


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике**
**Шестидесят пятая сессия**

Женева, 19–21 октября 2022 года

**Доклад Рабочей группы по интермодальным перевозкам  
и логистике о работе ее шестидесят пятой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–7	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	8	3
III. Рабочие совещания сессии (пункт 2 повестки дня) .....	9–16	3
A. Национальный опыт и проблемы, которые возникают при оцифровке транспортных документов, используемых в интермодальных перевозках .....	10–13	4
B. Автоматизация в сфере грузовых перевозок и логистики .....	14–16	4
IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 3 повестки дня) .....	17–41	6
A. Статус Соглашения .....	17–22	6
B. Предложения по поправкам .....	23–30	7
C. Осуществление Соглашения .....	31–38	8
D. Базовая сеть .....	39–41	9
V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 4 повестки дня) .....	42–48	9
A. Статус Протокола .....	42	9
B. Предложения по поправкам .....	43	9
C. Осуществление Протокола .....	44–48	10
VI. Стратегии и меры поддержки интермодального транспорта (пункт 5 повестки дня) .....	49–69	10



A.	Меры для повышения эффективности интермодальных перевозок и пропускной способности узких мест в секторе интермодальных транспортных услуг на общеевропейском уровне.....	49–64	10
B.	Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок .....	65–69	13
VII.	Новые вопросы в области грузовых перевозок и логистики (пункт 6 повестки дня).....	70–88	14
A.	Проблемы, тенденции и показатели эффективности в отрасли .....	70–83	14
B.	Общеевропейские изменения в политике.....	84–87	16
C.	Ежегодные темы в области интермодальных перевозок и логистики .....	88	17
VIII.	Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (пункт 7 повестки дня).....	89–97	17
IX.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательных органов (пункт 8 повестки дня).....	98–104	18
X.	Выборы должностных лиц на 2023–2024 годы (пункт 9 повестки дня).....	105	19
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня).....	106	19
XII.	Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня) .....	107–108	19
XIII.	Резюме решений (пункт 12 повестки дня).....	109	20
Приложение I			
	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП) — Предложения по поправкам .....		21
Приложение II			
	Правила процедуры Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике.....		24

## I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела свою шестьдесят пятую сессию 17 октября (первая половина дня) и с 19 октября (вторая половина дня) по 21 октября 2022 года. Она состоялась в гибридном формате — с очным участием во Дворце Наций в Женеве и виртуальным участием через платформу Zoom с синхронным переводом на английский, русский и французский языки. Совещание проходило под председательством г-жи Юлии Эльзингер (Австрия).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих государств — членов Европейской экономической комиссии: Австрии, Армении, Германии, Греции, Дании, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Польши, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Чехии и Швейцарии.
3. Был представлен Европейский союз (ЕС).
4. На сессии было представлено следующее специализированное учреждение Организации Объединенных Наций: Международная организация труда (МОТ).
5. Присутствовали представители следующих неправительственных организаций: Ассоциации Большого Каспия, МАКТО — Австралия, Международной палаты судоходства, Международного координационного совета по трансъевразийским перевозкам (МКСТП), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и Федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).
6. Частный сектор и прочие структуры представляли компании «АРМС СРЛ», «Хьюпэк интермодэл СА», Ассоциация экспедиторских и логистических компаний Чехии, «Эксис технолоджиз», «ПКП КАРГО С.А.», «Рэйл Карго — Австрия АГ» (ФЖДА), Иранская национальная группа по изобретениям и инновациям, «РелЛОГЗП СРЛ», «Железные дороги Молдовы» (ЖДМ), «Бруг марин лимитед» и «Средиземноморская автодорожная сеть — логистика».
7. На сессии присутствовал представитель проекта Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ).

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

8. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) утвердила повестку дня своей шестьдесят пятой сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.24/150.

### Документация

ECE/TRANS/WP.24/150

## III. Рабочие совещания сессии (пункт 2 повестки дня)

9. В рамках текущей сессии WP.24 провела два рабочих совещания. Темой первого стала оцифровка информации и документов в интермодальном секторе, а второго — обмен передовым опытом и инновационными решениями, а также подходы к автоматизации грузовых перевозок и логистики.

## **А. Национальный опыт и проблемы, которые возникают при оцифровке транспортных документов, используемых в интермодальных перевозках**

10. Это рабочее совещание стало ответом на потребность WP.24 в более глубоком изучении вопросов и проблем, связанных с оцифровкой документов и информации, которые используются в интермодальных грузовых перевозках.

11. Справочная информация о рабочем совещании и его программе содержится в неофициальных документах № 1 и 4 (октябрь 2022 года).

12. На рабочем совещании обсуждались усилия, предпринимаемые в области оцифровки на различных уровнях, а именно:

- на региональном уровне: Регламент Европейского союза (ЕС) 2020/1056 об электронной информации о грузовых перевозках, подход, выбранный в рамках этого регламента, и ход его реализации, а также проблемы цифровизации в Большом Каспийском регионе;
- на уровне международных соглашений: осуществление Дополнительного протокола к КДПГ, касающегося электронной накладной;
- на уровне стран: немецкая спецификация по стандартизированному обмену данными; и
- на уровне предприятий: проект ИНТЕРТРАН компании «Российские железные дороги», а также платформы и средства обмена цифровой информацией компании «Хьюпэк».

13. На семинаре было подчеркнuto следующее:

- для успеха цифровизации необходимо стратегическое планирование и активное управление;
- ключом к цифровизации являются стандартизация данных, единообразные структуры данных и функциональная совместимость;
- следует применять распространенные и широко признанные справочные модели данных, например модель СЕФАКТ ООН, либо такие модели, которые разработаны в результате переговоров и обсуждений административных комитетов конвенций или специальных межправительственных органов;
- необходимы протоколы данных или соответствующие экосистемы, чтобы соответствующим заинтересованным сторонам передавалась не вся, а только актуальная информация;
- целостность цифровых систем не должна нарушаться — никакие данные нельзя изменять без ведома и сертификации/аутентификации соответствующих субъектов;
- для того чтобы государственные органы принимали цифровые документы и поощряли деловые круги к капиталовложениям в целях ускорения цифровизации, необходимы юридические обязательства; и
- для содействия принятию согласованных подходов необходим обмен информацией о проектах в области цифровизации и рассмотрение этих проектов. WP.24 следует сыграть определенную роль в содействии такому обмену.

## **В. Автоматизация в сфере грузовых перевозок и логистики**

14. На этом рабочем совещании WP.24 провела обзор работы, проделанной различными субъектами в области автоматизации сектора грузовых перевозок и логистики и направленной на предоставление WP.24 необходимой информации о том, следует ли ей участвовать в разработке справочника по автоматизации. Этот

справочник должен способствовать внедрению автоматизации на различных уровнях функционирования отрасли различными заинтересованными сторонами, включая деловые круги и органы государственного управления.

15. Справочная информация о рабочем совещании и его программе содержится в неофициальных документах № 2 и 5 (октябрь 2022 года).

16. На рабочем совещании была представлена информация о различных проектах, реализуемых в странах, группах стран, компаниях или консорциумах и направленных на повышение эффективности внедрения автоматизации в секторе грузовых перевозок, интермодальных перевозок и логистики. Информация касалась успешно внедренных решений (на морских терминалах, внутренних терминалах или железных дорогах), а также решений, находящихся на стадии испытания. Были представлены преимущества правильного подхода к автоматизации, равно как и потенциальные «подводные камни» автоматизации. Говорилось о том, как виртуальное моделирование посредством «цифровых двойников» может помочь найти решения для оптимизации транспортных и логистических процессов в физическом мире. Наконец, обсуждалось влияние автоматизации на трудящихся и необходимость учета «человеческого фактора» при автоматизации отрасли грузовых перевозок и логистики. Выводы рабочего совещания:

- для автоматизации требуется технико-экономическое обоснование, надлежащий подход к управлению и диалог с заинтересованными сторонами, включая трудящихся и/или профсоюзы. Для обеспечения окупаемости инвестиций в автоматизацию терминалов требуются определенные размеры, объемы грузов/ грузооборот, функциональность или пропускная способность;
- автоматизация должна быть адаптирована к потребностям. Существуют различные уровни потенциального внедрения автоматизации, например: автоматизация транспортных средств/оборудования на терминалах, автоматизированные системы въезда и выезда из терминалов, цифровые двойники, платформы обмена данными и информацией, безбумажное управление поездами, отслеживание и контроль, цифровые пломбы и т. д. Некоторые решения по автоматизации могут внедряться независимо от других. Тем не менее компаниям или отрасли в целом следует разработать стратегический бизнес-план автоматизации и следовать ему;
- не все решения по автоматизации приведут к росту производительности по сравнению с процессами ручной обработки, например если сравнить автоматизированные терминалы и терминалы с ручным управлением. При этом автоматизированные процессы обеспечивают более стабильную производительность в динамике. Экономии можно добиться и при техническом обслуживании, поскольку срок службы автоматизированных транспортных средств, чаще работающих на постоянной скорости, может оказаться более длительным;
- для успешного внедрения некоторых решений по автоматизации (например, цифровых автоматизированных процессов сцепки или цифровых платформ для обмена информацией в железнодорожной сфере) требуется согласование в рамках всей отрасли. Приоритет должен отдаваться совместимым решениям, основанным на общепринятых отраслевых стандартах;
- при надлежащем управлении автоматизация может повысить безопасность отрасли. Она может заменить небезопасные или физически тяжелые виды человеческой деятельности. Во избежание нарушений техники безопасности взаимодействие между технологиями и сотрудниками, особенно на терминалах, должно подчиняться правилам и контролироваться. Поэтому на терминалах следует разделять ручное и автоматизированное управление контейнерами;
- по мере развития и совершенствования технологий ожидается увеличение темпов внедрения автоматизации в отрасли. Соответственно, автоматизация будет становиться более доступной, в том числе для малых и средних

