нижеследующие чрезвычайные меры, связанные с транспортом.

- 16 марта – выпуск руководящих принципов для государств-членов по мерам медицинского контроля на границах в целях сохранения доступности основных товаров и услуг.

- 17 марта – введение временного запрета на связанные с крайней необходимостью поездки в Европейский Союз (главы государств Европейского Союза договорились о временном запрете не связанных с крайней необходимостью поездок из третьих стран).
 - 18 марта – выпуск руководящих принципов по толкованию прав пассажиров в Европейском союзе.
 - 23 марта – инициатива «Зеленые полосы» для обеспечения непрерывного потока грузов по территории Европейского союза: государствам-членам было рекомендовано открыть свои границы для всех грузовых транспортных средств. Март – создание портала Европейской Комиссии (ГД МОТР) «Транспортные меры ЕС по реагированию на ситуацию со вспышкой Covid-19».
 - 17 апреля – совместная европейская «дорожная карта» по отмене мер сдерживания распространения коронавируса.
 - 29 апреля – предложено сдвинуть сроки переноса программы по обеспечению безопасности и эксплуатационной совместимости на железнодорожном транспорте (4-й железнодорожный пакет) на три месяца – с 16 июня на 16 сентября 2020 года.
 - 25 мая 2020 года – принятие Европейским союзом регламента 2020/698 о продлении сроков действия некоторых свидетельств безопасности, лицензий и разрешений; перенос некоторых периодических проверок и программ обучения ввиду чрезвычайных обстоятельств, вызванных вспышкой вируса COVID-19, в контексте автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта и безопасности на море.
 - 13 мая – принятие туристического и транспортного пакета, включающего Информационный документ о поэтапном и скоординированном подходе к восстановлению свободы передвижения и отмене внутреннего пограничного контроля в контексте ситуации с COVID-19; Руководящие принципы по постепенному восстановлению транспортных услуг и сообщения; Рекомендацию по способам повышения привлекательности проездных ваучеров в качестве альтернативы выплаты потребителям наличных средств за неоказанные услуги.
 - 27 мая – предложение по пакету восстановительных мер для перезапуска европейской экономики после кризиса, вызванного вирусом COVID-19.
36. В рамках вышеупомянутой инициативы «Зеленые полосы» были приняты нижеследующие меры.
- Обеспечение того, чтобы максимальное время прохождения границы любым грузом составляло не больше 15 минут в пределах Европейского Союза (где, как правило, вообще не проводится никаких проверок).
 - Создание сети контактных пунктов для регулярного обмена соответствующей информацией и данными. Эта сеть была распространена на страны, не входящие в Европейский союз, но имеющие с ним общую границу.
 - Создание онлайн-портала, обеспечивающего доступ к информации о мерах и директивах, принимаемых на национальном уровне:
 - в результате пандемии в государствах – членах Европейского союза усложнились административные формальности, меры контроля и проверки, поэтому для обеспечения бесперебойности транспортных операций в этой чрезвычайной ситуации было решено временно разрешить отступления от соблюдения более чем десяти правовых актов, касающихся обновления, продления или пролонгирования сроков действия различных свидетельств, лицензий и разрешительных документов, а также регулирующих проведение периодических проверок;

- была признана чрезвычайная важность обмена информацией о действующих правилах репатриации во избежание негативных последствий для путешественников (запретов на личные поездки в будущем, отказов в выдаче виз, проблем с транзитом и проч.) в период после снятия ограничений.

37. Онлайн-платформа Европейской комиссии, посвященная чрезвычайным транспортным мерам, принимаемым на национальном уровне (государствами – членами Европейского союза) в связи с пандемией COVID-19, размещена по адресу https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en.

2. Автомобильный сектор

Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)

38. В тесном сотрудничестве со своими членами и партнерами МСАТ создал информационный портал по вопросам COVID-19 – глобальный источник информации, получаемой из первых рук в режиме реального времени, и инструмент получения самой последней информации о кризисе, касающейся сектора коммерческих автоперевозок; портал размещен по адресу www.iru.org/covid19.

