



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят третья сессия
Женева, 1–3 марта 2011 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе
его семьдесят третьей сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Должность председателя.....	1	5
II. Участники	2–5	5
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	6	5
IV. Обязательства и возможности в связи с сессией Европейской экономической комиссии 2011 года, деятельностью Комиссии по устойчивому развитию и процессом обзора для достижения Целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия (пункт 2 повестки дня).....	7–9	6
V. Обзор ситуации на транспорте в странах – членах ЕЭК ООН и наметившихся тенденций в области развития (пункт 3 повестки дня).....	10–14	6
A. Изменения на транспорте в Европейском союзе	10	6
B. Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума	11	6
C. Что значил Год транспорта, провозглашенный Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе, для ЕЭК ООН?.....	12–13	7
D. Обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций в регионе ЕЭК.....	14	7
VI. Изменение климата и транспорт (пункт 4 повестки дня)	15–19	7
A. Смягчение экологически вредных последствий перевозок внутренним транспортом	15–16	7
B. Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптационные требования	17–19	8
VII. Интеллектуальные транспортные системы (пункт 5 повестки дня).....	20–21	8
VIII. Помощь странам с переходной экономикой (пункт 6 повестки дня)	22–24	9
IX. Общеевропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (пункт 7 повестки дня).....	25–26	9
A. Симпозиум ОПТОСОЗ 2010 года: Благоприятные для окружающей среды и здоровья инвестиции и рабочие места на транспорте	25	9
B. Рабочие совещания ОПТОСОЗ по устойчивому и здоровому городскому транспорту.....	26	10
X. Дискуссия за круглым столом на тему: "Перевозка опасных грузов: глобальные и региональные измерения" (пункт 8 повестки дня).....	27–28	10
XI. Обсуждение с участием председателей вспомогательных органов Комитета по вопросам укрепления сотрудничества, обмена опытом и решения общих проблем (получасовое совещание с ограниченным участием – только для делегатов от правительств) (пункт 9 повестки дня).....	29–30	11

XII.	Вопросы, нуждающиеся в рассмотрении и требующие принятия решений со стороны Комитета (пункт 10 повестки дня)	31–94	11
A.	Деятельность, связанная с проектами	31–38	11
1.	Проекты Трансьевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансьевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ...	31–34	11
2.	Проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)	35–38	12
B.	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки	39–44	13
C.	Активизация работы ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения	45–50	14
D.	Более комплексный подход к автомобильным перевозкам	51–54	15
E.	К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах; позиционный документ Рабочей группы по железнодорожному транспорту	55–57	16
F.	Эффективный и устойчивый внутренний водный транспорт в Европе: Белая книга ЕЭК ООН, подготовленная Рабочей группой по внутреннему водному транспорту	58–60	16
G.	Транспорт и конкурентоспособность	61–62	17
H.	Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция о согласовании, проект eTIR и другие меры по облегчению таможенного транзита)	63–67	17
I.	Безопасность на внутреннем транспорте	68–69	18
J.	Обзор наиболее важных вопросов, касающихся согласования правил в области транспортных средств	70–75	19
K.	Стандарты на топливо	76	20
L.	Интермодальные перевозки и логистика: возможности и вызовы для внутреннего водного транспорта	77–78	20
M.	Обзор наиболее важных вопросов, касающихся перевозки опасных грузов	79–88	21
N.	Обзор наиболее важных вопросов, касающихся перевозки скоропортящихся пищевых продуктов	89–93	23
O.	Перевозка людей с ограниченной мобильностью	94	23
XIII.	Вопросы информативного характера и вопросы, требующие официального одобрения со стороны Комитета (пункт 11 повестки дня)	95–98	24
A.	Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета	95	24
B.	Ход осуществления программ обследования движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E в 2010 году	96–97	24
C.	Положение в связи с присоединением к международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН в области транспорта	98	24

XIV.	Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту (пункт 12 повестки дня).....	99–102	25
XV.	Вопросы, вытекающие из решений ЕЭК ООН, Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 13 повестки дня).....	103	25
XVI.	Доклад Исполнительному комитету ЕЭК ООН об осуществлении приоритетных задач реформы ЕЭК ООН по усилению некоторых направлений деятельности Комитета (пункт 14 повестки дня).....	104–105	26
XVII.	Расписание совещаний в 2011 году и предварительная программа публикаций Отдела транспорта на 2012–2013 годы (пункт 15 повестки дня).....	106	26
XVIII.	Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня).....	107	26
XIX.	Утверждение перечня основных решений семьдесят третьей сессии (пункт 17 повестки дня).....	108	26
Приложение			
	Обсуждение за круглым столом на тему: "Перевозка опасных грузов: глобальные и региональные измерения" (1 марта 2011 года).....		27

I. Должность председателя

1. Комитет по внутреннему транспорту (Комитет) провел свою семьдесят третью сессию 1–3 марта 2011 года под председательством г-на Эрдема Диреклера (Турция).

II. Участники

2. В работе сессии участвовали представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, бывшей югославской Республики Македония, Венгрии, Германии, Греции, Испании, Италии, Казахстана, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Украины, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции.

3. Был представлен Европейский союз (ЕС). В работе сессии также приняли участие представители следующих специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Международной морской организации (ИМО) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). Кроме того, в работе сессии приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Центра транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), ГНЗ – Группы наблюдения за Землей, Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международного транспортного форума (МТФ), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС).

4. Были представлены следующие неправительственные организации: Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Европейская интермодальная ассоциация (ЕИА), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД).

5. Присутствовали также представители Конференции Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и проектов Трансьвропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансьвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ).

III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/209 и Add.1

6. Комитет **утвердил** предварительную повестку, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/209 и Add.1), добавив в пункт 15 повестки дня предварительную программу публикаций Отдела транспорта на 2012–2013 годы.

IV. Обязательства и возможности в связи с сессией Европейской экономической комиссии 2011 года, деятельностью Комиссии по устойчивому развитию и процессом обзора для достижения Целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1

7. Комитет был **проинформирован** о предстоящей шестьдесят четвертой сессии Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, которая состоится в Женеве 29–31 марта 2011 года, и о его возможном содействии успешному проведению этой сессии (неофициальный документ № 1).

8. Комитет был **проинформирован** о вкладе Отдела транспорта в восемнадцатую сессию Комиссии по устойчивому развитию (КУР-18) и девятнадцатую сессию КУР-19 (2–13 мая 2011 года). Был распространен проект подготовленной Отделом транспорта публикации "Транспорт для устойчивого развития", которая может стать важным вкладом в сессию КУР-19. Комитет **отметил**, что устойчивость касается не только охраны окружающей среды, поскольку неотъемлемыми частями устойчивого развития являются также экономические и социальные аспекты, включая безопасность дорожного движения.

9. Комитет также заслушал **информацию** о докладе "Цели в области развития в странах Европы и Центральной Азии с формирующейся экономикой, сформулированные в Декларации тысячелетия", опубликованном в сентябре 2010 года, в котором охвачен весь общеевропейский регион с упором, в частности, на следующие три группы стран: Восточная Европа, Кавказ и Центральная Азия; Юго-Восточная Европа; и государства, являющиеся новыми членами Европейского союза (ЕС). В этом докладе охарактеризован прогресс в достижении в этих странах целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия (ЦРДТ), и содержатся ориентированные на аспекты политики обоснованные предложения для директивных органов по стимулированию усилий, направленных на достижение всех ЦРДТ к 2015 году.

V. Обзор ситуации на транспорте в странах – членах ЕЭК ООН и наметившихся тенденций в области развития (пункт 3 повестки дня)

A. Изменения на транспорте в Европейском союзе

10. Комитет был **проинформирован** представителем Генерального директората по мобильности и транспорту Европейской комиссии о важнейших законодательных и политических инициативах в области транспорта, с которыми выступил ЕС в 2010 году, и его будущих планах.

B. Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума

11. Комитет был **проинформирован** Генеральным секретарем Международного транспортного форума г-ном Джеком Шортом о последних изменениях,

связанных с работой Международного транспортного форума, и его будущих планах.

С. Что значил Год транспорта, провозглашенный Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе, для ЕЭК ООН?

