



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/2003/2  
10 December 2002

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

(Шестьдесят пятая сессия, 18-20 февраля 2003 года,  
пункт 2 повестки дня)

**ДОКЛАД БЮРО КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), принятым на шестьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/139, пункт 124), его Бюро провело совещания 21 февраля 2002 года, 8-9 июля 2002 года и 3-4 декабря 2002 года. Ниже приводятся доклады о работе этих трех совещаний Бюро для рассмотрения Комитетом. Комитет, возможно, пожелает более обстоятельно обсудить затронутые вопросы в рамках соответствующих пунктов повестки дня.

\* \* \*

## Приложение 1

### **СОВМЕСТНОЕ СОВЕЩАНИЕ БЮРО И ПРЕДСЕДАТЕЛЕЙ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ КВТ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ КОМИТЕТА**

**(21 февраля 2002 года)**

#### **УЧАСТНИКИ**

1. На совещании Бюро Комитета по внутреннему транспорту, которое проходило под председательством г-жи Вирджинии Тэнасе (Румыния), присутствовали следующие члены Комитета и председатели его вспомогательных органов: г-н Анри Куртуа (Бельгия), г-н Йоуко Алалуусуа (Финляндия), г-жа Паскаль Буш (Франция), г-н Питер Пеффген (Германия), г-жа Стилиани Мниматиду (Греция), г-н Г. Сабо (Венгрия), г-н Иштван Валкар (Венгрия), г-н Берг Ян Гриффиун (Нидерланды), г-жа Марьолейн Маскле (Нидерланды), г-н Жозе Альберту Франку (Португалия), г-н Вячеслав Арсенов (Российская Федерация), г-н Борис Кисуленко (Российская Федерация), г-н Вадим Кутенев (Российская Федерация), г-н Николай И. Матюшенко (Российская Федерация), г-жа Людмила Ренн (Российская Федерация), г-н Бернар Периссе (Швейцария), г-н Жан-Клод Шнойли (Швейцария), г-жа Умит Армангил (Турция), г-н Михайло А. Межеричкий (Украина).

#### **ЗАМЕЧАНИЯ ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ ПОДХОДУ**

2. Совещание рассмотрело документ под названием "Замечания по стратегическому подходу", подготовленный заместителем Председателя КВТ г-ном Анри Куртуа (Бельгия) (TRANS/2002/6, добавление).

3. На основе выступлений председателей вспомогательных органов Комитета Бюро **постановило** следующее:

- документ "Замечания по стратегическому подходу" является рабочим документом, затрагивающим ряд вопросов, касающихся деятельности Комитета, и призванным содействовать проведению коллективного обсуждения возможных вариантов, которые могут быть изучены в контексте стратегического подхода;

- такой подход должен быть направлен на сохранение и пропаганду сильных сторон Комитета и на определение мер по устранению любых недостатков;
- необходимо рассмотреть возможность большей гибкости в методах работы в целях еще более экономного использования ограниченных ресурсов. Следует изучить возможность создания специальных рабочих групп для решения конкретных задач в ограниченных временных рамках;
- эффективность рассмотрения многих вопросов, являющихся межсекторальными по своему характеру, например вопроса о визах, безопасности, мобильности, методологических вопросов, проблемы старения и т.д., можно повысить посредством создания межсекторальной рабочей группы. Может также оказаться полезным проведение совместных совещаний с участием органов различных организаций;
- в дополнение к обсуждению технических и правовых вопросов, которое зачастую приводит к разработке международных правовых документов, можно проводить обмены мнениями по оптимальной практике по вопросам, в связи с которыми невозможно принять юридически обязывающих решений;
- при рассмотрении финансовых ограничений Бюро обсудило возможности повышения эффективности путем перераспределения существующих бюджетных средств. Это потребовало анализа работы вспомогательных органов КВТ, а также изучения опыта, накопленного другими международными организациями. В этой связи обсуждался также вопрос о поиске внешних источников финансирования деятельности за счет данной отрасли или международных организаций. В отношении последнего вопроса было высказано предостережение о необходимости сохранения независимости процесса принятия решений;
- с учетом того, что документы, являющиеся результатом работы ряда вспомогательных органов, находятся в продаже, было высказано предложение о том, нельзя ли соответствующие доходы использовать для финансирования конкретных видов деятельности Комитета;

