


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике**
**Доклад Рабочей группы по интермодальным
перевозкам и логистике о работе ее пятьдесят второй
сессии¹ (Женева, 12–13 октября 2009 года)**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2	3
III. Утверждение доклада о работе пятьдесят первой сессии (пункт 2 повестки дня)	3	3
IV. Новые изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 3 повестки дня)	4–9	3
V. Мониторинг национальных мер политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 4 повестки дня)	10–11	5
VI. Экспертный обзор интермодальных перевозок: Турция (пункт 5 повестки дня)	12–13	5
VII. Согласование и гармонизация режимов гражданской ответственности в области интермодальных перевозок (пункт 6 повестки дня)	14–15	6
VIII. Руководство ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (пункт 7 повестки дня)	16–17	6
IX. Будущая работа и оперативная деятельность Рабочей группы (пункт 8 повестки дня)	18–22	6
X. Европейская комиссия (пункт 9 повестки дня)	23–24	7

¹ Все документы, упомянутые в настоящем докладе, имеются и могут быть загружены с соответствующего вебсайта ЕЭК ООН <<http://www.unecce.org/trans/wp24/welcome.html>> или через систему СОД Организации Объединенных Наций <<http://documents.un.org/>>.

XI.	Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательные органы (пункт 10 повестки дня)	25	8
XII.	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 11 повестки дня)	26–33	8
A.	Статус Соглашения СЛКП (пункт 11 а) повестки дня)	26–27	8
B.	Состояние принятых предложений по поправкам (пункт 11 b) повестки дня)	28	9
C.	Новые предложения по поправкам (обновление и расширение сети СЛКП) (пункт 11 с) повестки дня)	29–31	9
D.	Новые предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики) (пункт 11 d) повестки дня)	32–33	9
XIII.	Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к соглашению СЛКП (пункт 12 повестки дня)	34–36	10
A.	Статус Протокола (пункт 12 а) повестки дня)	34–36	10
B.	Новые предложения по поправкам (пункт 12 b) повестки дня).....	36	10
XIV.	Двухгодичные оценки и новая программа работы (2010-2014 годы) (пункт 13 повестки дня)	37–39	10
XV.	Темы для обстоятельного обсуждения в 2010 году (пункт 14 повестки дня)	40–41	11
XVI.	Выборы должностных лиц (пункт 15 повестки дня)	42	11
XVII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня)	43	11
XVIII.	Резюме решений (пункт 17 повестки дня)	44	11

I. Участники

1. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Нидерландов, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Франции и Чешской Республики. Были представлены Европейская комиссия (ЕК) и Европейский суд аудиторов. Были представлены Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международное бюро труда (МБТ) и Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), а также следующие неправительственные организации: Европейская интермодальная ассоциация (ЕИА), Европейский совет грузоотправителей (ЕСГ), Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП), Международное бюро по контейнерам (МБК), Международная ассоциация по мультимодальным перевозкам (МАМП), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП), Международный союз железных дорог (МСЖД).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/124).

III. Утверждение доклада о работе пятьдесят первой сессии (пункт 2 повестки дня)

3. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей пятьдесят первой сессии (19–20 марта 2009 года), подготовленный секретариатом в сотрудничестве с Председателем (ECE/TRANS/WP.24/123).

IV. Новые изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 3 повестки дня)²

4. В дополнение к подробной информации, представленной на ее сессии в марте 2009 года (ECE/TRANS/WP.24/123, пункты 8–18), Рабочая группа приняла к сведению результаты обследования более 105 европейских интермодальных транспортных операторов, которое было проведено МСЖД в рамках проекта ДИОМИС³. В 2007 году с использованием интермодального автомобильно-

² Все неофициальные документы и материалы, представленные на сессии, имеются на следующем вебсайте:

<<http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html>>.

³ Обследование, проведенное в рамках проекта "Разработка моделей использования и эксплуатации инфраструктуры для перераспределения перевозок по видам транспорта (ДИОМИС)", охватывает 30 европейских стран, включая Турцию и Украину. Будет подготовлен обновленный вариант этого обследования, охватывающий 2009 год. Результаты будут представлены в 2010 году.

железнодорожного транспорта было перевезено 18,07 млн. двадцатифутовых единиц (ТЕУ), в том числе 17,11 млн. (94,7%) несопровождаемых и 0,96 млн. (5,3%) сопровождаемых. Этот показатель свидетельствует об увеличении общего объема интермодальных перевозок в Европе с 2005 по 2007 год на 35%.