предприятий. Поскольку ее роль будет укрепляться, работники предприятий и общество в целом должны быть готовы к ее эффективному использованию;

- в основе автоматизации лежит кибербезопасность. Для обеспечения безопасности систем информационных технологий (ИТ) необходимо применять правильные подходы. Персонал необходимо обучать противодействию кибератакам, в частности фишингу;
- люди должны контролировать автоматизацию и управлять ею таким образом, чтобы она приносила пользу обществу в целом; и
- процесс управления автоматизацией следует осуществлять параллельно с переквалификацией, переподготовкой или повышением квалификации сотрудников. При планировании и осуществлении реструктуризации рабочих мест следует помочь сотрудникам своевременно переквалифицироваться в соответствии с новыми требованиями к более автоматизированной рабочей среде.

#### Документация

Неофициальный документ № 1, неофициальный документ № 2, неофициальный документ № 4, неофициальный документ № 5

## **IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 3 повестки дня)**

### **A. Статус Соглашения**

17. Секретариат проинформировал WP.24 об отсутствии каких-либо изменений в статусе Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), которое на момент проведения шестьдесят пятой сессии насчитывало 33 договаривающиеся стороны. Подробную информацию о СЛКП см. URL: <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

18. Секретариат проинформировал делегатов о совместной работе с Региональным советником по транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК), направленной на распространение информации о соглашениях ЕЭК в области инфраструктуры, в том числе СЛКП, в странах Кавказа и Центральной Азии.

19. Турция сообщила о намерении стран Организации тюркских государств заключить соглашение об интермодальных перевозках. Турция предложила распространять информацию о СЛКП в рамках сотрудничества по интермодальным перевозкам в Организации тюркских государств.

20. Секретариат напомнил делегатам, что на своей шестьдесят второй сессии WP.24 приступила к уточнению возникших вопросов и несоответствий, выявленных секретариатом в ходе подготовки нового сводного варианта СЛКП (несоответствий между принятыми предложениями по поправкам и сводным текстом, а также несоответствий, вытекающих из принятых предложений по поправкам). В ходе этого процесса секретариату было предложено связаться с заинтересованными договаривающимися сторонами и прояснить соответствующие вопросы. Секретариат сообщил о контактах с договаривающимися сторонами по оставшимся вопросам, а также по вопросам, возникающим из-за различий между СЛКП и Трансъевропейской транспортной сетью (ТЕС-Т) применительно к железнодорожным линиям и соответствующим объектам. В этой связи были высказаны мнения о том, что указанные различия следует устранить после завершения текущего пересмотра правил ТЕС-Т, которое запланировано на январь 2024 года. Секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.24/2022/1, содержащий проект сводного текста СЛКП,

который включает принятые на сегодняшний день поправки и указания на оставшиеся вопросы, которые на данный момент решить не удалось.

21. WP.24 приветствовала разработку нового сводного текста СЛКП, отражающего принятые предложения по поправкам. WP.24 также решила опубликовать этот новый сводный текст в 2022 году, несмотря на ряд нерешенных вопросов. В новой публикации следует указать все соответствующие примечания относительно включенных в нее поправок.

22. Затем WP.24 поручила секретариату продолжить работу с договаривающимися сторонами по разъяснению оставшихся вопросов, а также работу с договаривающимися сторонами и государствами — членами Европейского союза по вопросам, возникающим в связи с различиями между железнодорожными линиями, предусмотренными СЛКП и ТЕС-Т.

## **В. Предложения по поправкам**

23. Секретариат сообщил WP.24, что 22 июня 2022 года было распространено уведомление депозитария относительно предложений по поправкам, одобренных WP.24 на ее шестьдесят четвертой сессии и содержащихся в приложении 1 к документу ECE/TRANS/WP.24/149. Эти предложения следует считать принятыми, если к 22 декабря 2022 года Генеральный секретарь не получит возражений от любой договаривающейся стороны, непосредственно затрагиваемой этими поправками. В этом случае поправки вступят в силу 22 марта 2023 года.

24. Литва и Дания представили свои предложения по поправкам к СЛКП, содержащиеся соответственно в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/2, неофициальном документе № 7, выступающем в качестве дополнения к документу ECE/TRANS/WP.24/2022/2, и документе ECE/TRANS/WP.24/2022/17.

25. В соответствии со статьей 15 СЛКП WP.24 рассмотрела эти предложения по поправкам и приняла следующие решения:

- единогласно приняты предложенные Литвой поправки к приложению I, касающиеся линий С 14 и С-Е 75, проходящих по территории Литвы и Латвии, и к разделам А и С приложения II, касающиеся соответственно изменения списка терминалов и станций смены колесных пар; и
- единогласно приняты предложенные Данией поправки к приложению I, касающиеся линии С45/1, проходящей по территории Дании, и к разделам А, В и С приложения II, касающиеся соответственно изменения списка терминалов, исключения пункта пересечения границы и железнодорожно-паромной переправы Гетеборг (ГЖД Швеции) — Фредериксхавн (ДГЖД).

26. Кроме того, учитывая предложение Дании по поправкам, WP.24 пришла к выводу о том, что принятая поправка Дании предусматривает исключение линии С45/1, проходящей по территории Швеции.

27. Наконец, в отношении оставшихся предложений по поправкам WP.24 предложила соответствующим договаривающимся сторонам провести по ним дополнительные консультации и сообщить о результатах консультаций на следующей сессии.

28. WP.24 поручила секретариату передать принятые поправки в Управление по правовым вопросам в Нью-Йорке. В целях обеспечения ясности принятые поправки воспроизведены в приложении I к настоящему докладу.

29. После этого Литва проинформировала WP.24 о будущих планах развития своей железнодорожной сети в части международных перевозок грузов на период 2026–2030 годов, когда будет завершен проект «Рэйл Балтика» и начнется эксплуатация его линий. «Рэйл Балтика» считается крупнейшим за долгие годы инфраструктурным проектом Балтийского региона, который должен соединить страны Балтии и создать недостающее звено коридора «Северное море — Балтийское

море» в рамках базовой сети на колее шириной 1435 мм. Ожидается, что этот проект откроет новые возможности для логистики грузоперевозок, поскольку создаст новый экономический и логистический коридор в регионе.

30. Литва также сообщила о начале регулярных международных грузоперевозок из Каунасского интермодального терминала в Дуйсбург и порты Триест и Монфальконе в Италии. Кроме того, Литва сообщила о своих планах по созданию железной дороги с шириной колеи 1435 мм между Каунасом и Клайпедой в рамках расширенной базовой сети ТЕС-Т.

### **С. Осуществление Соглашения**

31. На своей предыдущей сессии WP.24 решила создать механизм мониторинга линий СЛКП и соответствующих объектов в отношении их технических параметров путем создания перечня СЛКП в среде географической информационной системы (ГИС). Разработка механизма, возможно, будет завершена до начала шестидесятой сессии в 2023 году, и к этому моменту в среде ГИС уже должно будет произойти объединение данных, поступивших из других существующих баз данных либо представленных и подтвержденных непосредственно договаривающимися сторонами. Секретариат сообщил о прогрессе, достигнутом в создании перечня. В частности, секретариат сообщил об источниках объединения данных в перечень. Он также предложил прямой способ обновления данных перечня по недостающим параметрам. Кроме того, будет подготовлено решение, состоящее в использовании таблицы Excel для обновлений, если этот способ окажется предпочтительным для координаторов СЛКП. Наконец, секретариат сообщил, что изучение решений по объединению данных о терминалах в перечень будет продолжено.

32. WP.24 приняла к сведению информацию о ходе разработки перечня, и поблагодарила секретариат за проделанную работу.

33. Затем WP.24 обсудила наличие у договаривающихся сторон данных для измерения целевых эксплуатационных характеристик, упомянутых в СЛКП. В связи с этим секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.24/2022/3, содержащий результаты проведенного обследования и исследования о наличии данных, необходимых для оценки целевых эксплуатационных характеристик.