- в пересмотренном стратегическом документе следует сделать ссылки на связь с другими организациями, занимающимися аналогичной работой, а именно ЕС, ЕКМТ, ОЭСР и т.д. Особое значение имеет сотрудничество с ЕКМТ, поскольку членский состав этих двух организаций практически одинаков. Кроме того, следует учесть замечания, касающиеся последствий будущего расширения ЕС;
- следует также рассмотреть возможность укрепления отношений с международными финансовыми учреждениями, такими, как Всемирный банк;
- необходимо дополнительно изучить вопрос о том, каким образом продолжать обсуждение стратегии, следует ли создавать рабочую группу по стратегии или же выполнением этой задачи должно заниматься Бюро. Было выражено согласие с тем, что Бюро следует продолжать рассмотрение стратегических вопросов.

**4. Совещание постановило следующее:**

- членам Бюро и председателям вспомогательных органов КВТ следует предложить представить в секретариат в письменном виде замечания по документу, подготовленному г-ном Куртуа, до 31 марта 2002 года;
- затем секретариат передаст эти предложения всем членам Бюро, включая г-на Куртуа, который вызвался подготовить новый проект документа о стратегических целях для рассмотрения на следующем совещании Бюро.

5. Очередное совещание Бюро следует в принципе провести в первой половине июня 2002 года.

\* \* \*

## Приложение 2

### **ДОКЛАД О СОВЕЩАНИИ БЮРО КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (8-9 июля 2002 года)**

#### **УЧАСТНИКИ**

1. На совещании Бюро Комитета по внутреннему транспорту, которое проходило под председательством г-жи Вирджинии Тэнасе (Румыния), присутствовали следующие его члены: г-н Анри Куртуа (Бельгия), г-жа Паскаль Буш (Франция), г-н Питер Пеффген (Германия), г-жа Зита Эдьхазы (Венгрия), г-н Берг Ян Гриффиун (Нидерланды), г-н Николай И. Матюшенко (Российская Федерация), г-н Жан-Клод Шнойвли (Швейцария), г-н Динос Стасинопулос (Европейская комиссия). На совещании не смогли присутствовать представители Греции (г-н Г. Патсиавос), Турции (г-жа У. Армангил) и Украины (г-н М. Межеричкий).

#### **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

2. Бюро утвердило предварительную повестку дня, распространенную секретариатом в документе TRANS/BUR.2002/2.

#### **СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ КОМИТЕТА**

3. Бюро:

- поблагодарило г-на А. Куртуа за пересмотренный вариант документа "Замечания по стратегическому подходу", который был распространен в документе TRANS/BUR.2002/3. Оно высоко оценило этот новый текст, который является отличной рабочей основой для выработки собственной позиции Бюро;
- прокомментировало ряд аспектов, содержащихся в этом документе, и решило, что небольшой редакционной группе (г-жа В. Тэнасе, г-жа П. Буш, г-н А. Куртуа и г-н П. Пеффген) следует пересмотреть данный документ в свете высказанных замечаний. Копия этого документа (рабочий документ, пересмотр 2), согласованного вышеупомянутой редакционной группой, приводится в приложении;

- решило, что его членам следует представить свои замечания по новому варианту этого документа (рабочий документ, пересмотр 2) до 31 августа 2002 года.

## **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

### **а) Транспорт, окружающая среда и охрана здоровья**

#### 4. Бюро:

- было проинформировано об основных итогах второго Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, которое состоялось в Женеве 5 июля 2002 года. В этой связи было отмечено, что на Совещании была принята Декларация, в которой было решено разработать Общеευропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). ОПТОСОЗ включает следующие три компонента: i) стратегическую основу ОПТОСОЗ, ii) план работы ОПТОСОЗ и iii) Руководящий комитет по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, заменивший Совместное совещание по транспорту и окружающей среде (ССТОС) ЕЭК ООН и Руководящую группу Европейского регионального бюро ВОЗ по Лондонской хартии;
- отметило, что дальнейшая работа в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья будет продолжаться на уровне экспертов;
- подчеркнуло необходимость адекватного представительства транспортного сектора в ходе будущих обсуждений вопросов, касающихся транспорта, окружающей среды и охраны здоровья.