5. Как уже указывалось в марте 2009 года⁴, в 2008 году быстрый рост интермодальных перевозок в Европе внезапно прекратился. Окончательные данные за 2008 год показывают, что компании МСККП сообщили лишь о незначительном увеличении общего объема приблизительно на 2% по сравнению с 2007 годом, что составило 3,00 млн. отправок, или 5,99 млн. ТЕУ⁵, в то время как в 2007 году наблюдался рост на 9%, а в 2006 году – на 15%. Хотя первые шесть месяцев 2008 года по-прежнему демонстрировали стабильный рост, во второй половине 2008 года было отмечено резкое снижение объема перевозок в результате углубляющегося экономического кризиса и, в частности, уменьшения транспортного спроса в секторе перевозок между портами и внутренними регионами, а также со стороны автомобилестроительной промышленности.

6. В 2008 году компании МСККП перевезли 3,79 млн. ТЕУ в международном сообщении и 2,20 млн. ТЕУ в национальном сообщении. Хотя объем международных перевозок снизился на 1%, в секторе национальных перевозок рост продолжался, достигнув 7%. Разница показателей в международном и национальном сообщении была особенно заметной в секторе сопровождаемых перевозок, где объем международных перевозок возрос на 1%, тогда как объем национальных перевозок увеличился на 28%. В целом объем сопровождаемых перевозок возрос на 10%, а несопровождаемых перевозок снизился всего на 1%.

7. Принимая во внимание доклад о влиянии нынешнего финансового и экономического кризиса на интермодальные перевозки, который было поручено подготовить секретариату (ECE/TRANS/WP.24/2009/6), Рабочая группа отметила, что в первой половине 2009 года объем интермодальных перевозок в Европе снизился приблизительно на 20–25% в секторе несопровождаемых перевозок и примерно на 15% в секторе сопровождаемых перевозок⁶. Интермодальные транспортные операторы адаптировали свои транспортные предложения и упорядочили внутренние процедуры, но на данный момент сохранили стратегические инвестиционные планы и персонал.

8. Рабочая группа отметила также, что правительства европейских стран, за исключением Швейцарии и Франции (по состоянию на январь 2010 года), еще не приняли решение об осуществлении конкретных краткосрочных мер фискальной, финансовой или регулятивной поддержки, позволяющей интермодальным транспортным операторам противостоять кризису. Было высказано мнение о том, что отрасли следует использовать этот кризис, для того чтобы адаптироваться к новым тенденциям и спросу, упорядочить внутренние процедуры, расширить сотрудничество и повысить качество услуг. Как указывалось в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/6, новые возможности могут быть реализованы в области экологически чистой логистики, усовершенствованных терминальных операций и на новых транспортных рынках.

⁴ ECE/TRANS/WP.24/123, пункты 11 и 12.

⁵ Одна отправка МСККП (сопровождаемые или несопровождаемые перевозки) эквивалентна двум двадцатифутовым единицам (ТЕУ).

⁶ Более подробную информацию см. в документе ЕЭК ООН и представленных материалах.

9. Эксперты от Бельгии, Российской Федерации, Словакии, Турции, Франции, МБК и МСАТ проинформировали Рабочую группу о последних изменениях в сфере интермодальных перевозок. Было решено продолжить отслеживание новых тенденций и изменений на будущих сессиях.

V. Мониторинг национальных мер политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 4 повестки дня)

10. Рабочая группа напомнила, что на своей шестьдесят девятой сессии Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) постановил, что Рабочей группе следует продолжать работу, проводившуюся прежней Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) в области а) мониторинга и анализа национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок и б) контроля за применением и обзора хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках (СЕМТ/СМ(2002)3/Final) (ECE/TRANS/192, пункт 90). Было отмечено, что с учетом последней информации, полученной от Германии и Швейцарии, общий сравнительный обзор мер политики для стимулирования интермодальных перевозок на данный момент представили 14 стран (ECE/TRANS/WP.24/2009/9; ECE/TRANS/WP.24/2009/8; ECE/TRANS/WP.24/2008/5 и добавление).

11. Рабочая группа поручила секретариату продолжать мониторинг и анализ национальных мер политики в целях представления согласованной и всеобъемлющей информации об оптимальной практике в государствах – членах ЕЭК ООН.

VI. Экспертный обзор интермодальных перевозок: Турция (пункт 5 повестки дня)

12. На своей сорок седьмой сессии Рабочая группа уже рассмотрела концепцию "экспертного обзора" в качестве инструмента систематического изучения и оценки эффективности деятельности одного государства другим в той или иной конкретной области. Цель состоит в оказании содействия изучаемому государству в деле усовершенствования его процесса принятия решений, применения оптимальной практики и поддержки соблюдения установленных стандартов и принципов. Такие экспертные обзоры проводятся только по конкретной просьбе правительства и в принципе бесплатно для запрашивающего правительства (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 16–18).