12. Комитет был **проинформирован** о вкладе Отдела транспорта ЕЭК ООН в организацию годового Экономического и экологического форума (ЭЭФ) ОБСЕ. В 2010 году темой ЭЭФ ОБСЕ был международный транспорт. Комитет заслушал информацию о совещаниях ОБСЕ на высоком уровне, прошедших в Астане и Вене, и об обзоре осуществления обязательств ОБСЕ в области транспорта, проведенном Отделом транспорта ЕЭК ООН (который был представлен на ЭЭФ в Праге и с которым можно ознакомиться в Интернете по следующему адресу: www.unecce.org/trans/osce/osceunecce/18th_OSCE_2010_Final.pdf).

13. Комитет был также **проинформирован** о поддержке со стороны ЕЭК ООН недавно созданного Колледжа ОБСЕ для руководящего состава пограничной службы в Душанбе, в котором проходят профессиональную подготовку высокопоставленные сотрудники таможенных, пограничных и транспортных подразделений.

Д. Обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций в регионе ЕЭК

Документация: ECE/TRANS/2011/1 и Corr.1

14. Комитет **рассмотрел** документ (ECE/TRANS/2011/1 и Corr.1) по обзору ситуации на транспорте в 2010 году и наметившихся тенденций в регионе ЕЭК и соседних регионах, который был подготовлен секретариатом на основе материалов, полученных от двадцати четырех государств-членов и других имеющихся источников. Он **отметил** недавние изменения и новые вызовы в транспортном секторе в регионе ЕЭК и за его пределами. Комитет **поблагодарил** секретариат за подготовку такого полезного и всеобъемлющего доклада и все правительства, предоставившие различные материалы, и **просил** секретариат провести аналогичный обзор в 2011 году для рассмотрения на следующей сессии Комитета.

VI. Изменение климата и транспорт (пункт 4 повестки дня)

А. Смягчение экологически вредных последствий перевозок внутренним транспортом

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2011/46, неофициальный документ № 2

15. Комитет был **проинформирован** о выводах круглого стола WP.29 по проблемам изменения климата и транспорта, состоявшегося 24 июня 2010 года (ECE/TRANS/WP.29/2011/46).

16. КВТ был **проинформирован** о состоянии финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций глобального проекта разработки и реализации механизма мониторинга и оценки выбросов CO₂ на внутрен-

нем транспорте с целью оказания содействия в смягчении последствий изменения климата; как указано в неофициальном документе № 2, речь идет о проекте будущих систем внутреннего транспорта (ForFITs). Комитет **отметил**, что основные цели этого проекта состоят в информировании о глобальном статусе целей по сокращению объема выбросов CO₂ на внутреннем транспорте, обзоре существующих методов измерения, разработке общей методики оценки и мониторинга выбросов CO₂, включая "преобразователь" транспортной политики, и в организации работы над экспериментальными проектами и по наращиванию потенциала во всех пяти региональных комиссиях Организации Объединенных Наций.

В. Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптационные требования

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2010/3, ECE/TRANS/WP.5/48

17. Секретариат **сообщил** Комитету об итогах совместного рабочего совещания ЕЭК ООН–ЮНКТАД на тему: "Влияние изменения климата на международные транспортные сети", проведенного под эгидой Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в сентябре 2010 года, и **рассмотрел** совместную записку, подготовленную секретариатами ЕЭК ООН и ЮНКТАД (ECE/TRANS/WP.5/2010/3), которая была распространена среди участников совещания в качестве справочного документа.

18. Комитет **отметил**, что это рабочее совещание повысило информированность о важнейших проблемах последствий изменения климата и адаптационных требованиях для международных транспортных сетей – сложном комплексе вопросов, на которые пока обращается мало внимания. Он **отметил** также, что, хотя транспорт является одной из причин выбросов парниковых газов, в то же время на него оказывают значительное воздействие последствия изменения климата. Это рабочее совещание продемонстрировало настоятельную необходимость подготовки надлежащих стратегических мер, а также потребность в обмене информацией об оптимальной практике и пришло к выводу, что будет весьма полезно учредить новую группу экспертов для изучения этого вопроса.

19. Комитет **выразил** свою признательность за эту отличную инициативу, предпринятую WP.5 вместе с ЮНКТАД, и **решил** учредить группу экспертов по последствиям изменения климата и адаптации для международных транспортных сетей сроком на два года в соответствии с кругом ведения (КВ), содержащимся в приложении к документу ECE/TRANS/WP.5/48, и **поручил** своему Председателю представить предложения Исполнительному комитету (Исполкому) для одобрения.

VII. Интеллектуальные транспортные системы (пункт 5 повестки дня)

20. Комитет был **проинформирован** секретариатом об итогах организованного ЕЭК ООН параллельного мероприятия по вопросу о будущем использовании интеллектуальных транспортных систем (ИТС), которое состоялось на годовой сессии Международного транспортного форума (МТФ) в Лейпциге (26–28 мая 2010 года) и было посвящено теме "Транспорт и инновации". Это параллельное мероприятие прошло с большим успехом, поскольку, в частности, на нем были затронуты конкретные вопросы, он стимулировал диалог между

ключевыми заинтересованными сторонами и оказал содействие в поиске своевременного решения для устранения нынешних препятствий.

21. Комитет **отметил**, что работа по повышению безопасности и улучшению экологических характеристик транспорта в целом и транспортных средств в частности будет продолжаться также с применением ИТС. В ходе этой работы планируется подготовить дорожную карту для стимулирования использования ИТС.

VIII. Помощь странам с переходной экономикой (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2011/2 и Corr.1

22. Комитет был **проинформирован** секретариатом о недавних мероприятиях, направленных на оказание помощи странам с переходной экономикой, которые были проведены в 2010 году (ECE/TRANS/2011/2 и Corr.1). В частности, он **отметил** деятельность, связанную с осуществлением Алматинской программы действий, Специальной программой для экономик Центральной Азии (СПЕКА), Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), Организацией экономического сотрудничества (ОЭС), а также консультационными рабочими совещаниями и миссиями. Посол Леонидас Кризантопулос, Генеральный секретарь ОЧЭС, представил дополнительную информацию о сотрудничестве ЕЭК-ОЧЭС в области транспорта в 2010 году и поблагодарил секретариат за его вклад в эту работу.

23. Комитет **поддержал** деятельность, проводящуюся секретариатом в сотрудничестве с другими региональными и субрегиональными организациями и программами в целях оказания помощи странам с переходной экономикой, и **напомнил** государствам – членам ЕЭК ООН, которые еще не проинформировали секретариат о своих национальных координационных центрах по транспортной статистике, о необходимости сделать это как можно скорее.

24. Комитет **настоятельно призвал** государства – члены ЕЭК ООН делать добровольные взносы в Целевой фонд для оказания помощи странам переходного периода (ТФАКТ).

IX. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (пункт 7 повестки дня)

A. Симпозиум ОПТОСОЗ 2010 года: Благоприятные для окружающей среды и здоровья инвестиции и рабочие места на транспорте

Документация: ECE/AC.21/SC/2010/9-EUDHP1003944/7.1/SC8/9

25. Напомнив о состоявшемся ранее обсуждении вопроса об улучшении экологических и санитарных условий перевозок (ECE/TRANS/2008/4) и о решении по укреплению сотрудничества с ОПТОСОЗ и оказанию содействия в ее реализации (ECE/TRANS/200, пункт 24), Комитет **принял к сведению** доклад Руководящего комитета ОПТОСОЗ о работе его восьмой сессии (8–10 декабря

2010 года). В рамках новой инициативы по задействованию трех секторов и стран Руководящий комитет организовал симпозиум на тему: "Благоприятные для окружающей среды и здоровья инвестиции и рабочие места на транспорте" в соответствии с приоритетной целью № 1 Амстердамской декларации, принятой на третьей сессии Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (январь 2009 года).

В. Рабочие совещания ОПТОСОЗ по устойчивому и здоровому городскому транспорту

Документация: ECE/AC.21/SC/2010/9

26. В соответствии с поручением, сформулированным в Амстердамской декларации, ОПТОСОЗ организовала в 2010 году два рабочих совещания по наращиванию потенциала. Одно из них – на тему: "Работаем вместе для достижения практических результатов" – прошло в Скопье 7 и 8 июня 2010 года с участием известных экспертов, сосредоточивших свое внимание на комплексных стратегических подходах к развитию устойчивого городского транспорта. На другом рабочем совещании, состоявшемся в Батуми (Грузия) 30 сентября и 1 октября 2010 года, основное внимание было обращено на безопасное и полезное для здоровья пешеходное и велосипедное движение в городских районах. Помощь в проведении обоих рабочих совещаний была оказана известными экспертами из Австрии, Бельгии, Германии, Латвии, Нидерландов, Франции, Чешской Республики и ВОЗ.