### **б) Пятьдесят седьмая сессия Европейской экономической комиссии (7-10 мая 2002 года)**

#### 5. Бюро:

- заслушало сообщение одного из сотрудников секретариата о состоявшемся на сессии Комиссии обсуждении i) экономических аспектов безопасности в Европе, включая связанную с безопасностью работу основных вспомогательных органов Комиссии, и ii) проходящего в ЕЭК процесса реформ на основе самооценки секретариата в целях укрепления организации.

В этой связи Бюро было также ознакомлено с подготовленным секретариатом материалом по самооценке программы работы ЕЭК в области транспорта и по последующей деятельности в соответствии с документом, касающимся укрепления организации;

- подчеркнуло важность работы ЕЭК в области транспорта и необходимость адекватного учета требований транспортного сектора в процессе реформ.

---

Добавление к приложению 2

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ КОМИТЕТА

Замечания по стратегическому подходу

Рабочий документ (пересмотр 2)

**1. Общие соображения**

1. Положения о круге ведения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН, изложенные в документе ECE/TRANS/97, были определены на его пятьдесят пятой сессии (1993 год) после крупных геополитических изменений в Европе. Следует напомнить, что в настоящее время в ЕЭК ООН в общей сложности насчитывается 55 государств-членов, из которых 15 являются членами ЕС, 2 - участниками Европейской экономической зоны, 12 - кандидатами на присоединение к ЕС, 2 - ассоциированными членами ЕС и еще 2 государства имеют специальный статус при ЕС. Кроме того, половину из ее государств-членов можно считать странами с переходной экономикой. Поэтому, по всей видимости, КВТ является единственным форумом, в рамках которого общие стандарты могут применяться к обеим группам стран, т.е. к странам, которые входят в ЕС, и к остальным странам.

2. В области наземного транспорта КВТ играет ключевую роль, поскольку он соответствует потребностям, которые не могут быть удовлетворены другими международными организациями: он занимается разработкой комплекса правил для всех видов наземного транспорта на общеевропейском уровне с участием всех его членов. Такая регламентирующая система включает соглашения и конвенции, служащие основой для национальной юрисдикции государств-членов. Эти правовые документы направлены на создание эффективных и взаимосвязанных сетей транспортной инфраструктуры, облегчение пересечения границ, а также на согласование правил безопасности и охраны окружающей среды, технических стандартов и правил дорожного движения.



3. КВТ уже достиг ощутимых результатов: сеть дорог категории E, сети железнодорожного, внутреннего водного транспорта и комбинированных перевозок, расширение этих сетей за счет территории Кавказа и Центральной Азии, правила в области конструкции транспортных средств, создание Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, правила дорожного движения и предписания, регулирующие автомобильные перевозки, а также перевозки опасных грузов, Конвенция МДП и т.д. Кроме того, КВТ занимается разработкой рекомендаций и резолюций и способствует обмену передовым опытом.
4. В качестве одного из вспомогательных органов Организации Объединенных Наций КВТ играет определяющую роль и на международной арене.
5. С учетом широкого диапазона вопросов, охватываемых кругом ведения КВТ, он должен всегда устанавливать приоритеты. Ранее, на основе решения O(45) Комиссии, КВТ определил следующие приоритетные направления: конструкция транспортных средств, перевозка опасных грузов, безопасность дорожного движения, инфраструктура транспорта и комбинированные перевозки. Впоследствии Комитет дополнил этот перечень, добавив в него таможенные вопросы, связанные с транспортом. Недавно, следуя рекомендациям, изложенным в Плане действий ЕЭК 1997 года, Комитет доработал свою программу работы, установив приоритеты по каждому элементу работы.
6. Нынешние или будущие важные изменения, такие, как европейская интеграция, новые технологии, рост объема торговли и новые ожидания в обществе, ставят перед Комитетом новые задачи, в результате чего возникает необходимость пересмотра его приоритетов и стратегии.
7. Транспортная политика должна служить целям социально-экономического развития. Поэтому она должна учитывать следующие три фактора:
  - доступность транспорта и равномерность движения;
  - общую безопасность и безопасность на транспорте;
  - учет требований охраны окружающей среды и здоровья.

8. Среди этих трех групп целей первая (доступность транспорта и равномерность движения), по всей видимости, считается одной из наиболее "традиционных", но в то же время, возможно, и наиболее игнорируемой. Однако многочисленные проблемы, связанные с пропускной способностью сетей (их перегруженность и узкие места, эксплуатационная совместимость, недостаточное использование сетей железнодорожных и водных путей, управление транспортными потоками и т.д.), также имеют крайне важное значение.