13. Рабочая группа была проинформирована представителями Турции об итогах экспертного обзора интермодальных перевозок в Турции (информация представлена на сессии). Рабочая группа приветствовала этот глубокий аналитический доклад и пришла к выводу, что подобные экспертные обзоры станут полезным инструментом для содействия странам в деле эффективного осуществления и мониторинга политики в области интермодальных перевозок. Признавая трудности в получении необходимых средств, позволяющих секретариату организовывать подобные экспертные обзоры, Рабочая группа ожидает предложений по дальнейшим экспертным обзорам, которые будут проводиться в будущем, возможно в сотрудничестве с другими международными организациями.

VII. Согласование и гармонизация режимов гражданской ответственности в области интермодальных перевозок (пункт 6 повестки дня)

14. Напомнив об обсуждениях, которые состоялись на предыдущих сессиях и резюме которых приводится в документах ECE/TRANS/WP.24/2009/3 и ECE/TRANS/WP.24/123, пункты 36–43, и учитывая справочную информацию, содержащуюся в неофициальных документах № 2 и 3 (2009 год), Рабочая группа заслушала сообщение секретариата Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) о происхождении, основных инновационных принципах и концепциях, закрепленных в новой Конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила). На данный момент Роттердамские правила были подписаны 19 странами.

15. Рабочая группа провела обмен мнениями по вопросу о возможных последствиях и значении этих Роттердамских правил, особенно для европейских интермодальных перевозок, и в сотрудничестве с Европейской комиссией решила продолжить изучение режимов гражданской ответственности для повышения конкурентоспособности интермодального транспорта на панъевропейском уровне.

VIII. Руководство ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (пункт 7 повестки дня)

16. Рабочая группа напомнила, что в 1996 году в сотрудничестве с Международной морской организацией (ИМО) и Международным бюро труда (МБТ) она завершила подготовку международного руководства по безопасной укладке грузов в грузовые контейнеры и транспортные средства с учетом требований всех наземных видов транспорта (TRANS/WP.24/R.83 и Add.1)⁷. Было предложено, что это руководство следует время от времени обновлять и дополнять другими элементами, такими как положения о фумигации (TRANS/WP.24/71, пункты 32–36). В 1997 году КВТ одобрил это руководство и выразил надежду на то, что оно будет способствовать снижению уровня травматизма при обработке контейнеров и сведет к минимуму физический риск, которому подвергаются грузы в ходе интермодальных транспортных операций (ECE/TRANS/119, пункты 124–126).

17. Рабочая группа была проинформирована, что компетентные органы в ИМО еще не завершили анализ этого совместного руководства, и решила подождать результатов этой работы, прежде чем вносить свои предложения по требованиям к наземным перевозкам.

IX. Будущая работа и оперативная деятельность Рабочей группы (пункт 8 повестки дня)

18. Как было решено на пятьдесят первой сессии, Рабочая группа рассмотрела доклад своей виртуальной группы экспертов по вопросу о будущей работе и оперативной деятельности Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/2009/5). На ос-

⁷ <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

нове анализа нынешней сферы деятельности и организации работы группа экспертов определила отличительные особенности Рабочей группы, являющейся панъевропейским форумом для правительств и отраслевых экспертов, а также органом для подготовки и администрирования многосторонних правовых документов, который обеспечивает возможности для междисциплинарной и межрегиональной работы и выступает в качестве связующего звена между Европейским союзом и другими странами – членами ЕЭК ООН.

19. В силу разнородного экономического, политического и институционального ландшафта региона ЕЭК ООН одно из основных требований в отношении эффективности Рабочей группы и ее возможностей приносить пользу зависит от ее способности удовлетворять разные потребности "клиентов", а именно правительств стран – членов ЕЭК ООН, а также НПО и отраслевых групп.

20. Рабочая группа решила и впредь укреплять и рационализировать свою роль в качестве панъевропейского форума для экспертов от правительств и отрасли, эффективнее задействовать свои междисциплинарные и межрегиональные возможности и выполнять свою роль в качестве органа для многосторонних правовых документов в области интермодальных перевозок.

21. С этой целью на будущих сессиях она решила сосредоточить обсуждение, которое следует проводить под руководством ведущей страны или организации, на конкретных темах, и, насколько это возможно, для достижения синергического эффекта приурочивать свои сессии к совещаниям других рабочих групп ЕЭК ООН, особенно Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2). Она решила также улучшить осведомленность о своей деятельности, расширить коммуникационные возможности и информационно-пропагандистскую деятельность, особенно в странах ВЕКЦА⁸, включая проведение круглых столов, семинаров и сессий за пределами Женевы. Конкретные механизмы и соответствующие процедуры будут изучены в ходе предстоящих сессий на основе итогов исследования, проведенного секретариатом для выявления причин отсутствия представителей государств – членов ЕЭК ООН, занимающихся интермодальными транспортными операциями.