34. WP.24 приняла к сведению, что на вопросы обследования ответили всего 11 договаривающихся сторон, причем из ответивших в лучшем случае примерно половина собирает данные о массе и длине поездов и о длительности остановок в пунктах пересечения границы. Данные о прочих параметрах доступны в еще меньшем количестве договаривающихся сторон.

35. WP.24 также приняла к сведению представленную Германией информацию об отсутствии в стране централизованного механизма сбора данных или сведений от частных железнодорожных предприятий или частных операторов терминалов. Германия обратила внимание WP.24 на конфиденциальность этих данных в частном секторе.

36. Германия также упомянула использование фактических данных о перевозках для оценки эффективности технических характеристик поездов и выразила неуверенность в том, насколько репрезентативными могут быть такие данные для этой цели.

37. С учетом высказанных мнений WP.24 поручила секретариату вновь распространить обследование среди всех тех договаривающихся сторон, которые изначально не приняли в нем участия. WP.24 также просила секретариат предложить организациям, которые, возможно, разработали какие-либо механизмы сбора данных об эксплуатационных характеристиках, представить их на будущих сессиях.

38. WP.24 приняла к сведению сообщение Европейской комиссии о процессе пересмотра Регламента о ТЕС-Т и выразила ей благодарность. WP.24 отметила, в частности, i) новую структуру сети (расширенная базовая сеть); ii) введение нового



стандарта в отношении параметров полуприцепов для комбинированных перевозок (P400), который представляется аналогичным стандарту в отношении параметра «габарит погрузки» согласно СЛКП; iii) включение целевых эксплуатационных характеристик (и выразила заинтересованность в понимании того, как они будут измеряться в будущем); а также iv) следующие этапы процесса пересмотра, т. е. предполагаемое принятие пересмотренного Регламента во второй половине 2023 года и возможное вступление его в силу в январе 2024 года.

## **D. Базовые сети**

39. На прошлой сессии WP.24 поручила секретариату связаться с договаривающимися сторонами СЛКП и попросить их определить линию или линии, проходящие через их территории, которым, возможно, следует придать статус базовой линии, на которой в случае чрезвычайной ситуации будет использоваться специальная процедура. С этой целью секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.24/2022/4, в котором содержатся полученные предложения по базовым линиям и специальным процедурам. Было отмечено, что лишь очень немногие страны представили предложения по базовым линиям и соответствующим процедурам. Также было отмечено, что обозначение базовых линий может быть выполнено только после разработки конкретных процедур. В отношении процедур государства — члены ЕС сообщили о наличии Руководства RNE по международному управлению в чрезвычайных ситуациях.

40. В ходе обсуждения было предложено уделить особое внимание созданию специальной процедуры трансграничного взаимодействия в случае чрезвычайных ситуаций.

41. По итогам обсуждения WP.24 решила предложить секретариату связаться с договаривающимися сторонами по вопросу базовых линий и специальной процедуры и запросить их мнения относительно специальной процедуры трансграничного взаимодействия в случае чрезвычайных ситуаций.

### **Документация**

ECE/TRANS/WP.24/2022/1, ECE/TRANS/WP.24/2022/2, ECE/TRANS/WP.24/2022/3, ECE/TRANS/WP.24/2022/4, ECE/TRANS/WP.24/2022/17, неофициальный документ № 7

## **V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к СЛКП (пункт 4 повестки дня)**

### **A. Статус Протокола**

42. Секретариат сообщил WP.24 об отсутствии каких-либо изменений в статусе Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к СЛКП (Протокол к СЛКП), договаривающимися сторонами которого на момент проведения шестьдесят пятой сессии являлись девять стран. Подробную информацию о Протоколе к СЛКП см. URL: <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

### **B. Предложения по поправкам**

43. Секретариат сообщил WP.24, что им не было получено предложений по поправкам.

## **С. Осуществление Протокола**

44. На своей предыдущей сессии WP.24 признала растущее несоответствие между Протоколом к СЛКП и СМВП и предложила Рабочей группе по внутреннему водному транспорту (SC.3) провести совместную конференцию для рассмотрения решений проблемы несоответствия.

45. Секретариат сообщил WP.24 о проведении совместного рабочего совещания, посвященного контейнерным перевозкам по внутренним водным путям, и круглого стола по вопросу о распространении информации о Протоколе к СЛКП, которые были приурочены к шестьдесят шестой сессии SC.3 и состоялись 12 октября 2022 года. Секретариат также представил документы ECE/TRANS/SC.3/2022/1-ECE/TRANS/WP.24/2022/14, ECE/TRANS/SC.3/2022/2-ECE/TRANS/WP.24/2022/15 и ECE/TRANS/SC.3/2022/3-ECE/TRANS/WP.24/2022/16, подготовленные в поддержку обсуждений в ходе круглого стола и содержащие записку о существующих несоответствиях между Протоколом к СЛКП и СМВП, проект резолюции КВТ о содействии развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям и проект «дорожной карты» по присоединению к Протоколу к СЛКП.

46. Затем секретариат сообщил об итогах круглого стола и подробно представил мнения относительно потенциала развития комбинированных перевозок по внутренним водным путям; проблемы, возникающие в ходе их развития; меры поддержки, которые могут потребоваться отрасли; а также информацию о надлежащей практике и извлеченных уроках. Секретариат также упомянул о препятствиях на пути присоединения к Протоколу к СЛКП и предположил, что подготовленная «дорожная карта» может помочь заинтересованным странам в процессе присоединения.

47. Кроме того, секретариат сообщил WP.24 о заинтересованности в согласовании СМВП с Протоколом к СЛКП, для чего следует создать совместный механизм SC.3-WP.24. Наконец, секретариат проинформировал WP.24 о положительных итогах рассмотрения SC.3 проекта резолюции о содействии развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям и о решении SC.3, в рамках которого она поручает своему секретариату представить резолюцию для принятия КВТ при условии согласования WP.24.

48. WP.24 поблагодарила секретариат за информацию об итогах круглого стола и за работу по организации этого мероприятия и рабочего совещания. Она приветствовала подготовку «дорожной карты» по присоединению к Протоколу к СЛКП и предложила заинтересованным странам применять ее. WP.24 также приветствовала подготовку проекта резолюции и согласовала его представление для принятия КВТ.

## **VI. Стратегии и меры поддержки интермодального транспорта (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Меры для повышения эффективности интермодальных перевозок и пропускной способности узких мест в секторе интермодальных транспортных услуг на общеевропейском уровне**

49. В рамках рассмотрения этого пункта повестки дня WP.24 продолжила обсуждение таких вопросов, как i) интермодальные вопросы в контексте евро-азиатских транспортных связей; ii) интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения; iii) интермодальные транспортные терминалы; и iv) интермодальные перевозки и Конвенция МДП.

#### **i) Интермодальные вопросы в контексте евро-азиатских транспортных связей**

50. Секретарь Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) сообщил WP.24 о дальнейших усилиях, предпринимаемых для введения в действие коридоров ЕАТС. Его сообщение дополнило представленную на предыдущей сессии

информацию о заинтересованности правительств пяти стран в разработке и испытании Механизма управления координацией коридоров (МУКК) и Механизма оценки результатов работы коридоров (МОПРК) на маршруте № 3 евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС). В частности, он рассказал о круглом столе с участием экспертов, которое было проведено в рамках тридцать пятой сессии WP.5 совместно с Организацией экономического сотрудничества (ОЭС). Темой мероприятия стало рассмотрение оперативной пропускной способности железных дорог транскаспийского коридора и коридора Алматы — Стамбул. Секретарь также сообщил о решении WP.5 создать координационный комитет в соответствии с просьбой, высказанной в ходе круглого стола участвующими железнодорожными компаниями и таможенными администрациями стран обоих коридоров. Этот координационный комитет, действующий в формате Группы друзей Председателя WP.5, будет периодически собираться для обмена мнениями и информацией, в частности по следующим вопросам: i) остающиеся нерешенными вопросы технической совместимости; ii) вопрос установления единого расписания и тарифов для обоих коридоров; iii) вопрос разработки маркетингового плана для коридоров, который мог бы послужить основой для привлечения дополнительного интереса со стороны частных операторов и экспедиторов, а также способствовать активизации усилий по оцифровке транспортных и таможенных документов. С учетом важности интермодальных перевозок для введения в действие обоих коридоров секретариат WP.5 заявил о своей готовности активно координировать усилия с секретариатом WP.24, а также представить обновленную информацию о достигнутом прогрессе на следующей сессии WP.24.

51. Российская Федерация отметила необходимость создания механизмов сотрудничества для управления международными коридорами. В связи с этим была упомянута работа, проведенная в рамках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), в результате которой были разработаны методологии управления международными наземными коридорами, соединяющими Европу и Азию. Российская Федерация призвала участников к сотрудничеству с ОСЖД в рамках координационного комитета WP.5 и к использованию документов по поддержке управления коридорами, разработанных в рамках ОСЖД под руководством Российской Федерации и Китая для первого коридора ОСЖД.

52. ФИАТА приветствовала создание координационного комитета для коридоров в рамках WP.5 и выразила готовность присоединиться к нему и поддержать работу по координации.

