



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2006/4
18 January 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН
по интермодальным перевозкам и логистике¹
(29 и 30 марта 2006 года)

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике
(Сорок пятая сессия, 30 марта 2006 года,
пункт 9 повестки дня)

ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ
ВОДНЫМ ПУТЯМ К ЕВРОПЕЙСКОМУ СОГЛАШЕНИЮ О ВАЖНЕЙШИХ
ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И
СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)

Присоединение к Протоколу

Записка секретариата

1. Комитет по внутреннему транспорту просил секретариат проанализировать причины, в силу которых не был принят ряд международных правовых документов, включая Протокол к Соглашению СЛКП (ECE/TRANS/156, пункт 29).
2. В связи с проведением Региональной конференции по транспорту и окружающей среде (Вена, 12-14 ноября 1997 года) этот Протокол подписали следующие 12 стран: Австрия, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Италия, Нидерланды, Португалия, Румыния,

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

Франция, Чешская Республика и Швейцария. Впоследствии Протокол был подписан также Словакией и Болгарией.

3. По состоянию на 1 января 2006 года Договаривающимися сторонами Протокола являются следующие семь государств: Болгария, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Чешская Республика, Швейцария. В соответствии с пунктом 1 статьи 9 Протокола он вступит в силу после ратификации или присоединения к нему по крайней мере пяти государств, три из которых непрерывно соединены указанными в Протоколе внутренними водными путями. Поскольку это условие не выполнено, Протокол пока еще не вступил в силу.

4. Предложения по поправкам, переданные Рабочей группе на ее двадцать девятой сессии Венгрией, Румынией и Францией (неофициальный документ № 1 (1998 год); TRANS/WP.24/79, пункт 20), а также предложения по поправкам, переданные секретариату правительством Болгарии, могли быть включены в Протокол только после их рассмотрения Рабочей группой сразу же после вступления Протокола в силу. Текст Протокола к Соглашению СЛКП содержится в документах ECE/TRANS/122 и Corr.1 (на французском языке) и Corr.2 (на русском языке).

5. В соответствии с вышеупомянутым решением Комитета по внутреннему транспорту секретариат направил осенью 2005 года письмо тем государствам - членам ЕЭК ООН, которые подписали Протокол, но еще не ратифицировали его или не присоединились к нему: Австрии, Венгрии, Германии, Греции, Италии, Португалии, Словакии и Франции. Этим странам были заданы не только вопросы о том, по-прежнему ли они намерены ратифицировать, принять или утвердить Протокол, но и вопрос о том, в силу каких причин они пока еще не стали Договаривающимися сторонами Протокола.

6. К настоящему моменту официальная информация была передана только Австрией и Германией.

Австрия

7. Австрия подтвердила, что Протокол может внести полезный вклад в развитие комбинированных перевозок, но при этом указала на то, что некоторые из минимальных эксплуатационных требований к внутренним водным путям, содержащиеся в приложении II к Протоколу, в настоящее время не могут гарантировать необходимого прогресса в сфере развития инфраструктуры на австрийском участке Дуная.

8. Кроме того, было указано, что существует взаимосвязь между этими положениями Протокола и положениями Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП). В недавнем прошлом на уровне рабочих групп был достигнут определенный прогресс в деле улучшения некоторых из этих положений в рамках СМВП, например благодаря предложению о включении сноски к одному из положений, касающихся минимальных эксплуатационных требований к водным путям категории С-Е. В принципе цель этой сноски будет заключаться в увеличении периода времени, в течение которого должна обеспечиваться минимальная осадка, с 240 до 300 дней в году для верхних участков внутренних водных путей со значительными колебаниями уровня воды, вызываемыми погодными условиями. Как следствие представляется логичным соответствующим образом адаптировать Протокол.

9. Вступление в силу этих поправок к СМВП и Протоколу было бы полезным с точки зрения необходимого улучшения условий прохода на австрийском участке Дуная и позволило бы Австрии положительно рассмотреть вопрос о ратификации этих двух правовых документов, имеющих весьма важное значение для дальнейшего развития комбинированных перевозок, а также перевозок по внутренним водным путям.

Германия

10. Германия заявила, что минимальные технические требования к сети внутренних водных путей, изложенные в приложении II к Протоколу, должны соответствовать всем минимальным техническим требованиям, установленным в приложении III к Протоколу. Хотя Договаривающиеся стороны должны принять надлежащие меры для выполнения этих минимальных технических требований, которые являются составной частью Протокола, Германия считает, что для принятия таких мер потребуется значительное время и их невозможно будет реализовать до 2015 года на ряде каналов в коридоре Рейн - Берлин. Это касается, в частности, требований, содержащихся в пункте а) iii) приложения III к Протоколу, в котором предусмотрено, что суда внутреннего плавания должны иметь возможность осуществлять перевозку контейнеров в три или более ярусов либо, в качестве альтернативы, в два яруса в случае толкаемых составов допустимой длиной 185 м.

11. Поскольку других официальных ответов пока еще не поступило, Рабочая группа, возможно, пожелает быть проинформирована соответствующими делегациями о позиции их стран, с тем чтобы иметь возможность проанализировать приведенные причины и принять решение о любых последующих мерах в этом отношении.