3. Железнодорожный сектор

а) Международный союз железнодорожного транспорта (МСЖД)

39. МСЖД создал целевую группу по вопросам, связанным с COVID-19, с тем чтобы наладить обмен информацией и передовым опытом в части уже принятых мер, данными об эпидемиологической ситуации, а также о мерах и процедурах профилактики, реагирования и смягчения последствий в глобальном масштабе между членами МСЖД (71 член из 50 стран) и 18 международными организациями-партнерами (ААЖД, АФЖД, Африканский союз, ЛААЖД, Европейское некоммерческое объединение независимых железнодорожных пассажирских перевозчиков, Бразильское национальное объединение железнодорожных перевозчиков, Американская ассоциация общественного транспорта, СЕЖД, МКЖТ, Ассоциация управляющих европейской железнодорожной инфраструктурой, Европейская федерация пассажиров, Европейская ассоциация по грузовым железнодорожным перевозкам, Европейская федерация транспортников, Европейская ассоциация турагентств, ИАТА, ОТИФ, МСОТ и ЕЭК ООН).

40. Эта специальная целевая группа подготовила три руководящих документа, основанных на информации, которая была собрана с помощью вопросников, разосланных организациям-членам, а также данных, полученных в рамках обмена в ходе заседаний целевой группы и с помощью менее официальных платформ обмена (например, форума целевой группы).

- Март 2020 года – «Преодоление последствий пандемии вируса Covid-19: руководство для заинтересованных сторон в железнодорожном секторе».
- Апрель 2020 года – «Потенциальные меры по восстановлению доверия к железнодорожным перевозкам после пандемии Covid-19».
- Май 2020 года – «ЖЕЛЕЗНОдородный транспорт: борьба железнодорожной отрасли с кризисом, вызванным вирусом Covid-19, в период карантина».

41. С этими документами можно ознакомиться на специальном веб-портале МСЖД <https://uic.org/covid-19/>.

б) Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ)

42. Железнодорожный пассажирский транспорт особенно сильно пострадал от введения общеевропейских мер, ограничивших социальные контакты и закрывших границы для любых поездок, не связанных с крайней необходимостью, при этом на пике кризиса в сфере здравоохранения спрос на услуги в этом секторе снизился в пределах от 40% (в Швеции) до 90% (в Италии, Франции). Возможности для

возвращения транспортных услуг на докризисный уровень к 2021 году существуют, однако существуют также и риски, связанные с изменением моделей поведения людей в том, что касается мобильности, причем наблюдается отказ от пользования общественным транспортом, а также долговременный отказ от совершения деловых поездок и их замена виртуальными совещаниями. МКЖТ проводит оценку договорно-правовых последствий пандемии COVID-19 для сектора пассажирских железнодорожных перевозок. Борьба с распространением вируса COVID-19 потребовала принятия ряда мер, которые потенциально могут вызвать вопросы, касающиеся защиты данных (использование данных о здоровье, личной информации, данных о местоположении и т. д.). МКЖТ выпустил руководящие указания (рекомендательного характера) в отношении обработки таких персональных данных; выводы правового характера, вытекающие из этих различных вопросов, будут включены в Руководство МКЖТ по защите данных для транспортных предприятий.

4. Таможенный сектор/сектор пограничного контроля

а) Всемирная таможенная организация (ВТамО)

43. В качестве мер реагирования на пандемию вируса COVID-19 ВТамО предприняла нижеследующие шаги.

- В середине марта на веб-сайте ВТамО был создан специальный раздел, посвященный ситуации с вирусом COVID-19 и содержащий ссылки на существующие документы и механизмы.
- На этой веб-странице были также размещены недавно подготовленные документы справочного характера: ссылка на Классификацию ГС товаров медицинского назначения, перечень приоритетных лекарственных средств для таможенных органов во время пандемии COVID-19, записка секретариата, касающаяся составления и использования перечней товаров первой необходимости и др.
- База данных по мерам, принимаемым государствами-членами: на сегодняшний день содержит 113 практических мер.
- Секретариат ВТамО подготовил документ, в котором практические меры, принимаемые государствами-членами, классифицированы по четырем категориям: а) облегчение перемещения через границу товаров для оказания неотложной помощи и предметов первой необходимости; б) поддержка экономики и сохранение бесперебойной работы производственно-сбытовых цепочек; в) защита персонала, а также г) охрана общественного порядка.
- Совместные заявления: с ВТО – в отношении торговых мер (любые меры, касающиеся границ, должны быть направленными, соразмерными, прозрачными, недискриминационными и носить временный характер), а также с ИМО, МТП, МСАТ, ОТИФ, ОСЖД, и КВПНРС ООН; совместное письмо с ВПС. Во всех совместных заявлениях содержится призыв к сохранению бесперебойности цепочек поставок.