53. WP.24 приняла к сведению информацию, представленную секретарем WP.5, Российской Федерацией и ФИАТА, и предложила секретарю WP.5 передать поступившую от Российской Федерации и ФИАТА информацию WP.5 и ее Председателю. WP.24 также просила секретаря WP.5 на своей следующей сессии сообщить о ходе введения в действие коридоров ЕАТС.

54. Далее секретарь WP.5 проинформировал WP.24 о Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры (ИТЮ-GIS.org), созданной под эгидой WP.5, и о начале этапа тестирования, открытого для заинтересованных сторон. МОМТИ предоставляет платформу на основе географической информационной системы (ГИС), работающую как виртуальный рынок привлечения финансирования для национальных, региональных и межрегиональных проектов в области транспортной инфраструктуры. Секретариат WP.5 предложил делегатам WP.24 рассмотреть возможность принять участие в тестировании МОМТИ в качестве пользователей, чтобы начать изучение ее многочисленных функций и предоставить секретариату обратную связь о своем пользовательском опыте в качестве основы для дальнейшего совершенствования и развития платформы. Имя пользователя и пароль можно запросить в секретариате WP.5.

55. Секретарь WP.5 также ознакомил участников с набором показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ), которые были разработаны под эгидой WP.5 и предоставлены правительствам для самостоятельного использования в целях измерения экономической, экологической и

социальной устойчивости их систем внутреннего транспорта, включая автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт. Набор ПУСИВТ был интегрирован в онлайн-панель многоязычную пользовательскую панель ПУСИВТ (SITCIN.org). Кроме того, был разработан курс электронного обучения по использованию ПУСИВТ.

56. Государствам-членам, участвующим в работе WP.24, было предложено использовать ПУСИВТ и таким образом определить области для улучшения работы транспорта на всех уровнях. Имя пользователя и пароль можно запросить в секретариате WP.5.

57. WP.24 приняла к сведению представленную информацию о МОМТИ и ПУСИВТ и предложила заинтересованным странам связаться с секретариатом WP.5.

## ii) Интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения

58. В соответствии с решением, принятым на предыдущей сессии, WP.24 провела в рамках текущей сессии рабочее совещание по национальному опыту и проблемам, которые возникают при оцифровке транспортных документов, используемых в интермодальных перевозках. Принимая во внимание итоги рабочего совещания, WP.24 решила продолжить взаимодействие по вопросу оцифровки информации и документов на регулярной основе в ходе своих ежегодных сессий. WP.24 просила секретариат включить в повестку дня отдельный пункт 5 а) iii), касающийся оцифровки информации и документов. По рекомендации Германии WP.24 также поручила своему секретариату в сотрудничестве с Германией подготовить к следующей сессии, которая пройдет в 2023 году, рамочную схему оцифровки информации и документов. В этой рамочной схеме, предназначенной для рассмотрения WP.24, следует перечислить и представить темы, относящиеся к оцифровке информации и документов. В качестве одной из таких тем в нее следует включить оцифровку документов, прилагаемых к автомобильным или железнодорожным накладным.

59. WP.24 также обсудила итоги своего второго рабочего совещания по автоматизации в сфере грузовых перевозок и логистики. С учетом его итогов WP.24 решила начать процесс разработки справочника по автоматизации в сфере грузовых интермодальных перевозок и логистики. С этой целью она просила секретариат совместно с представителями заинтересованных стран разработать аннотированный проект структуры справочника для рассмотрения на следующей сессии. WP.24 также поручила секретариату включить в ее повестку дня отдельный пункт 5 а) iv), посвященный справочнику по автоматизации в сфере грузовых интермодальных перевозок и логистики. В связи с этим решением номер существующего пункта 5 а) iv), касающегося интермодальных перевозок и Конвенции МДП, следует изменить на 5 а) v).

60. WP.24 обратилась к своему Председателю и секретариату с просьбой отразить ее работу, касающуюся оцифровки и автоматизации, в «дорожной карте» КВТ на период до 2025 года по интеллектуальным транспортным системам (ИТС), в рамках направления действий 12 — «Усиление интегрирующей роли ИТС в развитии различных видов транспорта».

## iii) Интермодальные транспортные терминалы

61. На прошлой сессии WP.24 отметила, что информацию о местоположении терминалов СЛКП следует включить в перечень СЛКП. На этом основании WP.24 решила больше не включать этот вопрос в повестку дня будущих совещаний в качестве отдельного подпункта. Как указано выше, пункт 5 а) iii) будет касаться оцифровки информации и документов.

## iv) Интермодальные перевозки и Конвенция МДП

62. Секретариат МДП проинформировал WP.24 о новых изменениях в порядке применения системы МДП к интермодальным перевозкам. В частности, была представлена информация о рабочем совещании ИСМДП, которое состоялось во

второй половине дня 17 октября 2022 года и было направлено на повышение осведомленности отрасли грузовых перевозок о тех преимуществах, которые система МДП и особенно ее электронная версия (eTIR) могут принести в процесс интермодальных перевозок.

63. Рабочее совещание, открытое для участия делегаций WP.24, было посвящено: i) примерам применения системы МДП в интермодальных перевозках и описанию преимуществ такого применения для грузового сектора и таможенных органов; ii) освещению ряда тематических исследований, касающихся сложных сценариев интермодальных перевозок, и демонстрации того, как система МДП, особенно eTIR, может облегчить интермодальные перевозки и повысить их качество в дополнение к устранению времени простоя на границах; iii) демонстрации проблем оперативного характера, с которыми могут столкнуться многие заинтересованные стороны, занимающиеся интермодальными перевозками, в частности экспедиторы, операторы логистических центров или интермодальных терминалов, таможенные органы, организации по грузовым перевозкам и почтовые службы, и способов их решения с помощью eTIR; и iv) определению новых возможностей, которые eTIR привнесла в систему МДП и которые могут быть полезны для интермодальных перевозок.

64. WP.24 поблагодарила секретариат МДП за его усилия по распространению информации о системе МДП для интермодальных перевозок.

## **В. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок**

65. На своей предыдущей сессии WP.24 решила, что порядок представления информации о мерах национальной политики по стимулированию интермодальных перевозок следует упростить, с тем чтобы все большее число стран сообщало или просто обновляло информацию об изменениях в таких мерах. В связи с этим WP.24 поручила секретариату изучить варианты упрощения порядка представления информации. В свете этого секретариат внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.24/2022/5, в котором анализируются варианты упрощения представления информации и приводятся дальнейшие соображения для рассмотрения WP.24.

66. В документе проводится различие между простыми решениями, такими как использование программы MS Forms для распространения обследований, и индивидуальной разработкой специализированных инструментов для представления информации. Второй вариант потребует адресного финансирования для разработки и дальнейшего обслуживания инструмента.

67. Далее в документе WP.24 предлагается рассмотреть возможность уделить больше внимания анализу мер национальной политики. В связи с этим WP.24 могла бы изучить вопрос о том, можно ли изменить отчетность по мерам национальной политики таким образом, чтобы автоматически выявлять меры: i) цели и вопросы по которым должны быть дополнительно обсуждены WP.24 и, возможно, скорректированы; или ii) которые потенциально могут быть дополнительно усилены WP.24 для достижения лучших результатов. Наконец, в документе также предлагается переориентировать обследование и не собирать в его рамках ту информацию, сбор которой ведется в соответствии с другими пунктами повестки дня, например касающимися осуществления СЛКП или Протокола к СЛКП.

68. WP.24 обдумала эти предложения и решила применять для отчетности простые решения, такие как программа MS Forms. Затем она решила обратиться к группе добровольцев с просьбой изучить вопрос об изменении схемы обследования, с тем чтобы, с одной стороны, переориентировать его во избежание дублирование сбора информации, а с другой стороны, изменить его таким образом, чтобы обеспечить автоматическое выявление мер, которым WP.24 могла бы уделить больше внимания в будущем.

69. Швейцария выразила готовность совместно с секретариатом и другими заинтересованными делегациями доработать обследование и внести предложения к следующей сессии.

#### Документация

ECE/TRANS/WP.24/2022/5

## **VII. Новые вопросы в области грузовых перевозок и логистики (пункт 6 повестки дня)**

### **A. Проблемы, тенденции и показатели эффективности в отрасли**

70. В принятой КВТ резолюции по укреплению интермодальных грузовых перевозок содержится призыв к выполнению различных действий со стороны WP.24. В дополнение к действиям, уже упомянутым выше и касающимся Соглашения СЛКП и Протокола к СЛКП, а также автоматизации и оцифровки документов, в резолюции содержится просьба к WP.24 предпринять шаги для i) обеспечения большей совместимости данных в целях повышения прозрачности и интегрированности сетей в интересах совершенствования процессов комбинирования услуг в ходе осуществления грузовых перевозок; ii) определения соответствующих целевых показателей рыночной доли интермодальных перевозок в секторе грузовых перевозок; и iii) оказания поддержки сетевым объединениям для гибкого планирования перевозок и интеграции различных видов транспорта, а также для укрепления позиции сектора интермодальных перевозок.