9. В этой связи необходимо, чтобы КВТ уделял особое внимание изучению этих проблем и их урегулированию.

10. Стратегический подход предполагает также необходимость уделения пристального внимания новым проблемам по мере их возникновения, новым техническим или технологическим возможностям и тенденциям, которые будут определять развитие транспорта завтрашнего дня, а также выявлению возможных решений, применимых в странах-членах.

11. В качестве примера можно выделить несколько факторов, способных привести к серьезным проблемам в будущем или изменить существующие подходы к работе:

- развитие транспортных соединений Европа - Азия;
- применение телематики и саморегулирующихся транспортных систем (транспортные средства, инфраструктура);
- старение населения;
- европейская интеграция;
- появление экологически более чистых технологий, используемых в силовых установках, с применением новых источников энергии;
- воздействие электронной торговли на транспорт;
- безопасность на транспорте;
- взимание платы за пользование инфраструктурой.

12. КВТ будет принимать эти вопросы во внимание в своей стратегии в той мере, в какой они относятся к его компетенции, и может еще активнее способствовать деятельности, осуществляемой другими международными форумами.

## 2. Средства и методы

13. В рамках Комитета по внутреннему транспорту действуют постоянные и специальные группы. Секретариатское обслуживание обеспечивается Отделом транспорта. Секретариат, число сотрудников которого ограничено, управляет всем комплексом деятельности КВТ и его вспомогательных органов, а также работой, связанной с соглашениями и конвенциями.

14. С учетом неотложного характера и масштабности проблем и их технической сложности работа Комитета и его вспомогательных органов требует:

- расширения возможностей соответствующих служб по практической организации совещаний (документация, наличие залов заседаний, устный перевод, письменный перевод);
- создания условий для более активного участия делегатов в его работе;
- укрепления кадров в Отделе транспорта, включая сохранение должностей двух региональных советников;
- адаптации бюджетных возможностей ЕЭК и его стран-членов;

15. В свете этих требований необходимо также уделить внимание, с одной стороны, анализу методов работы, эффективности и приоритетам, а с другой - возможностям изыскания новых источников финансирования.

16. Что касается методов работы, то предлагается следующее:

- от практики утверждения докладов в конце сессии можно было бы отказаться в тех случаях, когда она еще существует;
- доклады могут быть короче и концентрироваться на важнейших аспектах;
- обсуждение можно было бы ограничить вопросами, связанными с принятием решений и выводов по рассматриваемым темам;

- крайне необходимо избегать распространения документов с задержкой, поскольку зачастую это приводит к переносу рассмотрения вопросов или принятия решений по причине невозможности надлежащей подготовки делегатов к совещаниям;
- практика работы групп экспертов, занимающихся подготовкой того или иного вопроса и собирающихся в неофициальном порядке, позволила бы ускорить рабочий процесс; на пленарных заседаниях следовало бы рассматривать и утверждать только их доклады;
- решения по некоторым вопросам можно было бы принимать в соответствии с "категорией А", т.е. без заслушивания сообщений и без обсуждения, в ходе совещаний рабочих групп или КВТ.

Необходимо также:

- уделять более пристальное внимание приоритетам;
- определить четкий и конкретный круг ведения разных органов, который должен быть ограничен во времени;
- отказаться, пусть даже временно, от рассмотрения некоторых тем, по которым невозможно достичь прогресса либо из-за недостаточного политического согласия, либо из-за отсутствия интереса;
- чаще создавать неофициальные группы по конкретным темам, а не передавать вопросы на рассмотрение вспомогательных органов.

17. Повышению эффективности работы Комитета по внутреннему транспорту могли бы, несомненно, способствовать более четкая координация и более тесное сотрудничество:

- в рамках организации (ЕЭК ООН) - применительно к межсекторальным вопросам или общим проблемам, касающимся нескольких рабочих групп;
- за пределами организации - в отношениях с другими международными учреждениями (ЕС, ЕКМТ...) или НПО (технические вопросы).

18. По всей видимости, особое значение имеют координация работы и сотрудничество с ЕКМТ в целях:

- более четкого определения функций для обеспечения их взаимодополняемости;
- применения одинакового стратегического подхода;
- учета результатов работы и решений ЕКМТ;
- созыва совместных совещаний на уровне Бюро и рабочих групп;
- проведения совместных мероприятий.