б) Европейская комиссия

44. Европейская комиссия приняла нижеследующие чрезвычайные меры, связанные с таможенным контролем.

- 3 апреля 2020 года – решение 2020/491 Комиссии (Европейский Союз) об освобождении товаров, необходимых для борьбы с последствиями вспышки вируса COVID-19, от ввозных пошлин и НДС (применяется в отношении товаров, ввезенных в период с 30 января 2020 года по 31 июля 2020 года).
- 24 апреля 2020 года – предложения по двум регламентам Совета о приостановлении действия и тарифных квотах, которые вступят в силу с 1 июля 2020 года.

- Экономическим операторам рекомендовано как можно шире использовать единую транзитную процедуру Совета, транзит МДП и предварительные таможенные декларации. Это будет способствовать быстрому прохождению процедур пересечения границ на внешних границах Европейского союза.
- Торговые операторы могут рассчитывать на то, что при установлении срока, в течение которого товары должны быть представлены в таможенном месте назначения, таможенное место отправления будет принимать во внимание возможное увеличение продолжительности перевозки из-за мер, связанных с эпидемией COVID-19.

45. Полная информация размещена на специальной веб-странице Генерального директората по налогообложению и таможенному союзу по адресу https://ec.europa.eu/taxation_customs/covid-19-taxud-response_en.

5. Меры, принятые другими транспортными секторами

а) Сектор авиационного транспорта

Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

46. Последствия пандемии коронавирусной инфекции (COVID-19) для глобальных авиаперевозок являются беспрецедентными. В первом квартале 2020 года мировой пассажиропоток в аэропортах сократился на 28,4%, что в абсолютном выражении эквивалентно сокращению на 612 млн пассажиров. Ожидается, что за весь 2020 год эти объемы (внутренних и международных перевозок) снизятся на 50,4% по сравнению с показателями 2019 года. По оценкам ИКАО, к концу 2020 года последствия пандемии COVID-19 для регулярных международных пассажирских перевозок могут вылиться в сокращения, которые в глобальном масштабе составят вплоть до 71% от количества мест и до 1,5 млрд пассажиров. В 2020 году авиакомпания и аэропорты столкнутся с потенциальной потерей доходов в размере до 314 млрд долл. США и 100 млрд долл. США соответственно.

47. В связи с разворачивающимся кризисом в области здравоохранения из-за пандемии COVID-19 Целевая группа по восстановлению авиации, учрежденная Советом ИКАО, подготовила Руководящий документ по принятию восстановительных мер. Этот документ обеспечивает рамочную основу для работы по преодолению последствий текущей пандемии COVID-19 для глобальной системы авиационных перевозок. В приложении к этому документу содержится информация о необходимых мерах по снижению риска для здоровья авиапассажиров и авиационных работников, а также мерах по укреплению доверия среди путешественников, в том числе для поддержания глобальных цепочек поставок, и ответственных лиц в правительствах.

48. Кроме того, ИКАО разработала четыре нижеследующих модуля оперативных мер.