Х. Дискуссия за круглым столом на тему: "Перевозка опасных грузов: глобальные и региональные измерения" (пункт 8 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 3 и Rev.1

27. В сегменте, связанном с выработкой политики (круглом столе), на тему: "Перевозка опасных грузов: глобальные и региональные измерения", состоявшемся во второй половине дня 1 марта 2011 года, участвовали высокопоставленные должностные лица из стран ЕЭК ООН, а также члены Комитета по внутреннему транспорту, представители европейских и международных организаций. Этот круглый стол был нацелен на выработку стратегических рекомендаций по данной теме. Повестка дня круглого стола была распространена в качестве неофициального документа № 3 и Rev.1.

28. Комитет **одобрил** результаты сегмента, связанного с выработкой политики (круглого стола), и **решил**, что его краткий доклад в виде выводов Председателя будет распространен в качестве приложения к полному докладу о работе сессии.

XI. Обсуждение с участием председателей вспомогательных органов Комитета по вопросам укрепления сотрудничества, обмена опытом и решения общих проблем (полтора часовое совещание с ограниченным участием – только для делегатов от правительств) (пункт 9 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 4

29. На первом совещании председателей вспомогательных органов Комитета, состоявшемся в первой половине дня 2 марта 2011 года, присутствовали председатели вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов ЕЭК ООН, члены Бюро и делегаты от правительств, участвовавшие в семьдесят третьей сессии Комитета. Это совещание – с ограниченным участием, только для делегатов от правительств – дало возможность председателям вспомогательных органов Комитета обсудить вопросы, касающиеся укрепления сотрудничества, обмена опытом и решения общих проблем, включая глобализацию соглашений ЕЭК ООН. Предварительная повестка дня этого совещания была распространена в качестве неофициального документа № 4.

30. Комитет **приветствовал** организацию первого совещания председателей вспомогательных органов Комитета и **рекомендовал** проводить такие совещания регулярно в ходе его сессий. Ввиду ограниченного характера этого совещания итоги обсуждений будут распространены среди председателей вспомогательных органов Комитета и членов бюро в виде выводов Председателя.

XII. Вопросы, нуждающиеся в рассмотрении и требующие принятия решений со стороны Комитета (пункт 10 повестки дня)

A. Деятельность, связанная с проектами

1. Проекты Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)

Документация: резюме обновленного проекта пересмотренного Генерального плана ТЕА и ТЕЖ

31. Комитет был **проинформирован** Управляющим проектами ТЕА и ТЕЖ о недавних изменениях в рамках проектов Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), в том числе об итогах Конференции по финансированию автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, состоявшейся в Вене 17 ноября 2010 года, и о пересмотре их Генерального плана.

32. Комитет **принял к сведению** пересмотренный Генеральный план ТЕА и ТЕЖ. Было распространено резюме обновленного текста.

33. Комитет **выразил** свою признательность за отличные результаты, достигнутые в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ, в частности за подготовку пересмотренного Генерального плана ТЕА и ТЕЖ, вновь **заявил о своей поддержке**

этих двух проектов и **предложил** руководящим комитетам ТЕА и ТЕЖ продолжать свою деятельность.

34. Комитет также **просил** страны – участницы проектов ТЕА и ТЕЖ выдвигать кандидатуры на пост Управляющего проектами ТЕА/ТЕЖ, как можно скорее проинформировать секретариат о своих предложениях и **настоятельно призвал** правительства стран Восточной и Юго-Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, которые еще не являются участниками проектов ТЕА и ТЕЖ, рассмотреть вопрос о своем всестороннем участии.

2. Проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2010/1, неофициальный документ № 5

35. Комитет заслушал **информацию** о ходе работы и недавней деятельности Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) в рамках этапа II ЕАТС, включая четвертую и пятую сессии, состоявшиеся в Женеве 6 сентября 2010 года и Ташкенте 1–3 ноября 2010 года (организованные в сотрудничестве с Министерством внешних экономических связей, инвестиций и торговли Республики Узбекистан и в партнерстве с ОБСЕ), а также о региональном рабочем совещании ЕАТС, состоявшемся в городе Туркменбаши (Туркменистане) 7 и 8 декабря 2010 года (организованном в партнерстве с правительством Туркменистана и ОБСЕ).

36. Кроме того, Комитет был **проинформирован** о заметных результатах, достигнутых до настоящего времени, включая проведение анализа сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (ССВУ); определение приоритетных маршрутов в инфраструктуре (автомобильный и железнодорожный транспорт и внутренние водные пути), перевалочных пунктов и портов в рамках расширенного региона ЕАТС, охватывающего территорию 27 стран; определение очередности проектов в области инфраструктуры и обновление плана капиталовложений в инфраструктуру; оценку объема перевозок на маршрутах ЕАТС; исследование экономической жизнеспособности вариантов развития перевозок внутренним транспортом между Азией и Европой; описание и анализ нефизических препятствий для перевозок (в стадии выполнения); и разработку программного обеспечения ГИС на базе Интернета для представления собранных данных и результатов реализации проектов (в стадии выполнения). Доклад о ходе работы по ЕАТС содержится в документе ECE/TRANS/WP.5/2010/1 и неофициальном документе № 5.

37. Комитет **отметил** завершение рассчитанного на трехлетний период (2008–2010 годы) внебюджетного участия правительства России в поддержке осуществления этапа II проекта ЕАТС, а также просьбу WP.5 в адрес секретариата изучить все возможности финансирования дальнейшей деятельности в рамках ЕАТС после 2010 года. Он **напомнил**, что развитие ЕАТС рассчитано на долгосрочную перспективу, требует значительных усилий и терпения, а также более эффективной координации и взаимодействия между всеми странами на маршрутах ЕАТС.

38. Комитет выразил свою признательность за успешную реализацию этапа II проекта ЕАТС, **вновь заявил** о поддержке работы WP.5 по ЕАТС, **порутил** секретариату изучить возможности обеспечения финансирования мероприятий в рамках проекта ЕАТС после 2010 года, проводимых с правительствами и потенциальными донорами, и **приветствовал** готовность правительства Российской Федерации продолжать финансирование этого проекта, о чем делегация Российской Федерации сообщила в ходе сессии.

В. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки

Документация: неофициальный документ № 6

39. Секретариат **проинформировал** Комитет о недавних изменениях, связанных с Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), в частности, об успешном внедрении цифрового тахографа в некоторых Договаривающихся сторонах ЕСТР, не являющихся членами ЕС, благодаря согласованному шестимесячному периоду толерантности, завершившемуся 31 декабря 2010 года. Информация о ходе внедрения цифрового тахографа была распространена в неофициальном документе № 6.

40. Комитет **предложил** Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, продолжать принимать необходимые меры для внедрения цифрового тахографа, а также просил Договаривающиеся стороны ЕСТР и ЕС и впредь оказывать помощь странам, не входящим в ЕС и нуждающимся в такой помощи, с тем чтобы они могли внедрить цифровой тахограф.

41. Комитет **отметил** задачи, обусловленные статьей 22-бис ЕСТР, и обсуждение Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1) вопроса о взаимосвязи ЕСТР и законодательства ЕС. Что касается статьи 22-бис, то SC.1 решила учредить группу экспертов для внесения предложений по пересмотренному тексту этой статьи.

42. В своем обращении к делегатам г-н Сергей Аристов, государственный секретарь, заместитель министра транспорта Российской Федерации, подчеркнул то значение, которое его правительство придает внедрению цифрового тахографа. Он проинформировал Комитет, что Российская Федерация занимается внедрением цифрового тахографа как в секторе международных, так и внутренних перевозок.

43. Учитывая неготовность некоторых стран к внедрению цифрового тахографа, а также важное значение статьи 22-бис ЕСТР и непростую взаимосвязь ЕСТР и законодательства ЕС, Комитет **настоятельно призвал** Договаривающиеся стороны ЕСТР к поиску практических и взаимоприемлемых решений на основе компромисса, с которыми согласились бы все Стороны, в ходе специального совещания, которое будет организовано секретариатом 4 марта 2011 года.