71. В этом контексте для установления соответствующих целевых показателей доли интермодальных перевозок WP.24 поручила секретариату подготовить документ с указанием существующих долей интермодальных перевозок по странам. С этой целью секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.24/2022/6, содержащий показатели, которые могут служить основой для установления целевых значений. Это означает, что вместо сбора отдельных статистических данных по интермодальным перевозкам проводится скорее сведение воедино результатов регулируемого сбора данных об отдельных видах транспорта, которые впоследствии корректируются в целях обеспечения максимальной сопоставимости. Секретариат указал на проблемы с использованием коэффициента укрупнения грузовых единиц и предложил применять его в сочетании с долей железнодорожных перевозок. Секретариат также указал на тот факт, что коэффициент укрупнения грузовых единиц рассчитывается Евростатом только для стран ЕС и что ему необходимо будет изучить другие доступные источники, возможно, источники МСЖД, для расчета этого показателя в отношении других стран региона ЕЭК. В любом случае секретариат предложил установить целевые показатели по повышению уровня укрупнения грузовых единиц на железной дороге при увеличении доли железнодорожных перевозок. Секретариат сообщил, что альтернативным решением может стать прямой сбор данных от государств — членов ЕЭК, в частности данных о годовом количестве контейнеров/грузовых транспортных единиц, перевозимых по железной дороге, или аналогичных данных.

72. Чешская Республика представила свой подход к сбору статистики по интермодальным перевозкам.

73. После его рассмотрения WP.24 поручила секретариату подготовить к следующему совещанию документ с информацией об уровне укрупнения грузовых единиц и доле железнодорожных перевозок в странах ЕЭК.

74. В отношении сетевых объединений WP.24 поручила секретариату собрать информацию о надлежащей практике оказания поддержки сетевым объединениям для гибкого планирования перевозок, интеграции различных видов транспорта и укрепления позиции сектора интермодальных перевозок. В связи с этим секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.24/2022/7, в котором изложена информация, полученная от стран ЕЭК и предназначенная для рассмотрения WP.24 и ее дальнейших

действий в этом отношении. В документе рассматриваются: i) примеры платформ бронирования для интеграции заинтересованных сторон интермодальных перевозок; ii) центры обработки данных и стандарты, обеспечивающие бесперебойную связь и таким образом интеграцию заинтересованных сторон; и iii) группы по интересам, сформированные для укрепления позиции отрасли интермодальных перевозок в целях поддержки взаимных обменов и взаимного обучения.

75. WP.24 рассмотрела собранные примеры надлежащей практики и решила продолжить обсуждение платформ бронирования, центров обработки данных и стандартов в рамках пункта, посвященного оцифровке информации и документов. WP.24 также решила, что будет и впредь предоставлять платформу для взаимного обмена информацией о надлежащей практике и накопления знаний в области интермодальных перевозок и таким образом продолжать поддерживать укрепление позиции сектора интермодальных перевозок. И наконец, WP.24 решила поддержать схемы самостоятельного обучения и разработку электронных учебных курсов, которые будут интегрированы в новую платформу LearnITC (см. ниже). В связи с этим делегациям WP.24 было предложено совместно с секретариатом подготовить учебный модуль по комбинированным перевозкам, а также изучить возможность разработки других курсов.

76. На своей последней сессии WP.24 рассмотрела рекомендации, сформулированные в рамках работы междисциплинарной консультативной группы по мерам реагирования транспортного сектора на кризис COVID-19 (НМКГ) и касающиеся повышения устойчивости транспортной системы к пандемиям. WP.24 приветствовала эти рекомендации и подтвердила свою заинтересованность в работе над выполнением этих рекомендаций, в частности в отношении повышения устойчивости сектора интермодальных перевозок и логистики. В свете этого секретарь WP.5 проинформировал WP.24 о том, что КВТ на своей восьмидесятой четвертой сессии в феврале 2022 года также приветствовал рекомендации НМКГ и план действий по их выполнению. Затем секретарь WP.5 упомянул три типа перечисленных в плане действий для возможного рассмотрения WP.24. Фактически, многие из этих действий относятся к деятельности WP.24, проистекающей из резолюции КВТ об укреплении интермодальных перевозок: среди них, в частности, установление целевых показателей доли интермодальных перевозок, поддержка сетей взаимодействия, разработка процедур на случай чрезвычайных ситуаций и обозначение базовых сетей, а также оцифровка и автоматизация.

77. Секретарь WP.5 также сообщил о концептуальной записке, касающейся дальнейшего обмена информацией и возможного планирования действий в чрезвычайных ситуациях для железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта. WP.5 на своей тридцать пятой сессии одобрила предложение секретариата выявить заинтересованные страны и предложить им на добровольной основе принять участие в экспериментальном проекте, направленном на разработку международной системы управления в чрезвычайных ситуациях для автомобильных, железных дорог или внутренних водных путей (ВВП) на конкретном участке коридора. С этой целью секретариат WP.5 предложил делегатам WP.24 сообщить ему, желают ли они воспользоваться результатами работы, направленной на повышение устойчивости и готовности сектора внутреннего транспорта к будущим пандемиям и/или международным чрезвычайным ситуациям, которая может быть профинансирована в рамках существующего внебюджетного проекта.

78. WP.24 предложила секретарю WP.5 представить на ее следующей сессии в 2023 году доклад о потенциальных экспериментальных проектах, направленных на разработку международной системы управления в чрезвычайных ситуациях для автомобильных, железных дорог или внутренних водных путей (ВВП) на конкретном участке коридора.

79. ФИАТА сообщила WP.24 о своей недавней работе и оценке рынка в части интермодальных перевозок и логистики. В частности, ФИАТА осветила такие темы, как i) изменение маршрутов перевозок в связи с продолжающимся кризисом; ii) проблемы железнодорожного транспорта, которые демонстрируют необходимость скоординированного реагирования в отношении инфраструктуры; iii) нехватка

водителей грузовиков; iv) перегруженность границ; и v) повышение грузовых тарифов в автомобильном транспорте. ФИАТА подчеркнула, что интермодальные и мультимодальные перевозки все чаще оказываются в центре внимания во время последних кризисов — начиная с пандемии и последовавшего за ней кризиса морских перевозок и заканчивая нынешней ситуацией. В связи с кризисами возникает явная необходимость в усиленной координации с целью эффективно использовать возможности, предоставляемые различными видами транспорта. Наконец, ФИАТА продолжает работать над технологической и юридической совместимостью безбумажного коносамента ФИАТА и изучает возможности его дальнейшего использования для поддержки интермодальных наземных перевозок в рамках торговли между Востоком и Западом.

80. Секретариат представил недавно созданную платформу электронного обучения — LearnITC ([learnitc.unecse.org](http://learnitc.unecse.org)) и специальный курс самостоятельного обучения по устойчивому развитию грузовых перевозок и логистики. В основе разработки курса лежало Руководство по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики.

81. WP.24 приветствовала разработку LearnITC и курса по грузовым перевозкам и логистике. Она предложила делегациям WP.24 зарегистрироваться на платформе самостоятельного обучения и использовать ее.

82. Секретарь Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) рассказал о деятельности WP.6 за последние 12 месяцев и планах на ближайшее будущее. Он затронул такие темы, как изучение данных по общедоступной инфраструктуре зарядки электромобилей, совершенствование приложений геопространственной статистики и более эффективное распространение статистики ЕЭК с помощью инновационных «историй на основе данных».

83. Секретариат ознакомил также участников с вариантами геопространственного анализа интермодальных транспортных цепочек для выявления звеньев, на которых объем интермодальных перевозок можно было бы увеличить. В связи с этим секретариаты WP.24 и WP.6 представили документ ECE/TRANS/WP.24/2022/8, который содержит примеры возможного анализа. WP.24 предложила делегациям, заинтересованным в геопространственном анализе, связаться с секретариатом.

## **В. Общеευропейские изменения в политике**

84. Секретарь WP.5 представил документ ECE/TRANS/WP.5/2022/2, посвященный анализу новых тенденций в области инфраструктуры для зарядки электромобилей. Документ, разработку которого КВТ поручил WP.5, содержит обзор предварительных соображений об укреплении роли КВТ, WP.5 в качестве аналитического центра КВТ и других рабочих групп, занимающихся вопросом инфраструктуры для зарядки электромобилей. WP.24 была проинформирована о том, что в отношении ее собственной работы и мандата документ содержит предварительную рекомендацию о создании в рамках WP.24 рабочего процесса, ориентированного на общие тенденции и изменения в области коммерческих электромобилей, включая электромобили малой и большой грузоподъемности, и их зарядной инфраструктуры, в том числе в контексте терминализации операций грузовых перевозок и логистики. С этой целью WP.5 предложила WP.24 рассмотреть возможность выполнения такой задачи и в случае согласия отчитаться перед КВТ о развитии ситуации.