- Руководящие указания для аэропортов: Содержит конкретные указания в том, что касается строительных работ, уборки и дезинфекции терминалов и поддержании в них надлежащих санитарно-гигиенических условий; физического дистанцирования, защиты персонала; организации доступа и функционирования зоны регистрации; проведения досмотра; работы на летном поле; организации выходов на посадку; высадки и трансфера пассажиров; работы зоны получения багажа и зоны прилета.
- Руководящие указания по эксплуатации воздушных судов: Содержит конкретные указания, касающиеся организации посадки, распределения мест, обработки багажа, взаимодействия на борту, систем контроля за состоянием окружающей среды, выдачи питания и напитков, пользования туалетами, охраны экипажа, работы с больными пассажирами или членами экипажа, а также уборки и дезинфекции летной палубы, кабины и грузового отсека.

- Руководящие указания для экипажей: Содержит указания в отношении контактирования членов экипажа с лицами, предположительно больными или больными вирусом COVID-19; процедуры выхода на рабочее место; специальные рекомендации по оптимальной организации стыковочной паузы для экипажа и принятию мер в случае обнаружения у членов экипажа симптомов вируса COVID-19 во время стыковочной паузы; а также мест расположения членов экипажа.
- Руководящие указания в отношении грузовых перевозок: Касается мер поддержания общественного здоровья в авиации, включая физическое дистанцирование; личные санитарно-гигиенические процедуры; защитные меры при движении к трапу и проведении погрузочно-разгрузочных работ; а также другие процедуры по снижению негативного воздействия.

49. С более подробной информацией можно ознакомиться по адресу www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Take-off.aspx.

b) Сектор морского транспорта

50. Пандемия вируса COVID-19 привела к значительным последствиям как для всего сектора судоходства в целом, так и для самих моряков. Так, ограничения на поездки, введенные правительствами разных стран мира, создали значительные препятствия для смены экипажей и возвращения моряков на родину. Сектор морских перевозок признает, что во время кризиса, вызванного вирусом COVID-19, системы портового обслуживания, системы «единого окна» и другие электронные платформы обмена превратились в критически важные элементы цифровой инфраструктуры с точки зрения поддержания производственно-сбытовых цепочек, в том числе в контексте работы морских и воздушных портов, упрощения процедур торговли и трансграничных логистических и административных/регулятивных процедур. Международная ассоциация систем портового обслуживания (ИПКСА) выпустила руководство под заголовком «Подготовка к восстановлению операций в период после пандемии вируса COVID-19: соображения и практические аспекты в плане работы систем портового обслуживания, "единого окна" и других электронных платформ обмена», подготовленное с целью выявить некоторые ключевые аспекты, которые должны учитываться операторами систем портового обслуживания, администрациями портов и аэропортов, а также прочими операторами электронных платформ обмена при планировании и подготовке к восстановлению и нормализации операций.

V. Анализ лагун – Что требуется сектору международного внутреннего транспорта для повышения его готовности и устойчивости к пандемиям и другим трансграничным чрезвычайным ситуациям?

51. Из сложившейся ситуации можно извлечь следующие уроки применительно к международному внутреннему транспорту:

- важность незамедлительного налаживания координации в ответ на вспышку заболеваемости и поддержания постоянной эффективной координации на региональном, национальном и международном уровнях;
- важность сохранения эффективных производственно-сбытовых цепочек и обеспечения бесперебойного движения товаров;
- необходимость сбора фактической информации и данных для передачи их органам, ответственным за принятие решений;
- цифровизация позволила наладить бесконтактные процедуры, а также повысить их безопасность и эффективность;
- необходимость четкого информирования общественности и транспортных операторов об изменениях в процедурах и введении новых правил;

- взаимодействие между секторами (здравоохранения, транспорта, таможенных служб и бизнеса) имело решающее значение для использования основанного на фактах подхода к принятию решений.

52. Уроки применительно к работе таможенных служб/служб пограничного контроля состоят в следующем:

- необходимость повышения уровня готовности: внедрение электронных услуг, минимизация рисков (отбор и профилирование грузов перед проведением физических проверок), использование оборудования для неинтрузивного досмотра (НИД), подготовка планов по реагированию на стихийные бедствия/смягчению их последствий и бизнес-планов обеспечения бесперебойного функционирования;
- необходимость усиления координации: использование общеправительственного подхода, координация управления на границах (КУГ), координация работы с соседними странами и/или на региональном уровне, особенно в случае пандемий;
- оптимизация и упрощение таможенных процедур: «зеленые полосы» для грузовых перевозок;
- прозрачность требований к документации: вся необходимая информация должна быть в открытом доступе.