44. Кроме того, в свете стратегической важности и срочности всех связанных с ЕСТР вопросов и социальных правил в области транспорта Комитет **решил** преобразовать существующую неофициальную группу по ЕСТР, созданную решением сто пятой сессии SC.1, в группу экспертов для всех Договаривающихся сторон ЕСТР и ЕС, и просил Исполком одобрить это решение. Комитет **настоятельно рекомендовал** этой группе продолжать работу, пересмотреть свой круг ведения и представить доклад, включающий конкретные предложения, на рассмотрение Бюро в июне 2011 года и SC.1 на ее следующей сессии.

С. Активизация работы ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения

Документация: неофициальный документ № 7, резолюция 64/255 Генеральной Ассамблеи, принятая в марте 2010 года, Янинская декларация

45. Секретариат **проинформировал** Комитет о последних изменениях, произошедших в рамках Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1), в том числе о ее планах активизировать работу ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения (неофициальный документ № 7), о праздновании шестидесятилетней годовщины деятельности в области безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций в 2010 году и о планах WP.1 на предстоящее седьмое десятилетие, которое совпадает с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Комитет был также **проинформирован** об опубликовании секретариатом сводных резолюций о дорожном движении (CP.1) и о дорожных знаках и сигналах (CP.2).

46. Комитет был **проинформирован** о резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 2 марта 2010 года, в которой период 2011-2020 годов провозглашается Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Одна из целей этой резолюции состоит в сокращении уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях. В ней Генеральная Ассамблея просит региональные комиссии Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с другими партнерами разработать план действий на Десятилетие и координировать осуществляемую на регулярной основе деятельность по отслеживанию глобального прогресса в реализации этих задач. Кроме того, Комитет был **проинформирован** о планах ЕЭК ООН по участию в организации и проведении Десятилетия действий на глобальном уровне в сотрудничестве с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, Группой по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и другими глобальными партнерами по безопасности дорожного движения.

47. Комитет был также **проинформирован** о завершении финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций проекта "по повышению безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий", который осуществлялся пятью региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в 2008 и 2009 годах; о недавней кампании по безопасности дорожного движения под девизом: "Мы играем и ездим строго по правилам", которая была проведена ЕЭК ООН и Международной федерацией баскетбола (ФИБА) в ходе чемпионата мира ФИБА 2010 года (сентябрь 2010 года, Турция), и о таких возможных новых областях деятельности WP.1, как повышение безопасности на железнодорожных переездах и многопрофильные исследования аварий.

48. Посол Леонидас Кризантопулос, Генеральный секретарь ОЧЭС, **проинформировал** Комитет о "Конференции ЕЭК ООН – ОЧЭС по повышению безопасности на дорогах в регионе ОЧЭС", состоявшейся в Янине (Греция, 18 и 19 ноября 2010 года), о Янинской декларации и о планируемых последующих действиях.

49. Комитет **выразил** свою признательность за работу и инициативы, принятые WP.1 и секретариатом, а также за плодотворное сотрудничество с ОЧЭС в области безопасности дорожного движения, которое принесло ощутимые результаты.

50. Комитет **поддержал** деятельность по разработке механизмов многопрофильного исследования аварий (МПИА) при наличии внешнего финансирования и **рекомендовал** WP.1, Рабочей группе по автомобильному транспорту (SC.1) и Рабочей группе по железнодорожному транспорту (SC.2) рассмотреть вопрос о создании совместной группы экспертов на ограниченный срок для ведения работы, направленной на повышение безопасности на железнодорожных переездах, учитывая весь имеющийся в данной сфере опыт других организаций, таких как Европейское железнодорожное агентство (ЕЖА).

D. Более комплексный подход к автомобильным перевозкам

51. Комитет был **проинформирован** о поправках, внесенных в Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) в 2010 году. Комитет **отметил**, что вскоре Договаривающимся сторонам СМА, возможно, придется установить и осуществлять процедуры, связанные с оценками воздействия на безопасность дорог, аудитами безопасности дорог, управлением безопасностью дорожной сети и проверкой безопасности дорог, входящих в международную сеть дорог категории E, в соответствии с положениями приложения IV к СМА.

52. Комитет был также **проинформирован** о проводящейся работе в связи с предложением по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОмниБУС), а также о новой инициативе Европейской комиссии по изменению условий соглашения ИНТЕРБУС между ЕС и третьими странами.

53. Кроме того, Комитет был **проинформирован** о выводах группы экспертов по "количественным ограничениям на международные автомобильные перевозки". В частности, был представлен "проект конвенции о согласовании двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок, с учетом обязательных правил, предусмотренных многосторонними документами, регулирующими международные транзитные автомобильные перевозки". Комитет **отметил**, что по состоянию на ноябрь 2010 года Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (e-CMR) ратифицировали четыре страны: Болгария, Латвия, Нидерланды и Швейцария, – и для того, чтобы он вступил в силу, требуется еще одна дополнительная ратификация.

54. Комитет **настоятельно призвал** государства, подписавшие Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, позволяющий использовать электронную накладную (e-CMR), и Договаривающиеся стороны Конвенции КДПГ ратифицировать этот Дополнительный протокол или присоединиться к нему и поддержал продолжающуюся работу неофициальной группы экспертов, нацеленную на изучение вопроса "количественных ограничений на международные автомобильные перевозки".

Е. К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах; позиционный документ Рабочей группы по железнодорожному транспорту

Документация: ECE/TRANS/SC.2/214, ECE/TRANS/2011/3 и Corr.1

55. Комитет **отметил**, что Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) приняла позиционный документ (ECE/TRANS/2011/3) по вопросу о едином железнодорожном праве в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах (ECE/TRANS/SC.2/214). В этом документе предложен постепенный избирательный подход, предусматривающий на первом этапе подготовку меморандума о понимании (МОП) или аналогичного документа, определяющего правительственные рамки для общих положений и условий евро-азиатских договоров железнодорожной перевозки, подготавливаемых в данном секторе.

56. Работу по подготовке МОП предлагается провести в 2011 году группе экспертов ЕЭК ООН. Основные общие положения и условия договоров железнодорожной перевозки будут разрабатываться параллельно экспертами под эгидой Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ).

57. Комитет **выразил** свою признательность за эту инициативу, **одобрил** видение и подход, изложенные в позиционном документе SC.2 по единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах (ECE/TRANS/2011/3), **решил** учредить группу экспертов ЕЭК ООН по этому вопросу в соответствии с кругом ведения, содержащимся в приложении к документу ECE/TRANS/2011/3, и **поручил** своему Председателю представить это предложение на утверждение Исполкома.

Е. Эффективный и устойчивый внутренний водный транспорт в Европе: Белая книга ЕЭК ООН, подготовленная Рабочей группой по внутреннему водному транспорту

Документация: ECE/TRANS/SC.3/189

58. Комитет **рассмотрел** Белую книгу ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, подготовленную Рабочей группой по внутреннему водному транспорту с целью дать общеевропейское видение будущего развития внутреннего судоходства в регионе ЕЭК через 15 лет после подготовки первой Белой книги ЕЭК ООН. В Белой книге анализируется развитие сети внутренних водных путей в рамках Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и характеризуется нынешняя институциональная и нормативная структура внутреннего судоходства в регионе. В документе определены также ключевые области общеевропейского сотрудничества в интересах стимулирования использования внутреннего водного транспорта и предложены стратегические рекомендации относительно последующей деятельности, которая должна проводиться Рабочей группой по внутреннему водному транспорту. Комитет был также проинформирован о том, что Белая книга будет представлена шестьдесят четвертой сессии ЕЭК ООН (29-31 марта 2011 года).

59. Комитет **одобрил** Белую книгу по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (ECE/TRANS/SC.3/189), предоставив возможность делегациям передать свои замечания, если таковые появятся, до 18 марта 2011 года, и **приветствовал** стратегические рекомендации по семи приоритетным областям для координированной и согласованной работы с участием правительств, речных комиссий, отрасли и других основных заинтересованных сторон в предстоящие годы. Комитет высоко **оценил** работу SC.3 над этим документом, выразив особую признательность государствам-членам, Европейской комиссии и речным комиссиям за их активное участие в подготовке Белой книги.

60. В этом контексте Комитет также **принял к сведению** последующую деятельность в связи со стратегическими рекомендациями, изложенными в Белой книге, включая продолжающееся изучение вопроса о возможном участии ЕЭК ООН в функционировании будущей европейской базы данных о корпусах судов внутреннего плавания.