22. Наконец, Рабочая группа постановила, что решения, касающиеся Соглашения СЛКП и Протокола к нему, следует принимать в начале сессий.

Х. Европейская комиссия (пункт 9 повестки дня)

23. Представитель Европейской комиссии проинформировал Рабочую группу о ходе реализации Плана действий для грузовой логистики, который был принят в октябре 2007 года в рамках более крупного пакета мер в области грузового транспорта, включавшего также такие вопросы, как железнодорожные сети, специализирующиеся на грузоперевозках, новые стратегии развития портов, "морские автомагистрали" и европейское морское пространство без границ.

24. Кроме того, он представил информацию о завершеном исследовании по вопросу о гармонизации и автоматической обработке транспортных документов, после которого в сентябре 2009 года были проведены консультации с государствами-членами. Дополнительные исследования по возможному пересмотру правил, касающихся веса и размеров тяжелых коммерческих автотранспортных средств, установленных в директиве 96/53/ЕС, будут проведены в 2010 году; кроме того, готовится пересмотр директивы ЕК 92/106/ЕЕС о комбинированных

⁸ ВЕКЦА = Восточная Европа, Кавказ и Центральная Азия.

перевозках. Наконец, продолжается исследовательская работа по так называемым "зеленым коридорам" и на 2010 год планируется пересмотр руководства по трансъевропейской транспортной сети (ТЕС–Т).

XI. Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательные органы (пункт 10 повестки дня)

25. Рабочая группа приняла к сведению результаты деятельности Группы экспертов ЕЭК ООН по связям между морскими портами и внутренними регионами, одобренные Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5). Она также приняла к сведению продолжающуюся работу в области евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) и сообщение о созыве совещания Группы экспертов в ноябре 2009 года в Стамбуле. Кроме того, Рабочая группа была проинформирована, что ЕЭК ООН издала доклад по методологиям для идентификации узких мест на транспорте и недостающих звеньев в инфраструктурных сетях. Наконец, Рабочая группа приняла к сведению доклад по гендерным вопросам на транспорте, который был подготовлен секретариатом (ECE/TRANS/2009/6, ECE/TRANS/2009/7 и ECE/TRANS/2009/8).

XII. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 11 повестки дня)

A. Статус Соглашения СЛКП (пункт 11а) повестки дня)

26. Рабочая группа отметила, что Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) насчитывает 32 Договаривающиеся стороны⁹.

27. Подробная информация о Соглашении СЛКП, включая обновленный сводный текст Соглашения ([ECE/TRANS/88/Rev.5](#))¹⁰, карту сети СЛКП, электронный перечень стандартов, предусмотренных в Соглашении, а также все соответствующие уведомления депозитария имеются на вебсайте Рабочей группы¹¹.

⁹ Австрия, Албания, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швейцария.

¹⁰ Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

¹¹ <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

В. Состояние принятых предложений по поправкам (пункт 11 b) повестки дня)

28. Рабочая группа отметила, что предложения по поправкам к приложениям I и II к Соглашению СЛКП, принятые на ее сорок девятой сессии (ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 40–45 и приложение), которые обновляют и расширяют географическую сферу охвата сети СЛКП, вступили в силу 23 мая 2009 года, как это указано в уведомлении депозитария С.N.76.2009.TREATIES-1 от 23 февраля 2009 года. Дополнительные предложения по поправкам, касающиеся статей 14–16 Соглашения СЛКП, как ожидается, вступят в силу до конца года.

С. Новые предложения по поправкам (обновление и расширение сети СЛКП) (пункт 11 с) повестки дня)

29. Рабочая группа напомнила, что на своей сорок девятой сессии она приняла предложения по поправкам, содержащиеся в документах ECE/TRANS/WP.24/2008/3, Add.1 и Add.2, за исключением предложений, касающихся (15) Австрии, (19) Венгрии, (35) Армении, (37) Грузии и (39) Туркменистана (ECE/TRANS/WP.24/2008/3/Add.1), в отношении которых процесс консультаций еще не завершен (ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 40–44). Эти оставшиеся предложения содержатся в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/1.