VI. Возможные рекомендации в отношении дальнейших действий

53. Исходя из вышеперечисленных лагун, отсутствия согласованного подхода среди стран, недостаточного уровня координации и сотрудничества между различными заинтересованными сторонами на национальном и региональном уровнях, а также отсутствия планов действий на случай экстренных и чрезвычайных ситуаций, нижеперечисленные области могут быть наиболее актуальными с точки зрения деятельности ЕЭК с учетом ее сферы охвата, мандатов и накопленного опыта в области транспорта.

54. На нормотворческом уровне:

- продолжение работы неофициальной междисциплинарной группы экспертов (в составе представителей транспортных, таможенных и медицинских органов) по выработке мер реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный вирусом COVID-19, и подобные кризисные ситуации; опираясь на работу, уже проделанную неофициальной группой к настоящему времени, определить конкретные меры/инструменты, которые должны быть разработаны в целях повышения устойчивости системы внутреннего транспорта к будущим пандемиям, включая, например, планы действий в чрезвычайных ситуациях с указанием транспортных сетей и пунктов пересечения границ, которые должны оставаться действующими в случае принятия карантинных мер; провести «стресс-тест» различных конвенций ЕЭК для определения положений, в которые можно/следует внести соответствующие поправки;
- изучение вопроса о том, необходим ли новый международный режим регулирования для сектора внутреннего транспорта на случай эпидемий, пандемий и других трансграничных чрезвычайных ситуаций, или же достаточно будет лишь внести соответствующие изменения в существующие правовые документы, относящиеся к ведению ЕЭК и других заинтересованных сторон.

55. В контексте существующих правовых документов/конвенций:

- внедрение электронных свидетельств для экипажей и/или пассажиров, в частности в рамках существующих конвенций ООН по транспорту

(Конвенция МДП, Конвенция о согласовании, Конвенция о железнодорожной перевозке пассажиров), относящихся к ведению ЕЭК;

- подготовка правил организации транзита и сотрудничества между транспортными ведомствами в случае пандемий/трансграничных чрезвычайных ситуаций, в частности внесение соответствующих поправок в Конвенцию о согласовании.

56. В контексте цифровизации:

- поддержка усилий по цифровизации транспорта/торговли: повышение осведомленности об этих процессах на глобальном уровне и, по возможности, ускорение работы по внедрению цифровых решений в секторе внутреннего транспорта на основе уже существующих правовых документов по транспорту: МДП/eTIR, КДПГ/eCMR, ЕЖП/накладная eURL для железнодорожного транспорта и т. д. Уделение должного внимания цифровизации и автоматизации может превратить их в эффективные инструменты для смягчения последствий пандемий, поскольку благодаря этим процессам отпадает необходимость в прямых контактах между людьми для проведения таможенной очистки. При поддержке соответствующих рабочих групп ЕЭК (WP.30, SC.1, SC.2, WP.24 и др.) можно было бы разработать и внедрить по всему миру онлайн-учебные модули по использованию этих цифровых инструментов.

57. В контексте непрерывного регионального и межрегионального/межправительственного диалога:

- организация, по мере необходимости, межсекторальных совещаний (например, с участием представителей также секторов морского и авиационного транспорта) для обмена опытом, а также регулярного обзора и обсуждения вопросов взаимодействия между различными видами транспорта в целях предотвращения международного распространения инфекционных заболеваний через транспорт и укрепления региональной и межрегиональной координации усилий по облегчению пересечения границ;
- эти вопросы могли бы также быть вынесены на повестку дня работы существующих межправительственных платформ ЕЭК.

VII. Руководящие указания Рабочей группы

58. WP.5 предлагается рассмотреть вышеупомянутые предложения и представить руководящие указания, в том числе в отношении потенциальных партнерств и имеющихся источников финансирования. Поскольку эти различные предложения не являются пакетными, WP.5 может выбрать те из них, которые она сочтет наиболее актуальными и подходящими.