85. WP.24 высоко оценила сообщение секретаря, однако отметила, что такая задача, касающаяся исключительно автомобильного транспорта, должна скорее относиться к ведению Рабочей группы по автомобильному транспорту. В то же время WP.24 согласилась рассмотреть этот вопрос с точки зрения интермодальных перевозок, с тем чтобы определить, какую роль могут играть интермодальные терминалы в предоставлении зарядной инфраструктуры для электромобилей малой грузоподъемности, используемых для доставки «до двери», т. е. от интермодального терминала до клиента.



86. Европейская комиссия сообщила о своей деятельности, связанной с темой мультимодальности. В частности, были упомянуты основные всеобъемлющие политические рамки, принятые в Европейском союзе и направленные на распространение информации о мультимодальности и содействие ей. В их числе — Европейский «зеленый курс», Стратегия ЕС в области данных, Стратегия устойчивой и умной мобильности и Пакет мер в области экологических грузоперевозок. ЕК также сообщила о своей текущей работе по пересмотру Директивы о комбинированных перевозках, с тем чтобы она лучше соответствовала текущей ситуации на рынке. Кроме того, ЕК сообщила о дальнейшей поддержке мультимодальности посредством пересмотра правил ТЕС-Т, а также о важности Регламента, касающегося электронной информации о грузовых перевозках (eFTI), в деле повышения эффективности грузовых перевозок, включая мультимодальные перевозки. Наконец, ЕК сообщила о своем Форуме по цифровым технологиям в области перевозок и логистики, который играет важную роль в поддержке внедрения eFTI и содействии разработке информационных систем, касающихся грузоперевозок, в масштабах коридоров.

87. WP.24 поблагодарила Европейскую комиссию за эту информацию.

### **С. Ежегодные темы в области интермодальных перевозок и логистики**

88. WP.24 ознакомилась с соображениями в отношении тем, по которым можно было бы провести рабочие совещания в рамках ее шестьдесят шестой сессии в 2023 году. Она решила провести два рабочих совещания продолжительностью по полдня во время своей следующей сессии в 2023 году. Первое рабочее совещание следует посвятить обмену информацией о надлежащей практике в области стимулирования интермодальных перевозок для повышения спроса на них. На втором рабочем совещании следует обсудить опыт стран в анализе потенциала перехода от автомобильного транспорта к железнодорожному и внутреннему водному транспорту. Во второе рабочее совещание следует также включить вопрос геопространственного анализа, касающегося перехода на другие виды транспорта.

#### **Документация**

ECE/TRANS/WP.24/2022/6, ECE/TRANS/WP.24/2022/7, ECE/TRANS/WP.24/2022/8

## **VIII. Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (пункт 7 повестки дня)**

89. Секретариат сообщил о сборе информации о пользователях Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) за последние 12 месяцев в сравнении с предыдущими 12 месяцами. Эта информация поступает из регистрационных данных, указываемых при загрузке Кодекса ГТЕ с веб-сайта ЕЭК. WP.24 поблагодарила секретариат за представленную информацию.

90. WP.24 рассмотрела результаты подготовительной работы группы экспертов по Кодексу ГТЕ. Эта подготовительная работа продолжалась в течение 2022 года в соответствии с решением WP.24, принятым на ее предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.24/149, п. 76), а также ввиду того, что вопрос о создании группы экспертов секторальными консультативными органами Международной организации труда (МОТ) не был рекомендован к рассмотрению на их сессии, состоявшейся 13–15 января 2021 года.

91. Секретариат кратко представил результаты неофициальной подготовительной работы, которые изложены в документе ECE/TRANS/WP.24/2022/9, а в отношении задачи 1 подробно изложены в документах ECE/TRANS/WP.24/2022/10, ECE/TRANS/WP.24/2022/11 и ECE/TRANS/WP.24/2022/12.

92. Секретариат предложил WP.24 высказать замечания по конкретным обновлениям, предложенным в отношении текста Кодекса ГТЕ и отраженным в

документах ECE/TRANS/WP.24/2022/10, ECE/TRANS/WP.24/2022/11 и ECE/TRANS/WP.24/2022/12. Эти замечания следует направить в секретариат предпочтительно до конца февраля 2023 года.

93. Секретариат также сообщил о прогрессе, достигнутом в согласовании подхода по задаче 2, касающейся отображения текста Кодекса ГТЕ в приложении в удобной форме, и проинформировал о том, что основное внимание было решено уделить распространенным видам грузов, перевозимых в ГТЕ.

94. Наконец, секретариат сообщил о нескольких оставшихся для обсуждения вопросах по задаче 1 и о необходимости продолжения работы по задаче 2 в части подготовки схемы текста и разработки используемых в приложении сценариев для представления руководящих принципов Кодекса ГТЕ по упаковке распространенных видов грузов.

95. С учетом оставшихся задач эксперты, участвовавшие в неофициальной подготовительной работе, рекомендовали продолжить работу.

96. МОТ сообщила WP.24 о том, что совещание секторальных консультативных органов МОТ состоится 18–20 января 2023 года и что его участников могут просить вернуться к рассмотрению предложения об официальном начале работы по обновлению Кодекса ГТЕ в рамках официальной группы экспертов. Решение об учреждении группы экспертов зависит от рекомендации секторальных консультативных органов МОТ. МОТ предложила секретариату ЕЭК связаться со своим секретариатом для участия в заседании секторальных консультативных органов в качестве наблюдателя.

97. WP.24 поблагодарила экспертов, участвовавших в неофициальной подготовительной работе, за прогресс, достигнутый в выполнении задач 1 и 2, и в частности за разработку подробного предложения по обновлению текста Кодекса ГТЕ. С учетом информации, полученной от МОТ, WP.24 решила продолжить эту работу либо в рамках официальной группы экспертов (если она будет официально учреждена при условии принятия положительного решения в январе 2023 года секторальными консультативными органами МОТ), либо в формате неофициальной подготовительной работы, как это было согласовано в прошлом. WP.24 поручила секретариату принять соответствующие меры и представить информацию о ходе работы над предлагаемыми обновлениями Кодекса ГТЕ и о приложении для Кодекса ГТЕ на ее шестьдесят шестой сессии в 2023 году.

#### Документация

ECE/TRANS/WP.24/2022/9, ECE/TRANS/WP.24/2022/10, ECE/TRANS/WP.24/2022/11, ECE/TRANS/WP.24/2022/12

## **IX. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК и его вспомогательных органов (пункт 8 повестки дня)**

98. Секретариат проинформировал WP.24 о имеющих отношение к ее работе решениях, принятых КВТ на его восемьдесят четвертой сессии (февраль 2022 года), в том числе о письме, полученном Председателем WP.24 от Председателя КВТ и директора Отдела устойчивого транспорта и касающемся последующей деятельности по итогам восемьдесят четвертой сессии КВТ.

99. Прежде всего, WP.24 приняла к сведению просьбу КВТ относительно представления доклада о ходе выполнения действий, способствующих реализации Стратегии КВТ, и просила своего Председателя в сотрудничестве с секретариатом представить соответствующую обновленную информацию, связанную с ее работой и решениями шестьдесят пятой сессии.

100. Во-вторых, WP.24 приняла к сведению упоминание об одобрении ЭКОСОС пересмотренного круга ведения КВТ 16 февраля 2022 года (E/RES/2022/2) и о последовавшим за этим вступлении в силу правил процедуры (ПП) КВТ, содержащихся в приложении III к документу ECE/TRANS/294. Учитывая тот факт, что

WP.24 не разработала собственных правил процедуры, WP.24 было предложено рассмотреть вопрос о том, предпочитает ли она применять новые ПП КВТ, изложить убедительные причины для применения ПП ЕЭК либо предложить КВТ утвердить свои собственные ПП.

101. В связи с этим секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.24/2022/13, который был подготовлен с целью помочь WP.24 рассмотреть вопрос о применимости новых ПП КВТ к его сессиям. Этот документ также отражает потенциальные изменения, которые можно внести в ПП КВТ для адаптации их к деятельности WP.24.

102. WP.24 поблагодарила своего Председателя и секретариат за подготовку документа ECE/TRANS/WP.24/2022/13. По итогам рассмотрения этого документа WP.24 высказалась за то, чтобы ее сессии регулировались ее собственными специально разработанными ПП. С этой целью WP.24 рассмотрела текст проекта своих ПП, согласовала его с поправкой к положению о кворуме, изменив его размер на одну пятую от числа сторон согласно правилу 23, и просила секретариат представить подготовленные WP.24 ПП для утверждения КВТ. В целях внесения ясности подготовленные WP.24 ПП воспроизводятся в приложении II ниже.

103. В-третьих, WP.24 отметила просьбу о внесении вклада в разработку i) Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы для принятия КВТ на его восемьдесят пятой сессии в 2023 году; ii) документа ЕЭК о деятельности в области технологий информации и компьютеризации и интеллектуальных транспортных систем; и iii) документа КВТ о деятельности по смягчению последствий изменения климата и ориентированным на практические действия вариантам для КВТ и его вспомогательных органов.