19. Что касается ресурсов, то следовало бы изучить новые пути их изыскания:

- чаще обращаться к государствам-членам с просьбой временно командировать экспертов для работы в Отделе транспорта ЕЭК;
- изучить возможность передачи поступлений от продажи публикаций и документов для финансирования деятельности КВТ;
- развивать партнерские отношения в целях организации некоторых конкретных мероприятий и оказания помощи в подготовке технической документации.

20. Наконец, для повышения роли Комитета по внутреннему транспорту представляется желательным более широко распространять информацию о важности его работы и его достижениях.

### **3. Принимаемые меры**

21. Комитету следует использовать имеющиеся наработки в области нормотворчества и установления стандартов, а также более эффективно осуществлять контроль за их соблюдением.

22. Вероятность возникновения "серьезных проблем в будущем" (см. пункт 11) ставит перед Комитетом по внутреннему транспорту задачу разработки конкретной стратегии действий.

23. Существующие рабочие группы не в состоянии полностью учитывать в своей работе бóльшую часть этих проблем: либо эти проблемы не относятся к их компетенции или касаются областей, которые в значительной степени выходят за ее рамки, либо порядок функционирования рабочих групп таков, что им приходится заниматься только проблемами сегодняшнего дня.

24. Бюро посвятит часть своего времени разработке стратегии на основе результатов работы своих вспомогательных органов и опыта соответствующих председателей.

25. Прежде всего, представляется крайне важным наладить сотрудничество с ЕКМТ и соответствующими службами Европейской комиссии, для того чтобы определить общую стратегическую позицию, распределить функции во избежание любого дублирования и обеспечить необходимый обмен информацией.

\* \* \*

### Приложение 3

## **ДОКЛАД О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ БЮРО КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (3-4 декабря 2002 года)**

### **УЧАСТНИКИ**

1. Совещание Бюро Комитета по внутреннему транспорту было проведено 3 и 4 декабря 2002 года под председательством г-жи В. Тэнасе (Румыния). На совещании Бюро присутствовали следующие его члены: г-н А. Куртуа (Бельгия), г-жа П. Буш (Франция), г-н П. Пеффген (Германия), г-жа З. Эдьхази (Венгрия), г-н Б. Гриффиун (Нидерланды), г-н И. Щербаков (Российская Федерация), г-н Ж.-К. Шнойвли (Швейцария), г-жа У. Армангил (Турция) и г-н К. Дюфур (Европейская комиссия). На совещании не смогли присутствовать представители Греции (Г-н Г. Патсиавос) и Украины (г-н М. Межеритский).

### **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

2. Бюро утвердило свою повестку дня, распространенную в документе TRANS/BUR.2002/5.

### **РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСОВ, КАСАЮЩИХСЯ ПОВЕСТКИ ДНЯ ШЕСТЬДЕСЯТ ПЯТОЙ СЕССИИ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии,  
Экономического и Социального Совета, других органов Организации Объединенных  
Наций и конференций

3. Бюро:

- решило рассмотреть различные вопросы, поднятые в документе TRANS/2003/3, в рамках соответствующих пунктов повестки дня и учесть их содержание для целей любой последующей деятельности;

- рекомендовало Комитету уделять особое внимание в своей деятельности резолюции ЭКОСОС 2002/23 об учете гендерных аспектов во всех стратегиях и программах системы Организации Объединенных Наций;
- приняв к сведению соображения Комиссии, содержащиеся в документе TRANS/2003/3, и, в частности, главу об "укреплении организации", провело детальное обсуждение предложения по бюджету на 2004-2005 годы применительно к подпрограмме по транспорту, которое в настоящее время готовится в секретариате;
- было проинформировано о 10-процентном сокращении количества дней, выделяемых для проведения совещаний ряда вспомогательных органов Комитета, и о критериях, на основе которых были предложены такие сокращения;
- выразило свое удивление в связи с сокращением количества дней для совещаний в рамках подпрограммы по транспорту и тем фактом, что с Комитетом не были проведены консультации при принятии такого решения;
- высказалось против подобных сокращений и просило секретариат не включать это предложение в пакет предложений, передаваемый им в Центральные учреждения;
- подчеркнуло готовность Бюро к сотрудничеству с секретариатом при решении бюджетных вопросов и в этой связи обратило особое внимание на важность транспарентности;
- напомнило, что вопрос об установлении приоритетности направлений деятельности и совершенствовании методов работы постоянно находится в поле зрения Бюро и Комитета и что регулярно изучаются возможности для повышения эффективности работы с помощью неофициальных групп, докладчиков и т.д.;
- напомнило, что Комитет и его вспомогательные органы были первыми подразделениями, которые приняли на вооружение руководящие положения по реформе 1997 года, и что дальнейшее сокращение продолжительности совещаний негативно отразится на качестве работы;