Г. Транспорт и конкурентоспособность

Документация: неофициальный документ № 1 WP.5

61. Комитет заслушал **информацию** о мерах, принятых секретариатом для продвижения в работе по проекту "Вызовы, связанные с цепью поставок, для повышения национальной конкурентоспособности посредством развития транспорта" с учетом ориентировочных сроков реализации этого проекта, утвержденных на двадцать третьей сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта в сентябре 2010 года (неофициальный документ № 1 WP.5).

62. Комитет **одобрил** создание под эгидой WP.5 целевой группы для продвижения в работе над проектом "Вызовы, связанные с цепью поставок, для повышения национальной конкурентоспособности посредством развития транспорта" с участием соответствующих рабочих групп.

Н. Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция о согласовании, проект eTIR и другие меры по облегчению таможенного транзита)

Документация: ECE/TRANS/2011/4

63. Комитет **отметил**, что Административный комитет Конвенции о согласовании (WP.30/AC.3) на своей сессии, состоявшейся 27 мая 2010 года, принял предложение о поправке, направленной на включение в Конвенцию о согласовании нового приложения 9, касающегося пересечения границ железнодорожным транспортом. 31 августа 2010 года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, действуя в качестве депозитария, издал уведомление депозитария для информирования Договаривающихся сторон о принятии нового приложения 9, которое вступит в силу 30 ноября 2011 года, если до 31 августа 2011 года в адрес Генерального секретаря Организации Объединенных Наций не поступят возражения от Договаривающихся сторон.

64. Комитет **принял к сведению** и **поддержал** недавнюю деятельность секретариата и Договаривающихся сторон по укреплению Конвенции МДП и обеспечению транспарентности в управлении системой МДП. Задачи, которые

были определены в качестве приоритетных в процессе реформы ЕЭК ООН (ECE/TRANS/2011/4), в частности, предполагают:

- рассмотрение – в соответствии с рекомендацией Управления служб внутреннего надзора (УСВН) и Комиссии ревизоров (КР) Организации Объединенных Наций – предложений о поправках с целью включения в Конвенцию МДП нового приложения об условиях и требованиях для выдачи международной организацией разрешения на организацию и функционирование системы гарантий МДП. Эти требования включают, среди прочего, положения об аудите, направленные на обеспечение рационального управления и транспарентности в системе МДП;
- активизацию усилий ЕЭК ООН по обеспечению продолжения функционирования системы МДП по состоянию на 1 января 2011 года посредством подписания нового соглашения между ЕЭК ООН и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) в соответствии с положениями Конвенции МДП, применимыми правилами Организации Объединенных Наций и мандатами Административного комитета МДП.

65. КВТ был также **проинформирован** о том, что Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), и ее Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1) приступили к рассмотрению финансовых последствий проекта eTIR, включая анализ затрат-выгод. WP.30 также провела первое обсуждение вопроса о подготовке правовых положений, направленных на введение eTIR, с тем чтобы дать секретариату указания о том, какой из альтернативных вариантов следует применять: либо изменить существующую Конвенцию посредством включения в нее положений об использовании электронного обмена данными (ЭОД) наряду с книжкой МДП в бумажном формате или с постепенной заменой бумажного формата электронным, либо разработать абсолютно новую конвенцию – так называемую конвенцию "eTIR", которая основывалась бы на технологиях ЭОД.

66. Комитет **поддержал** предложение о продолжении проекта eTIR и **решил** продлить мандат Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1) до 2011 года и провести анализ затрат-выгод проекта eTIR.

67. Комитет отметил резолюцию Генеральной ассамблеи МСАТ по вопросу о чрезмерном использовании рентгеновского оборудования для досмотра коммерческих автотранспортных средств. Согласно этой резолюции, хотя такие досмотры могут проводиться на одном и том же автомобиле несколько раз в день, каких-либо превентивных мер для защиты водителей не существует и не предоставляется информация о процедуре контроля и о воздействии рентгеновского оборудования на здоровье водителей. Комитет **просил** государства-члены проанализировать вопрос о рентгеновском сканировании коммерческих автотранспортных средств на национальном уровне, включая принятие мер по обеспечению того, чтобы используемое рентгеновское оборудование было безвредно для водителей.

I. Безопасность на внутреннем транспорте

68. Комитет был **проинформирован** о Дискуссионном форуме по безопасности на внутреннем транспорте, который был проведен 31 января 2011 года и организатором и принимающей стороной которого выступила ЕЭК ООН в соот-

ветствии с решением Комитета, принятым на его семьдесят первой сессии в 2009 году (ECE/TRANS/206, пункт 57). Форум был организован в партнерстве с представителем частного сектора (Ассоциацией по защите перевозимых грузов) и нацелен на обеспечение платформы для обсуждения различных проблем безопасности на внутреннем транспорте.

69. Комитет **выразил** свою признательность за организацию этого рабочего совещания по безопасности внутреннего транспорта и вновь заявил, что Отделу транспорта ЕЭК ООН – в партнерстве с государствами-членами, международными организациями, частным сектором и научными кругами – следует продолжать работу, направленную на повышение безопасности на внутреннем транспорте, в особенности путем организации мероприятий по обмену информацией и оптимальной практикой.

Ж. Обзор наиболее важных вопросов, касающихся согласования правил в области транспортных средств

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1083 и Согг.1 и Add.1; ECE/TRANS/WP.29/1085; ECE/TRANS/WP.29/1087, неофициальный документ № 8

70. Комитет был **проинформирован** секретариатом о самых последних изменениях в связи с деятельностью Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и его шести вспомогательных рабочих групп (GRB, GRE, GRPE, GRRF, GRSG и GRSP), Административного комитета Соглашения 1958 года и Исполнительного комитета Соглашения 1998 года. Комитет **отметил**, что в течение 2010 года параллельно со Всемирным форумом и его вспомогательными органами работали 40 неофициальных групп, оказывавших им помощь в подготовке новых правил в области транспортных средств и обновлении 138 существующих правил с учетом технического прогресса. Перечень вопросов, находящихся на обсуждении неофициальных групп, будет распространен в качестве неофициального документа № 8.

71. Комитет **отметил**, что в 2010 году было принято более 110 поправок, позволивших обновить действующие правила, касающиеся транспортных средств, с учетом технического прогресса и ввести более жесткие ограничения. В их числе можно упомянуть о положениях по предотвращению опасности возгорания в городских и междугородных автобусах, введении новых положений о сопротивлении шин качению, которые могут способствовать сокращению объема выбросов CO₂ на 5%, и более жестких предельных уровней шума для шин. Кроме того, Всемирный форум решил на глобальном уровне согласовать процедуры испытаний для измерения объема выбросов из транспортных средств большой мощности, исключив остальные варианты, и ввести в действующие правила новые требования о выбросах загрязняющих веществ "Евро-5" с целью дальнейшего сокращения объема выбросов газообразных загрязняющих веществ и твердых частиц из легковых автомобилей и транспортных средств малой грузоподъемности.

72. Комитет **отметил** также, что в 2010 году Всемирный форум обновил некоторые правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года, для защиты пассажиров от электрического удара не только при обычной эксплуатации транспортного средства, но и в случае лобовых и боковых ударов. Было решено, что принятые обновленные правила являются первыми международными правилами по безопасности гибридных транспортных средств и электромобилей. Такие край-

не важные положения будут способствовать скорейшему введению в эксплуатацию безопасных и чистых электромобилей во всем мире. Согласно программе работы Всемирного форума, за этим набором требований по безопасности к гибридным транспортным и электромобилям последуют другие положения, нацеленные на усовершенствование действующих правил, либо новые правила о технологиях, позволяющих использовать транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах, разработка которых должна быть завершена к концу 2011 года.

73. Комитет был также **проинформирован** о том, что WP.1 и WP.29 продолжают работу по обеспечению на постоянной основе соответствия/согласованности Конвенции о дорожном движении (1968 год) и правил, разработанных Всемирным форумом в рамках Соглашений 1958 и 1998 годов.

74. Комитет был далее **проинформирован** о статусе трех Соглашений, относящихся к ведению WP.29 (Соглашений 1958, 1997 и 1998 годов), в частности о числе Договаривающихся сторон и программе работы по каждому Соглашению.