104. WP.24 поблагодарила секретариат за подготовку неофициального документа № 3, в котором излагается возможный вклад WP.24 по каждой из тем. WP.24 согласилась с внесенными предложениями и просила свой секретариат направить согласованные материалы в секретариат КВТ.

#### **Документация**

ECE/TRANS/WP.24/2022/13, неофициальный документ № 3

## **X. Выборы должностных лиц на 2023–2024 годы (пункт 9 повестки дня)**

105. WP.24 избрала г-жу Ю. Эльзингер (Австрия) своим Председателем и г-жу П. Томкову (Чешская Республика) заместителем Председателя на сессии в 2023 и 2024 годах.

## **XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)**

106. МОТ проинформировала WP.24 о том, что в конце 2023 года она проведет секторальное «Техническое совещание по вопросам достойных и стабильных условий труда в секторе внутренних водных путей» и что дополнительная информация будет предоставлена в надлежащее время.

## **XII. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)**

107. Секретариат сообщил WP.24, что ее шестьдесят шестую сессию предварительно планируется провести в Женеве 18–20 октября 2023 года.

108. Председатель напомнил WP.24 о том, что ее следующая сессия должна пройти в очном формате, поскольку внебюджетные ресурсы для покрытия расходов на заседание в гибридном формате отсутствуют.

### **XIII. Резюме решений (пункт 12 повестки дня)**

109. WP.24 в предварительном порядке утвердила доклад о работе шестьдесят пятой сессии. В соответствии с постановлением Исполнительного комитета ЕЭК, принятым на его совещании, состоявшемся 5 октября 2020 года, решения, указанные в настоящем докладе, должны пройти 72-часовую процедуру «отсутствия возражений», о которой канцелярией руководителя аппарата ЕЭК будут уведомлены все постоянные представительства в Женеве. Эти решения будут приняты, если в течение данного периода возражения не будут представлены.

## Приложение I

### **Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП) — Предложения по поправкам**

Приняты Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике на ее шестьдесят пятой сессии 20 октября 2022 года по предложению Дании и Литвы:

#### **I. Предложено Данией**

##### **Приложение I к СЛКП. Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

###### **14) Дания:**

Изменить существующую линию С 45/1 следующим образом:

С 45/1 (Мальмё) — Копенгаген — Фредерисия — Падборг (— Фленсбург)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Германия и Дания

Другие заинтересованные страны: Швеция

##### **Приложение II к СЛКП. Объекты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

###### **A. Терминалы, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

Изменить список терминалов следующим образом:

###### **Дания**

Таулов Падборг

Хёйе–Гоструп

###### **B. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

Исключить следующий пограничный пункт:

Гетеборг (ГЖД Швеции) — Фредериксхавн (ДГЖД)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Дания

Другие заинтересованные страны: Швеция

###### **D. Железнодорожно-паромные переправы/порты, входящие в состав сети международных комбинированных перевозок**

Исключить следующие железнодорожно-паромные переправы/порты:

Гетеборг — Фредериксхавн (Швеция — Дания)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Дания

Другие заинтересованные страны: Швеция

## II. В связи с предложением Дании

**Приложение I к СЛКП. Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

### 13) Швеция:

Исключить линию С 45/1 Гетеборг (— Фредериксхавн)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Дания

Другие заинтересованные страны: Швеция

## III. Предложено Литвой

**Приложение I к СЛКП. Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

### 34) Литва:

Изменить линии С 14 and С-Е 75 следующим образом:

С 14 Радвилишкис — Паневежис — Рокишкис (— Эглайне)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Латвия, Литва

С-Е 75 (Тракишки —) Моцкава — Шештокай — Казлу-Руда — Каунас  
(Палемонас) — Радвилишкис — Шяуляй — Ионишкис (— Мейтене)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Латвия, Литва и Польша

### 43) Латвия:

Изменить линии С 14 and С-Е 75 следующим образом:

С 14  $\frac{\text{Рига — Крустпилс}}{\text{(Рокишкис —)Эглайне}}$  — Даугавпилс — Индра (— Бигосово)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Латвия и Литва

С-Е 75 (Валга —) Лугажи — Рига — Елгава — Мейтене (— Ионишкис)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Латвия и Литва

**Приложение II к СЛКП. Объекты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

**A. Терминалы, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

Изменить список следующим образом:

#### Литва

Драугисте (Клайпеда)

Шештокай

Вайдотай (Вильнюс)

Каунас (Палемонас)

Моцкава

**С. Станции смены колесных пар, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

Изменить существующий список станций смены колесных пар следующим образом:

<i>Станции, расположенные между железнодорожными системами с различной шириной колеи</i>	<i>Заинтересованные страны</i>	<i>Используемый метод перехода с одной железнодорожной колеи на другую</i>	
		<i>Смена осей/ тележек в вагонах</i>	<i>Перевалка грузовых единиц с помощью крана/другого перегрузочного оборудования</i>
Шештокай***	Литва	–	X
Моцкава****	Литва	X	X
Тракишки	Польша	–	–
Каунас (Палемонас)	Литва	–	X

\*\*\* Железнодорожная станция перевалки грузов, а не пограничный пункт.

\*\*\*\* Перевалка жидких нефтепродуктов.

## Приложение II

### Правила процедуры Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике

Подготовлено Рабочей группой на ее шестьдесят пятой сессии.

#### Глава I Участие

##### Правило 1

а) Государства — члены ЕЭК участвуют в работе сессий Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) в качестве полноправных членов с правом голоса.

б) Государства, не являющиеся членами ЕЭК, имеют право участвовать в качестве полноправных членов в тех сегментах сессии WP.24, которые касаются правовых документов, Договаривающимися сторонами которых они являются, и сохранять консультативный статус применительно к другим сегментам.

с) Государства, не подпадающие под положения подпунктов а) и б), могут участвовать в сессиях WP.24 в консультативном качестве.

д) В соответствии с правилом 1 d) правил процедуры Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) специализированные учреждения, межправительственные организации и неправительственные организации, которым Экономическим и Социальным Советом предоставлен консультативный статус, могут участвовать на консультативных началах в обсуждении на сессии WP.24 любого вопроса, представляющего интерес для таких учреждений или организаций.

е) Неправительственные организации, которым Экономическим и Социальным Советом не предоставлен консультативный статус, при условии одобрения WP.24 и соблюдения принципов, изложенных в частях I и II резолюции 1996/31 Экономического и Социального Совета, могут участвовать на консультативных началах в обсуждении WP.24 любого вопроса, представляющего интерес для таких организаций.

ф) Консультации со специализированными учреждениями и Международным агентством по атомной энергии (МАГАТЭ) проводятся в соответствии с правилом 51 Правил процедуры Европейской экономической комиссии (ЕЭК).

г) Консультации с неправительственными организациями проводятся в соответствии с правилами 52 и 53 Правил процедуры ЕЭК. Неправительственные организации, которым консультативный статус предоставлен в соответствии с пунктом d), приравниваются к неправительственным организациям, включенным в перечень.

#### Глава II Сессии

##### Правило 2

Сессии WP.24 проводятся в сроки, назначаемые WP.24 после консультаций с секретариатом на предыдущих заседаниях.

##### Правило 3

Сессии обычно проводятся в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве (ЮНОГ). WP.24 может с согласия КВТ принять решение о проведении какой-



либо конкретной сессии в другом месте. В этом случае применяются соответствующие правила и положения Организации Объединенных Наций.

#### **Правило 4**

Секретариат не менее чем за 42 дня до начала сессии WP.24 рассылает извещение о дате открытия сессии, а также экземпляр предварительной повестки дня. Основные документы по каждому пункту предварительной повестки дня сессии рассылаются не менее чем за 42 дня до начала сессии, однако в исключительных случаях секретариат может по причинам, которые должны быть изложены в письменной форме, разослать эти документы не менее чем за 21 день до открытия сессии.

### **Глава III Повестка дня**

#### **Правило 5**

Предварительная повестка дня каждой сессии составляется секретариатом в консультации с Председателем.

#### **Правило 6**

Предварительная повестка дня любой сессии содержит:

- a) вопросы, вытекающие из предыдущих сессий WP.24;
- b) вопросы, предложенные ЕЭК или ее Исполнительным комитетом (Исполкомом);
- c) вопросы, предложенные КВТ;
- d) вопросы, предложенные любым членом Комитета или нечленом Комитета, которые могут предлагать пункты, относящиеся к правовым документам, Договаривающимися сторонами которых они являются;
- e) вопросы, предложенные специализированными учреждениями в соответствии с соглашениями о взаимоотношениях, заключенными между Организацией Объединенных Наций и такими учреждениями; и
- f) любые другие вопросы, которые, по мнению Председателя или секретариата, заслуживают включения в повестку дня.

#### **Правило 7**

Первым пунктом предварительной повестки дня каждой сессии является утверждение повестки дня.

#### **Правило 8**

В любой момент в ходе сессии WP.24 может вносить изменения в повестку дня.