- отметило, что Комитет обладает исключительной компетенцией перераспределять ресурсы в зависимости от его приоритетов, если будет принято окончательное решение о сокращении количества дней для совещаний, и что секретариат заверил его в том, что будет использоваться достаточно гибкий подход для увеличения количества дней для совещаний в случае возникновения такой необходимости;
- отметило, что любые сэкономленные средства могут использоваться для работы над такими вопросами, как, например, инфраструктура транспорта, евроазиатские транспортные связи и контроль за осуществлением соглашений и конвенций в области транспорта;
- отметило рекомендацию Комиссии о том, чтобы в 2003 году ОВО пересмотрели число и продолжительность совещаний своих соответствующих вспомогательных органов в целях повышения эффективности затрат без негативных последствий для согласованных приоритетов в их программе работы;
- обсудив этот пункт повестки дня, Бюро заслушало информацию о решении Исполнительного секретаря отказаться от предусмотренных сокращений в продолжительности совещаний рабочих групп, являющихся вспомогательными органами WP.29, в предложении по бюджету на двухлетний период 2004-2005 годов. Бюро выразило пожелание, чтобы предложения о других сокращениях не были приняты.

#### Проект стратегических целей Комитета

4. Бюро решило передать Комитету для рассмотрения проект стратегических целей, который оно согласовало на своем втором совещании (8-9 июля 2002 года) и который приводится в документе TRANS/2003/2, приложение 2, добавление.

Межсекторальная деятельность

Транспорт, окружающая среда и охрана здоровья

5. Отметив учреждение Руководящего комитета по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, а также принятие Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), что отражено в докладе о работе второго совещания Высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, которое состоялось 5 июля 2002 года (ЕСЕ/АС.21/2002/6), Бюро:

- рекомендовало, чтобы члены Комитета активно участвовали в работе этого Руководящего комитета;
- просило вспомогательные органы Комитета постоянно информировать Руководящий комитет об итогах своей работы в трех приоритетных областях;
- отметило создание целевого фонда для осуществления вышеупомянутой программы.

Проект "Голубой коридор"

6. Бюро рекомендовало Комитету продолжать оказывать поддержку в реализации проекта "Голубой коридор", который обеспечивает важные экономические и экологические выгоды для автотранспортного сектора.

Транспорт и безопасность

7. Бюро рекомендовало Комитету обратиться к правительствам с просьбой определить конкретные меры, которые необходимо принять на международном уровне в области безопасности на транспорте.

Помощь странам с переходной экономикой

8. Бюро рекомендовало Комитету поддержать предложения, касающиеся i) сводных планов по проектам ТЕА и ТЕЖ (TRANS/2003/7/Add.1); ii) облегчения участия представителей стран Центральной Азии и Кавказа в совещаниях КВТ и отдельных вспомогательных органов (TRANS/2003/7/Add.2), и предложить вносить взносы в ТФАКТ для этих конкретных проектов.

Положение в связи с применением международных соглашений и конвенций ЕЭК ООН в области транспорта

9. Бюро вновь высказало свою просьбу о том, чтобы отдельные вспомогательные органы КВТ осуществляли контроль за соблюдением различных правовых документов в транспортном секторе.

Автомобильный транспорт

10. Бюро рекомендовало Комитету одобрить предложение о созыве совещаний в соответствии с просьбой Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1).

Безопасность дорожного движения

11. Бюро согласилось с тем, что четвертая Неделя безопасности дорожного движения (5-11 апреля 2004 года) предоставляет возможность для учета нынешних программ (например, ОПТОСОЗ), направленных на расширение деятельности в контексте принятых стратегий в сотрудничестве с другими заинтересованными международными организациями.

Внутренний водный транспорт

12. Бюро приняло к сведению документ, подготовленный "Группой добровольцев SC.3 по выявлению препятствий юридического характера" и озаглавленный *"Перечень существующих препятствий юридического характера, которые мешают созданию гармонизированного и конкурентоспособного общеевропейского рынка водного транспорта"*, и подчеркнуло важность этого документа для развития политики в области внутреннего водного транспорта в Европе.