75. Комитет высоко **оценил** работу, выполненную WP.29, и **одобрил** проведение дополнительной сессии подотчетной WP.29 Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) 12 и 13 мая 2011 года, с тем чтобы завершить подготовку проекта новых правил, касающихся автоматических систем экстренного торможения (АСЭТ).

К. Стандарты на топливо

Документация: неофициальный документ № 9

76. Комитет по внутреннему транспорту **отметил** ход разработки Всемирным форумом рекомендаций по качеству топлива, предлагаемого на рынке, и трудности, с которыми пришлось столкнуться до настоящего времени в процессе достижения договоренности с предприятиями по производству моторного топлива (неофициальный документ № 9).

Л. Интермодальные перевозки и логистика: возможности и вызовы для внутреннего водного транспорта

Документация: ECE/TRANS/WP.24/127

77. Комитет **отметил**, что после проведения в феврале 2010 года сегмента КВТ, связанного с выработкой политики в области внутреннего водного транспорта, Рабочая группа по интермодальным перевозкам (WP.24) продолжила рассмотрение этой темы через призму возможностей и вызовов для интермодальных перевозок по внутренним водным путям. На основе представленных материалов и справочных документов Рабочая группа рассмотрела решения по дальнейшему повышению привлекательности и конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, а также вопрос о взаимодополняемости между внутренним водным транспортом и автомобильным и железнодорожным транспортом с целью обеспечения бесперебойного функционирования транспортных систем "от двери до двери".

78. Комитет **рассмотрел** выводы, сделанные Рабочей группой, например о более эффективном использовании правительствами европейских стран Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных пе-

ревозок и соответствующих объектах (СЛКП), предусматривающего скоординированный план развития интермодальных перевозок на общеевропейских внутренних водных путях и прибрежных маршрутах, более эффективные системы управления портами частными предприятиями и дерегулирование перевозок на внутреннем транспорте.

М. Обзор наиболее важных вопросов, касающихся перевозки опасных грузов

Документация: ST/SG/AC.10/C.3/74 и Corr.1 и Add.1, ST/SG/AC.10/C.3/76, ST/SG/AC.10/C.4/38 и Add.1–3, ST/SG/AC.10/C.4/40, ST/SG/AC.10/38, ECE/TRANS/WP.15/204 и Corr.1 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/206, ECE/TRANS/WP.15/208, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/120 и Add.1; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/36 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/38, ECE/ADN/9 и Corr.1–2, ECE/ADN/11, ECE/ADN/13, ECE/TRANS/215, ECE/TRANS/220

79. Комитет **отметил**, что Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета провел совещания 21–30 июня 2010 года (см. доклад ST/SG/AC.10/C.3/74 и Corr.1 и Add.1) и 29 ноября – 7 декабря 2010 года (см. доклад ST/SG/AC.10/C.3/76). Подкомитет экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ провел совещания 30 июня – 2 июля 2010 года (см. доклад ST/SG/AC.10/C.4/38) и 7–9 декабря 2010 года (см. доклад ST/SG/AC.10/C.4/40). Кроме того, Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ провел пятую сессию 10 декабря 2010 года, рассмотрел работу обоих подкомитетов за двухгодичный период 2009–2010 годов и принял рекомендации, воспроизводимые в добавлениях 1–3 к докладу ST/SG/AC.10/38. Секретариату следует опубликовать эти рекомендации в 2011 году в качестве семнадцатого пересмотренного издания Рекомендаций о перевозке опасных грузов – Типовые правила; добавления 1 к пятому пересмотренному изданию Рекомендаций по перевозке опасных грузов – Руководство по испытаниям и критериям; и четвертого пересмотренного издания Согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ.

80. Комитет **отметил**, что Совместное совещание экспертов по Правилам, прилагаемым к ВОПОГ (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ) (WP.15/AC.2), и Административный комитет ВОПОГ провели свои соответственно восемнадцатую и шестую сессии 24–28 января 2011 года.

81. Комитет **отметил** также, что после присоединения Исландии участниками Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) являются 47 Договаривающихся сторон. Протокол о внесении поправок в статьи 1 а), 14 1) и 14 3) б) ДОПОГ, принятый на Конференции Договаривающихся сторон 28 октября 1993 года, еще не вступил в силу, поскольку не все Договаривающиеся стороны ДОПОГ стали участниками этого Протокола. На настоящий момент его участниками являются 33 Договаривающиеся стороны. Комитет настоятельно призвал Договаривающиеся стороны ДОПОГ, которые еще не сделали этого (Азербайджан, Беларусь, Боснию и Герцеговину, бывшую югославскую Республику Македония, Казахстан, Мальту, Марокко, Сербию, Тунис, Турцию, Украину, Хорватию и Черногорию), стать Договаривающимися сторонами Протокола о внесении поправок в статьи 1 а), 14 1) и 14 3) б) ДОПОГ, с тем чтобы этот Протокол мог вступить в силу.

82. Кроме того, Комитет **отметил**, что после присоединения Польши, Сербии и Швейцарии Договаривающимися сторонами Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) являются 16 государств.

83. Комитет **отметил** также, что проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые в 2008, 2009 годах и в мае 2010 года, которые воспроизводятся в документах ECE/TRANS/WP.15/204, Corr.1 и Add.1, были переданы правительством Португалии для принятия Договаривающимися сторонами и сочтены принятыми 1 октября 2010 года. Они вступили в силу 1 января 2011 года, и исходя из этого секретариат опубликовал новое сводное издание ДОПОГ "2011 года" (ECE/TRANS/215, Vols. I и II).

84. Аналогичным образом были сочтены принятыми 1 октября 2010 года и вступили в силу 1 января 2011 года проекты поправок к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, принятые в 2008, 2009 годах и январе 2010 года, которые воспроизводятся в документах ECE/ADN/9 и Corr.1. Другие поправки, принятые в августе 2010 года и воспроизведенные в документе ECE/ADN/9/Corr.2, также были распространены для принятия и вступили в силу 1 января 2011 года. Исходя из этого секретариат опубликовал новое сводное издание ВОПОГ "2011 года" (ECE/TRANS/220, Vols. I и II).

85. В связи с обсуждением, состоявшимся на последней сессии, по вопросу о юридических процедурах для исключения слова "Европейское" из названия ДОПОГ (см. документ ECE/TRANS/208, пункты 77–78), Комитет **отметил**, что Председатель Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) сделал вывод о том, что ввиду возражения Германии способ вступления в силу путем принятия при отсутствии возражений в отношении поправки к ДОПОГ не может быть применен, так как он предполагает наличие предварительного консенсуса Договаривающихся сторон.

86. Комитет **отметил**, что в соответствии с пунктом 1.9.5.3.7 ДОПОГ ограничения на проезд транспортных средств, перевозящих опасные грузы, через автодорожные туннели, применяемые Договаривающимися сторонами ДОПОГ, должны быть официально опубликованы и носить общедоступный характер. Договаривающиеся стороны должны уведомлять секретариат ЕЭК ООН о таких ограничениях, с тем чтобы секретариат мог разместить эту информацию на своем вебсайте в открытом доступе. Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), МСАТ и Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП) сообщили WP.15, что невыполнение многими Договаривающимися сторонами своих обязательств в этом отношении создает многочисленные логистические проблемы. Поскольку органы, отвечающие за дорожное движение, и органы, компетентные в вопросах ДОПОГ, не всегда являются одними и теми же органами, Комитет **просил** соответствующие административные органы Договаривающихся сторон ДОПОГ передать в секретариат информацию об ограничениях на проезд транспортных средств, перевозящих опасные грузы через автодорожные туннели, с тем чтобы секретариат мог обнародовать эту информацию в соответствии с пунктом 1.9.5.3.7 ДОПОГ.

87. Комитет **отметил**, что на Совместном совещании были приняты проекты поправок к общим требованиям Правил международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ), ДОПОГ и ВОПОГ, которые должны вступить в силу 1 января 2013 года. Комитет **одобрил** новые правила 38 и 33а правил процедуры Совместного совещания Комитета экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/120, пункт 68 и приложение III).

88. Комитет высоко оценил важную работу, которая ведется в области опасных грузов.

N. Обзор наиболее важных вопросов, касающихся перевозки скоропортящихся пищевых продуктов

Документация: ECE/TRANS/WP.11/222 и Add.1

89. Комитет с удовлетворением **отметил**, что Договаривающимися сторонами Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), являются 45 государств. Швейцария подписала Соглашение в 1971 году, но еще не ратифицировала его. Турция сообщила на семьдесят второй сессии Комитета в 2010 году, что она намерена присоединиться к СПС в ближайшее время.