### **Глава IV Представительство**

#### **Правило 9**

Каждый полноправный член, определение которого приводится в правиле 1, представлен в WP.24 аккредитованным представителем.

**Правило 10**

Представителя на сессии WP.24 могут сопровождать заместители представителя, советники и эксперты, и в отсутствие представителя его или ее может заменять заместитель представителя.

**Правило 11**

а) Каждый полноправный член представляет секретариату фамилии представителя, заместителей представителя и экспертов не позднее чем за одну неделю до открытия сессии.

б) Секретариат составляет предварительный список вышеупомянутых лиц, планирующих принять участие в работе сессии, и предоставляет его в распоряжение постоянных представительств и постоянных миссий наблюдателей при Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве за два рабочих дня до открытия сессии.

в) Секретариат составляет поименный список всех лиц, участвовавших в работе сессии, и предоставляет его в их распоряжение в конце сессии.

**Глава V****Должностные лица****Правило 12**

а) Раз в два года WP.24 избирает из числа государств — членов ЕЭК председательствующее государство, которое занимает эту должность не более двух сроков подряд и до начала срока полномочий его преемника. Председателем становится представитель избранного государства. На том же заседании WP.24 также избирает до двух государств — членов ЕЭК, представители которых становятся заместителями Председателя на тот же срок.

б) Кандидатуры на должности, упомянутые в пункте а) выше, представляются в секретариат, по возможности, за 10 дней до начала сессии, в ходе которой будут проведены выборы.

**Правило 13**

В случае отсутствия Председателя на заседании или части заседания его функции исполняет один из заместителей Председателя, назначенный Председателем.

**Правило 14**

Если Председатель или заместители Председателя перестают представлять свое государство, то до истечения срока полномочий должность Председателя или заместителя Председателя замещает другой представитель этого государства. Если Председатель или заместитель Председателя больше не может занимать свою должность, то до истечения срока полномочий должность Председателя или заместителя Председателя замещает заместитель представителя.

**Правило 15**

Заместитель Председателя, выступающий в качестве Председателя, имеет те же полномочия и обязанности, что и Председатель.

**Правило 16**

Председатель или заместитель Председателя, выступающий в качестве Председателя, участвует в заседаниях WP.24 в этом качестве, а не как представитель своего государства. WP.24 допускает, чтобы в этом случае соответствующее государство-член было представлено на заседаниях WP.24 заместителем представителя, которому предоставляется право голоса.

## **Глава VI**

### **Вспомогательные органы**

#### **Правило 17**

С одобрения КВТ и согласия Исполкома WP.24 может учреждать такие органы, как группы специалистов, которые она сочтет необходимыми для выполнения своих функций, и определяет полномочия и состав каждого из них. Им может быть предоставлена такая самостоятельность, которая может потребоваться для эффективного выполнения возложенных на них технических обязанностей.

#### **Правило 18**

WP.24 разрабатывает положения о круге ведения для своих вспомогательных органов и рекомендует их КВТ для утверждения.

#### **Правило 19**

Вспомогательным органам следует консультироваться с образованиями, перечисленными в правиле 1, с в соответствии с процедурами, изложенными в этом правиле<sup>2</sup>.

## **Глава VII**

### **Секретариат**

#### **Правило 20**

Исполнительный секретарь выступает в этом качестве на всех заседаниях WP.24 и ее вспомогательных органов. Он или она может назначить любого другого сотрудника заменять его или ее на любом заседании.

#### **Правило 21**

Представитель секретариата может на любом заседании делать устные или письменные заявления по любому рассматриваемому вопросу.

#### **Правило 22**

На секретариате лежит ответственность за принятие необходимых мер по проведению заседаний WP.24 и ее вспомогательных органов.

## **Глава VIII**

### **Порядок ведения заседаний**

#### **Правило 23**

Председатель может объявить заседание открытым и разрешить проведение прений, если присутствует не менее одной пятой членов WP.24. Для принятия любого решения требуется присутствие одной пятой государств — членов ЕЭК.

#### **Правило 24**

Помимо осуществления полномочий, предоставленных Председателю положениями настоящих правил, он или она открывает и закрывает каждое заседание WP.24, руководит прениями, следит за соблюдением настоящих правил, предоставляет слово, ставит вопросы на голосование и объявляет решения.

---

<sup>2</sup> Это правило не может рассматриваться как подразумевающее в отношениях между неправительственными организациями, имеющими общий консультативный статус при ЭКОСОС, какую-либо дискриминацию, противоречащую решению и правилам Генеральной Ассамблеи или Экономического и Социального Совета.

Председатель может также призвать оратора к порядку, если замечания последнего не относятся к предмету обсуждения.

#### **Правило 25**

При обсуждении любого вопроса каждый представитель может выступить по порядку ведения заседания. В этом случае Председатель немедленно объявляет свое решение. В случае возражений Председатель незамедлительно выносит свое решение на рассмотрение WP.24, и решение Председателя остается в силе, если не будет отменено.

#### **Правило 26**

При обсуждении любого вопроса каждый представитель может предложить отложить прения. Каждое такое предложение обсуждается в первую очередь. Кроме лица, внесшего такое предложение, один представитель может высказаться в пользу предложения и один — против него, после чего предложение немедленно ставится на голосование.

#### **Правило 27**

Любой представитель может в любое время внести предложение о прекращении прений независимо от того, попросил ли какой-либо другой представитель слова или нет. Право высказаться против прекращения прений может быть предоставлено не более чем двум представителям, после чего предложение сразу же ставится на голосование.

#### **Правило 28**

WP.24 может ограничить время, предоставляемое каждому оратору, если считается, что это поможет обеспечить упорядоченную работу сессии.

#### **Правило 29**

Основные предложения и резолюции ставятся на голосование в порядке их представления, если WP.24 не примет иного решения.

#### **Правило 30**

Если поправка изменяет содержание предложения, дополняет его или исключает из него что-либо, она ставится на голосование первой, и, если поправка принимается, измененное предложение ставится на голосование целиком.

#### **Правило 31**

Если в какое-либо предложение предлагается внести две или более поправок, то WP.24 сначала ставит на голосование поправку, более всего расходящуюся по существу с первоначальным предложением, а затем по мере необходимости поправку, следующую по степени расхождения, и т. д., пока не будут поставлены на голосование все поправки.

#### **Правило 32**

WP.24 может по требованию любого из представителей принять решение поставить предложение или резолюцию на голосование по частям. В этом случае текст, получившийся по итогам такого последовательного голосования по частям, ставится на голосование в целом.

## **Глава IX Голосование**

### **Правило 33**

Каждый полноправный член WP.24 имеет один голос.

### **Правило 34**

Решения WP.24 обычно принимаются на основе консенсуса. При отсутствии консенсуса решения принимаются большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании полноправных членов WP.24.

Для целей настоящих правил выражение «присутствующие и участвующие в голосовании члены» означает членов, голосующих «за» или «против». Члены, которые воздержались при голосовании, считаются неголосовавшими.

### **Правило 35**

WP.24 не принимает никаких мер в отношении той или иной страны без согласия правительства этой страны.

### **Правило 36**

Голосование в WP.24 может проводиться поднятием рук. Если какой-либо представитель требует проведения поименного голосования, то оно проводится путем поименной переключки названий полноправных членов в английском алфавитном порядке.

### **Правило 37**

Все выборы проводятся тайным голосованием, если только при отсутствии каких-либо возражений WP.24 не принимает решение продолжить работу без проведения голосования по той или иной согласованной кандидатуре или списку кандидатур.

### **Правило 38**

Если по какому-либо вопросу, кроме выборов, голоса разделяются поровну, то проводится повторное голосование. Если и при повторном голосовании голоса разделяются поровну, то считается, что предложение отклонено.

## **Глава X Языки**

### **Правило 39**

Рабочими языками WP.24 являются английский, русский и французский языки.

### **Правило 40**

Выступления на одном из рабочих языков устно переводятся на другие рабочие языки.

## **Глава XI Отчеты**

### **Правило 41**

Тексты всех докладов, резолюций, рекомендаций и других официальных решений, принятых WP.24 и ее вспомогательными органами, доводятся до сведения участников, перечисленных в правиле 1, по возможности, в кратчайшие сроки.

## **Глава XII Гласность заседаний**

### **Правило 42**

WP.24 обычно проводит открытые заседания. WP.24 может принять решение о проведении конкретного заседания или конкретных заседаний при закрытых дверях.

## **Глава XIII Доклады**

### **Правило 43**

Раз в год WP.24 представляет КВТ полный доклад о своей деятельности и планах, в том числе о деятельности и планах всех вспомогательных органов.

## **Глава XIV Внесение поправок и приостановление действия**

### **Правило 44**

В любое из настоящих Правил процедуры могут быть внесены поправки или же действие его может быть приостановлено WP.24 при условии, что предложения внести поправки или приостановить действие приняты КВТ и утверждены Исполкомом, а также не направлены на отмену круга ведения WP.24.

---