30. Представитель Турции проинформировал Рабочую группу о том, что, являясь непосредственно заинтересованной стороной в отношении предложений по поправкам, касающихся (35) Армении и (37) Грузии, которые содержатся в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/1, Турция не возражает против этих предложений при условии, что Турция резервирует за собой право сохранить свою нынешнюю позицию в отношении стран, которые могут стать Договаривающимися сторонами Соглашения СЛКП в будущем.

31. Рабочая группа отметила, что предложения по поправкам, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/4, будут рассмотрены секретариатом ЕЭК ООН после консультаций с Германией, Данией и Швецией, с тем чтобы Рабочая группа могла принять решение на одной из своих предстоящих сессий.

Д. Новые предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики) (пункт 11 d) повестки дня)

32. Рабочая группа напомнила, что, как указано в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/2, несколько из 15 стран, ответивших на проведенное секретариатом обследование по вопросу о целесообразности пересмотра минимальных требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик и параметров, содержащихся в приложениях III и IV к Соглашению СЛКП, сочли, что некоторые из них, возможно, нуждаются в обновлении.

33. Для получения всеобъемлющей картины предлагаемых масштабов и рамок характеристик и параметров для существующих и новых международных линий комбинированных перевозок, а также соответствующих объектов, предусмотренных не только в СЛКП, но и в Соглашении СМЖЛ, в настоящее время секретариат выясняет мнения управляющих железнодорожной инфраструкту-

рой и железнодорожных предприятий. Результаты этих консультаций, как ожидается, станут известны в начале 2010 года и затем будут рассмотрены Рабочей группой.

XIII. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к соглашению СЛКП (пункт 12 повестки дня)

A. Статус Протокола (пункт 12 а) повестки дня)

34. Рабочая группа отметила, что после присоединения Сербии 31 июля 2009 года Протокол к Соглашению СЛКП вступит в силу 29 октября 2009 года.

35. Протокол к Соглашению СЛКП был подписан 15 странами и на настоящий момент ратифицирован 9 странами¹². Его текст содержится в документе ECE/TRANS/122 и Согг. 1 и 2¹³. Подробная информация о Протоколе включая текст Протокола и все соответствующие уведомления депозитария, имеется на вебсайте Рабочей группы¹⁴.

B. Новые предложения по поправкам (пункт 12 б) повестки дня)

36. Рабочая группа решила рассмотреть на своей предстоящей сессии предложения по поправкам, представленные ранее Австрией, Болгарией, Венгрией, Румынией и Францией, которые содержатся в документе ECE/TRANS/WP.24/2008/9.

XIV. Двухгодичные оценки и новая программа работы (2010-2014 годы) (пункт 13 повестки дня)

37. Рабочая группа напомнила, что на своей сорок восьмой сессии в октябре 2007 года она одобрила ожидаемые достижения, относящиеся к ее сфере деятельности, вместе с тремя показателями достижения в отношении ее деятельности в 2008 и 2009 годах, которые содержатся в документе ECE/TRANS/WP.24/2007/4.

38. Рабочая группа рассмотрела свои ожидаемые достижения и показатели достижения и приняла новые меры по обеспечению эффективности на 2010–2011 годы, предусмотренные в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/7.

39. Учитывая свои соображения по вопросу о будущей работе и роли Рабочей группы (см. главу IX), Рабочая группа рассмотрела и приняла проект программы работы на период 2010–2014 годов, который содержится в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/7.

¹² Болгария, Венгрия, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Сербия, Чешская Республика, Швейцария.

¹³ Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

¹⁴ <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

XV. Темы для обстоятельного обсуждения в 2010 году (пункт 14 повестки дня)

40. Напомнив о рассмотрении вопроса о будущей работе и роли Рабочей группы (см. главу IX), в качестве темы для обстоятельного обсуждения на своей следующей сессии в марте 2010 года Рабочая группа решила выбрать тему "Возможности и вызовы для интермодальных перевозок по внутренним водным путям и на судах каботажного плавания".

41. На осенней сессии 2010 года могут быть организованы круглый стол или рабочее совещание на тему "Планирование землепользования и интермодальные перевозки: роль терминалов".

XVI. Выборы должностных лиц (пункт 15 повестки дня)

42. Рабочая группа переизбрала г-на М. Виардо (Франция) Председателем и г-на А. Майяра (Бельгия) заместителем Председателя Рабочей группы для сессий, которые состоятся в 2010 году.

XVII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня)

43. Рабочая группа решила провести свою весеннюю сессию 2010 года 16 и 17 марта 2010 года в Женеве.

XVIII. Резюме решений (пункт 17 повестки дня)

44. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением КВТ (ECE/TRANS/156, пункт 6) секретариат подготовил настоящий доклад о сотрудничестве с Председателем и по консультации с делегатами.