90. Комитет **отметил**, что предложенные поправки к СПС, принятые на шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) в октябре 2008 года, включая пересмотренный текст приложения 1 к СПС, вступили в силу 2 января 2011 года и отражены в новой версии СПС, которая была опубликована в качестве издания для продажи с условным обозначением ECE/TRANS/219.

91. Комитет **отметил** также, что на своей шестьдесят шестой сессии (9–12 ноября 2010 года) WP.11 приняла поправки к приложениям к СПС (ECE/TRANS/WP.11/222, приложение I) и что Договаривающиеся стороны СПС были уведомлены о них Договорной секцией Организации Объединенных Наций 11 февраля 2011 года. WP.11 также приняла ряд новых комментариев и рисунков для Справочника СПС, призванных облегчить и гармонизировать толкование и применение СПС (ECE/TRANS/WP.11/222, приложение II). Новый вариант Справочника СПС, отражающий эти изменения, имеется на вебсайте Отдела транспорта.

92. Комитет был **проинформирован**, что на основе статьи 7 СПС многостороннее соглашение о признании процедур испытания многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами было составлено Испанией, Италией, Португалией и Францией. Его проект был распространен для рассмотрения в Европейском союзе и Всемирной торговой организации и в настоящее время ожидает подписания. На сессии WP.11 в 2010 году ряд стран выразили разочарование в связи с тем, что не было найдено решения, охватывающего все страны, и высказали опасение, что применение этого многостороннего соглашения может привести к недобросовестной конкуренции. В ответ было подчеркнуто, что участниками этого многостороннего соглашения могут стать все страны и что его применение будет прекращено сразу же после включения в СПС положений о транспортных средствах с разными температурными режимами. Было также подтверждено, что это соглашение не повлияет на транспортные операции, осуществляемые в Договаривающихся сторонах СПС.

93. Комитет **утвердил** круг ведения и правила процедуры, принятые WP.11 (ECE/TRANS/WP.11/222/Add.1).

O. Перевозка людей с ограниченной мобильностью

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2010/8, ECE/TRANS/WP.6/159

94. Комитет **отметил**, что в соответствии с поступившей просьбой Рабочая группа по статистике транспорта рассмотрела вопрос о возможностях и способах сбора данных для количественного определения социальных выгод, обусловленных мерами по обеспечению доступности железнодорожного транспорта. На первом этапе секретариату было поручено собрать данные по ряду основных параметров, касающихся железнодорожных путей, подвижного состава и объемов пассажирских перевозок в странах – членах ЕЭК ООН.

XIII. Вопросы информативного характера и вопросы, требующие официального одобрения со стороны Комитета (пункт 11 повестки дня)

A. Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета

Документация: ECE/TRANS/209/Add.1

95. Комитет **одобрил** в целом доклады и деятельность своих вспомогательных органов в этой области и **поручил** секретариату включить соответствующие ссылки в полный текст доклада КВТ на основе аннотаций, содержащихся в документе ECE/TRANS/209/Add.1.

B. Ход осуществления программ обследования движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E в 2010 году

Документация: неофициальный документ № 10

96. Комитет был **проинформирован** о ходе осуществления программ обследования движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E в 2010 году в соответствии с резолюциями № 259 и 260, принятыми на его семьдесят первой сессии в 2009 году (неофициальный документ № 10).

97. Комитет **предложил** государствам – членам ЕЭК ООН, которые еще не проинформировали секретариат о своем намерении принять участие в обследовании движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E в 2010 году в соответствии с резолюциями № 259 и 260, сделать это как можно скорее и **настоятельно призвал** все страны – члены ЕЭК ООН представить необходимые данные до 1 ноября 2011 года (обследование движения по автомобильным дорогам категории E) и до 30 июня 2012 года (обследование движения на железнодорожных линиях категории E).

C. Положение в связи с присоединением к международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН в области транспорта

Документация: неофициальный документ № 11

98. Комитет **рассмотрел** подготовленный секретариатом неофициальный документ № 11 с таблицами на английском, русском и французском языках, в которых по состоянию на 31 декабря 2010 года отражено положение в связи с подписанием, ратификацией международных документов в области внутреннего транспорта, заключенных под эгидой Комитета, и присоединением к ним.

В неофициальном документе № 11 также содержится информация о случаях присоединения, зарегистрированных после предыдущей сессии Комитета. Комитет **принял** эту информацию **к сведению** и **предложил** странам, которые еще не стали договаривающимися сторонами соглашений и конвенций ЕЭК ООН в области транспорта, сделать это как можно скорее.

XIV. Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2011/5, ECE/TRANS/2010/7, неофициальный документ № 12

99. Комитет **рассмотрел** документ ECE/TRANS/2011/5, в котором отражены итоги совещаний, проведенных Бюро Комитета по внутреннему транспорту в 2010 году.

100. Комитет **отметил**, что на семидесятой сессии он постановил следующее: а) его годовые сессии будут разделены на три части, а именно: вопросы, связанные с выработкой политики, технические вопросы и вопросы отчетности; б) обсуждение будет сосредоточено на проблемах, нуждающихся в рассмотрении и требующих принятия решений со стороны Комитета; в) будет утверждаться перечень основных решений; д) все вопросы информативного характера и вопросы, требующие официального утверждения Комитетом, будут рассматриваться в целом на основе аннотированной повестки дня, распространенной секретариатом.

101. Комитет далее **отметил**, что утверждение доклада о работе его семьдесят третьей сессии будет ограничено принятием перечня основных решений, а доклад о работе сегмента, связанного с выработкой политики (совещание за круглым столом продолжительностью в половину рабочего дня), будет распространен на более позднем этапе в виде выводов Председателя вместе с полным текстом доклада о работе сессии.

102. В связи с решением Комитета относительно планирования выполнения для оценки программы работы на 2010–2011 годы (ECE/TRANS/2010/7), принятым на семьдесят второй сессии Комитета, Комитет обсудил пересмотренный вариант приложения 1, в котором указаны ожидаемые достижения и показатели достижения для транспортной подпрограммы в разбивке по направлениям деятельности для целей двухгодичных оценок результативности за 2010–2011 годы. Данный пересмотренный вариант распространяется для приведения текста, содержащегося в колонке вышеупомянутого документа, озаглавленной "направления деятельности", в соответствии с информацией об использовании ресурсов в разбивке по направлениям деятельности, подготовленной для Исполнительного комитета ЕЭК ООН (неофициальный документ № 12).

XV. Вопросы, вытекающие из решений ЕЭК ООН, Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 13 повестки дня)

103. Комитет был **проинформирован** секретариатом о самых последних изменениях, имеющих отношение к органам и конференциям Организации Объединенных Наций, представляющих интерес для Комитета.

XVI. Доклад Исполнительному комитету ЕЭК ООН об осуществлении приоритетных задач реформы ЕЭК ООН по усилению некоторых направлений деятельности Комитета (пункт 14 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 13

104. Комитет **рассмотрел** неофициальный документ № 13, в котором кратко охарактеризован ход осуществления реформы ЕЭК ООН в области транспорта и выполнения конкретных просьб в адрес Комитета, содержащихся в плане работы по реформе ЕЭК ООН. Комитет **согласился** с тем, что неофициальный документ № 13 следует использовать для представления информации Исполкому, и **просил** своего Председателя соответствующим образом отчитаться перед Исполкомом на его совещании 4 марта 2011 года.

105. Комитет был **проинформирован** Председателем об итогах его совещания с Исполнительным комитетом, состоявшегося 26 февраля 2010 года, на котором обсуждался вопрос об осуществлении реформы ЕЭК ООН в области транспорта.

XVII. Расписание совещаний в 2011 году и предварительная программа публикаций Отдела транспорта на 2012–2013 годы (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2011/6, неофициальный документ № 14

106. Комитет **утвердил** расписание совещаний на 2011 год и на январь – март 2012 года (ECE/TRANS/2011/6), а также предварительную программу публикаций на 2012-2013 годы (неофициальный документ № 14)

XVIII. Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня)

107. Комитет **отметил**, что в предварительном порядке его семьдесят четвертую сессию планируется провести в Женеве 28 февраля – 1 марта 2012 года.