Облегчение пересечения границ

13. Бюро:

- отметило обеспокоенность Российской Федерации в связи с системой гарантий для международных автомобильных перевозок в рамках Конвенции МДП;
- просило представителя Российской Федерации подготовить записку для Комитета с разъяснением различных аспектов возникших проблем;

- отметило, что персонал секретариата Исполнительного совета МДП в настоящее время финансируется с помощью сборов с книжек МДП и что в конечном счете любые подобные выплаты должны покрываться из регулярного бюджета Организации Объединенных Наций;
- рекомендовало Комитету просить WP.30 изучить проблемы, возникшие в ходе функционирования системы гарантий МДП, и предложить меры по их устранению.

#### Перевозка опасных грузов

#### 14. Бюро:

- просило правительства активно участвовать в работе над КГПОГ в целях достижения компромиссного решения;
- в этой связи рекомендовало Комитету принять решение о том, должна ли эта Конвенция по-прежнему охватывать все три вида транспорта или же целесообразно подготовить конвенцию по каждому отдельному виду транспорта.

#### Вебсайт Отдела транспорта

15. Бюро рекомендовало секретариату изучить возможности включения в регистрационный бланк участников конференций следующие вопросы: i) пользуетесь ли вы вебсайтом Отдела транспорта? ii) каким образом вы получаете документы в настоящее время (в печатном виде или по электронной почте)? iii) желаете ли вы по-прежнему получать экземпляры документов в печатном виде?

## **ПРОЕКТ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ КОМИТЕТА**

16. Бюро:

- отметило, что в ходе предстоящей сессии Комитета следует предусмотреть возможность для краткого обмена мнениями по содержанию стратегических целей;
- выразило свое пожелание о том, чтобы Комитет поддержал работу, проделанную Бюро, и просило его продолжить работу над стратегическими целями;
- отметило далее, что в документе, согласованном Бюро, содержатся соображения стратегического характера, в которых делается попытка интегрировать подходы к работе Комитета и его вспомогательных органов.

## **ТРАНСПОРТ, ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА И ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ**

17. Бюро:

- рекомендовало Комитету обратиться к своим вспомогательным органам с просьбой представить перечень видов деятельности, которые в настоящее время осуществляются в трех приоритетных областях Руководящего комитета;
- рекомендовало Комитету обратиться к министерствам транспорта с просьбой связаться с министерствами окружающей среды и здравоохранения, чтобы определить национальные координационные центры для Руководящего комитета и ОПТОСОЗ.

## **ПРОВЕДЕНИЕ СОВЕЩАНИЯ ЗА КРУГЛЫМ СТОЛОМ**

18. Бюро:

- отметило, что после успешного круглого стола на тему "Новые технологии, используемые в силовых установках транспортных средств", который был организован в ходе шестьдесят четвертой сессии КВТ, Комитет решил, что в ходе его шестьдесят пятой сессии следует провести круглый стол на тему "Саморегулирующиеся транспортные системы" (ECE/TRANS/139, пункт 6) в соответствии с предложением, которое первоначально было высказано Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/2002/6, приложение 3, пункт 16);
- отметило далее, что, по мнению WP.29, представляется невозможным подготовить совещание за круглым столом до февраля 2003 года;
- учитывая создавшуюся ситуацию, Бюро решило отложить совещание за круглым столом на тему "Саморегулирующиеся транспортные системы" до своей шестьдесят шестой сессии в 2004 году;
- рекомендовало КВТ рассмотреть возможность созыва совещания за круглым столом о развитии транспортной инфраструктуры в более широком европейском контексте, включая евро-азиатские связи, которое следует провести одновременно с шестнадцатой сессией WP.5 (24-26 сентября 2003 года).

## **ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ**

19. См. пункт 7.

## **ПРОЕКТ "ГОЛУБОЙ КОРИДОР"**

20. См. пункт 6.

## **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

### **а) Документация**

21. Бюро просило секретариат распространять соответствующую документацию для совещаний Бюро по крайней мере за две недели до их начала.

### **б) Сроки проведения следующих совещаний**

22. Бюро отметило, что его следующие совещания планируется провести:

- 17 февраля 2003 года (вторая половина дня)
- 21 февраля 2003 года (первая половина дня).

-----