XIX. Утверждение перечня основных решений семьдесят третьей сессии (пункт 17 повестки дня)

108. Комитет **утвердил** перечень основных решений семьдесят третьей сессии.

Приложение

Обсуждение за круглым столом на тему: "Перевозка опасных грузов: глобальные и региональные измерения" (1 марта 2011 года)

Выводы Председателя

Введение

1. В ходе совещания с сообщениями выступили высокопоставленные представители Германии, Казахстана, Соединенного Королевства, Турции и Франции, а также Европейской комиссии, ИМО, ЦКСР, ЕСФХП, МСАТ и МСЖД, после чего состоялось групповое обсуждение с участием выступивших, роль координатора которого взял на себя секретариат.
2. Обсуждения продемонстрировали, что перевозка опасных грузов по-прежнему является предметом глубокой озабоченности для 56 стран ЕЭК ООН. Механизмы, созданные Организацией Объединенных Наций для регулирования перевозок опасных грузов всеми видами транспорта на глобальном и региональном уровнях, эффективны и обеспечивают высокую степень безопасности при условии их действенного применения правительствами.
3. ЕЭК ООН играет важную роль в этой области, во-первых, предоставляя секретариатские услуги Подкомитету экспертов по перевозке опасных грузов Организации Объединенных Наций и, во-вторых, обеспечивая полное применение этих механизмов через посредство собственных правовых документов: ДОПОГ для автомобильного транспорта и – в сотрудничестве с ЦКСР – ВОПОГ для внутренних водных путей, а также правового документа МПОГ ОТИФ для железнодорожного транспорта. Другие организации, а именно ИМО на морском транспорте и Международная организация гражданской авиации (ИКАО) на воздушном транспорте, также способствуют успешному применению нормативных положений во всемирном масштабе. Как следствие этого, во всех странах ЕЭК ООН существует всеобъемлющая и взаимосвязанная система регулирования перевозок опасных грузов. При ее правильном применении эта система предлагает весьма высокий уровень безопасности и надежности в ходе перевозки и в значительной степени способствует облегчению перевозок между странами, использующими данную систему. В частности, это касается Европейского союза, где такая система применяется не только к международным перевозкам, но и к внутренней транспортировке, регулярно обновляется и в полной мере гармонизирована благодаря, среди прочего, работе WP.15, Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ и Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ, а также Комитета экспертов МПОГ.
4. Тем не менее круглый стол показал, что по-прежнему существует ряд пробелов, которые следует изучить ЕЭК ООН и сотрудничающим с ней организациям.

I. Гармонизация

5. Правительства признают необходимость мультимодальной гармонизации, но считают, что гармонизация уже достигнута в случае внутренних перевозок в Европе в странах, которые применяют правовые документы ЕЭК ООН и ОТИФ (МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ). В то же время еще есть страны, являющиеся сторонами этих правовых документов, которые не применяют аналогичные правила к внутригосударственным перевозкам либо имеют устаревшие национальные правила. Сторонам МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ, которые еще не сделали этого, настоятельно рекомендуется применять те же самые требования к внутригосударственным перевозкам опасных грузов.

6. Для облегчения евро-азиатских перевозок крайне желательно гармонизировать приложение II к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (применимому в Центральной, Восточной Европе и Азии) с МПОГ (применимому в Западной и Центральной Европе, на Среднем Востоке и в Северной Африке). WP.15, ОТИФ и ОСЖД, возможно, пожелают рассмотреть совместные процедуры или мероприятия либо укрепить существующие механизмы для ускорения процесса обновления приложения II к СМГС и устранить оставшиеся различия между МПОГ и приложением II к СМГС в зависимости от того, какой вариант будет сочтен целесообразным.

7. Транспортная отрасль выступает за дальнейшее согласование правил наземной перевозки и правил воздушной и морской перевозки, включая, по мнению МСАТ, упразднение положений МПОГ/ДОПОГ о контейнерах-цистернах относительно исключительного использования переносных цистерн, отвечающих требованиям Организации Объединенных Наций. С другой стороны, представители правительств подчеркивали, что дальнейшая гармонизация правовых документов, касающихся внутренних перевозок и морских и воздушных перевозок, не должна ставить под угрозу безопасность. Некоторые требования к воздушным и морским перевозкам, являющиеся более жесткими по сравнению с требованиями к внутренним перевозкам, оправданы с точки зрения безопасности, тогда как определенные менее жесткие положения, касающиеся внутренних перевозок, которые не влияют на безопасность в контексте наземных перевозок, экономически выгодны для транспортной отрасли в Европе.

II. Присоединение к правовым документам/осуществление/техническая помощь

8. В настоящее время ДОПОГ насчитывает 47 Договаривающихся сторон, включая 45 из 56 стран ЕЭК ООН и две страны, не являющиеся членами ЕЭК ООН (Марокко и Тунис). Ряд стран на Среднем Востоке, в Южной Азии и Латинской Америке, которые не являются членами ЕЭК ООН, также применяют некоторые из его положений к национальным перевозкам. Хотя все большее число стран, не входящих в ЕЭК ООН, выражает заинтересованность в присоединении к ДОПОГ, технические правила носят сложный характер, а их применение требует наличия опыта и надлежащим образом организованных административных структур для управления деятельностью в рамках таких правил и контроля за их применением. Правительство Турции – одной из последних присоединившихся стран – членом ЕЭК ООН – разъяснило трудности, с которыми ему пришлось столкнуться в процессе присоединения/осуществления.

9. WP.15 могла бы рассмотреть возможность разработки руководящих положений/рекомендаций для создания соответствующих административных структур на национальном уровне в целях надлежащего осуществления и контроля за применением ДОПОГ, с тем чтобы облегчить процесс присоединения и его эффективного осуществления новыми странами.

10. Комитет или WP.15, возможно, пожелают выработать стратегию наращивания потенциала в целях координации либо рационализации различных мероприятий по техническому сотрудничеству, которые в настоящее время проводятся на двусторонней основе без какой-либо общей увязки. Это можно было бы сделать в сотрудничестве с крупными донорскими организациями, такими как Европейский союз, либо НПО, такими как МСАТ, с тем чтобы постепенно обеспечить принятие ДОПОГ в странах ЕЭК ООН, которые еще не являются его сторонами, а также в соседних странах, в частности в Азии, Африке и на Среднем Востоке.

11. Потребуется техническое содействие для оказания помощи странам ЕЭК ООН с переходной экономикой и странам, граничащим с регионом ЕЭК ООН, в деле создания надлежащего законодательства и административных структур в целях присоединения к международным правовым документам и их должного осуществления.

III. Профессиональная подготовка

12. Профессиональная подготовка, включая обучение представителей компетентных органов, является одним из важнейших факторов обеспечения безопасности и надежности, поэтому следует активизировать усилия для накопления опыта в правительственных администрациях и обучения всех участников цепи перевозок опасных грузов.

13. Всем сторонам МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ, и особенно тем из них, которые еще не применяют эти документы к национальным перевозкам, следует напомнить о важности функций Консультанта по вопросам безопасности перевозки опасных грузов (КБПОГ) для повышения безопасности и соблюдения правил.

14. Внимание Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов Организации Объединенных Наций, ИМО и ИКАО следует обратить на положения МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, требующие участия консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов для обеспечения более полного соблюдения правил перевозки опасных грузов; кроме того, следует рассмотреть возможность применения таких требований в других частях мира, а также для морских и воздушных перевозок.

15. WP.15, возможно, пожелает развивать сотрудничество с ИМО для уточнения уровня профессиональной подготовки, требуемого на основании Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) для водителей дорожных транспортных средств, используемых в портовых районах либо для ролкерных перевозок (РО-РО), которые уже имеют свидетельства о подготовке водителя ДОПОГ.

IV. Заключение

16. Круглый стол предоставил очень полезную возможность для обмена информацией о глобальных и региональных аспектах перевозок опасных грузов и

соображениями относительно возможных дальнейших изменений и действий в целях более эффективной гармонизации и осуществления нормативных положений.

17. Соответствующим органам государств – членов ЕЭК ООН, самому Комитету, WP.15, Совместному совещанию МПОГ/ДОПОГ/ВПОГ, Комитету по вопросам безопасности ВОПОГ и сотрудничающим с ними организациям рекомендуется рассмотреть выводы этих обсуждений и предпринять шаги, которые будут сочтены актуальными и целесообразными.
