



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2004/5
23 July 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике¹

(28 и 29 сентября 2004 года)

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

(Сорок вторая сессия, 29 сентября 2004 года, пункт 6 повестки дня)

**РАЗВИТИЕ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК
НА ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ УРОВНЕ**

"Типовые" планы действий и соглашения о партнерстве

Предложения по поправкам к Соглашению СЛКП и проект резолюции

Подготовлено специальной группой экспертов

A. МАНДАТ

1. На своей сорок первой сессии Рабочая группа отметила, что цель ее работы над "типовыми" планами действий и соглашениями о партнерстве заключается в определении "надлежащей практики" и установлении "критериев" для оказания помощи

¹ ЕКМТ и ЕЭК ООН договорились о механизмах сотрудничества, учредив "Совместную рабочую группу ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике", состоящую из отдельных сегментов ЕКМТ и ЕЭК ООН; сегмент ЕЭК ООН - Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24).

Договаривающимся сторонам Соглашения СЛКП и всем участникам международных интермодальных перевозок в процессе их сотрудничества на стратегическом, а также техническом и коммерческом уровнях для повышения конкурентоспособности международных интермодальных транспортных услуг в регионе. Отмечалось также крайне важное значение четкого определения сфер ответственности отдельных участников в рамках интермодальной транспортной цепочки, включая применение санкций в случае несоответствия установленным требованиям.

2. Принимая во внимание запрошенное юридическое заключение секретариата, изложенное в неофициальном документе № 1 (2004 год), Рабочая группа с большой предосторожностью отнеслась к предложению о возможном включении таких "типовых" текстов в Соглашение СЛКП, поскольку переговоры правового характера зачастую снижают конкретные и жесткие требования до минимального общеприемлемого уровня. Для распространения и внедрения таких "типовых" текстов следует изучить другие альтернативные решения, такие, как выработка заключений, рекомендаций или резолюций.

3. Рабочая группа поручила своей специальной группе экспертов сформулировать положения оперативной части таких "типовых" текстов и по возможности подготовить альтернативные процедуры опубликования и осуществления для рассмотрения на ее предстоящей сессии (TRANS/WP.24/103, пункты 16-20).

4. В соответствии с этим мандатом группа экспертов подготовила настоящий доклад для рассмотрения Рабочей группой.

В. ОБЩИЕ СООБРАЖЕНИЯ

5. Рабочая группа ранее уже одобрила выводы, сделанные ее специальными группами экспертов, относительно того, что только согласованные и по возможности одновременные действия ЕЭК ООН, ЕКМТ и других межправительственных и неправительственных, а также профессиональных организаций могут послужить необходимым мощным стимулом для отрасли и общества в целом - сигналом, возвещающим о том, что правительства и отрасль действуют совместно в духе сотрудничества в целях стимулирования интермодальных перевозок, без которых невозможно эффективное функционирование транспортных цепочек "от двери до двери" (TRANS/WP.24/2003/6, пункты 8, 9, 17-19).

6. Такими транспарентными действиями могли бы стать подготовка и включение "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве в Соглашение СЛКП.

Параллельно с этим подобные " типовые " тексты могли бы быть также приняты посредством резолюции, утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и впоследствии одобренной Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ).

7. С помощью резолюции можно было бы подчеркнуть политическую поддержку ЕЭК ООН и стран - членов ЕКМТ в деле стимулирования и дальнейшего развития интермодальных перевозок посредством обмена надлежащей практикой и ее внедрения, тогда как включение " типовых " планов действий и соглашений о партнерстве в Соглашение СЛКП могло бы послужить твердой основой не только для продолжающейся межправительственной деятельности в этой области, но также для регулярного отслеживания прогресса, достигнутого всеми Договаривающимися государствами.

8. С этой целью группа экспертов разработала не только предложение по поправкам к Соглашению СЛКП, охватывающим " типовые " планы действий и соглашения о партнерстве (см. пункт 9-12), но также положения о мониторинге на основе опыта, накопленного ЕЭК ООН в ходе ее работы над серией " желтых книг " (см. пункты 13-15). Кроме того, при необходимости предлагается включить в эти предложения по поправкам итоги нынешнего обзора минимальных требований и параметров Соглашения СЛКП (см. пункты 20 и 21).

С. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОПРАВКАМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП

I. Правовая основа для включения новых приложений и " типовых " положений

9. Статья 5 Соглашения СЛКП² предусматривает, что "...новые приложения, охватывающие другие аспекты комбинированных перевозок, могут быть добавлены к Соглашению в соответствии с процедурой внесения поправок, определенной в статье 14". С учетом этого положения Соглашение может быть дополнено новым приложением V, содержащим " типовые " планы действий и соглашения о партнерстве и основанным на новой статье 4-бис, непосредственно касающейся его положений (см. также (TRANS/WP.24/2003/6, пункт 8).

² Австрия; Беларусь; Бельгия; Болгария; Венгрия; Германия; Греция; Грузия; Дания; Италия; Казахстан; Люксембург; Нидерланды; Норвегия; Польша; Португалия; Республика Молдова; Российская Федерация; Румыния; Словакия; Словения; Турция; Франция; Хорватия; Чешская Республика и Швейцария;

10. В связи с юридической обоснованностью добавления факультативных "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве в договор, заключенный между государствами на основе принципов международного права, по просьбе Рабочей группы Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций указало, что в принципе нет оснований, препятствующих включению в договор таких механизмов или процедур, как типовые или рамочные соглашения, если его стороны примут соответствующее решение. Обычно подобные механизмы или процедуры, как только их включают в договор, становятся обязательными для сторон данного договора. Однако возможно также включить подобные типовые тексты с использованием общих рекомендательных положений для создания основы, облегчающей стандартизацию процедур в соответствии с целями договора (неофициальный документ № 1 (2004 год)).

11. В силу этого предложенные поправки, касающиеся "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве, не распространят действие обязательных в буквальном смысле этого слова положений на Договаривающиеся стороны и соответствующие промышленные группы. Хотя эти "типовые" тексты содержат ряд конкретных положений и мер, таких, как основные показатели эффективности, данные положения могут оказаться необходимыми, подходящими и приемлемыми не во всех случаях. Цель таких "типовых" текстов скорее состоит в том, чтобы обеспечить элементы и инструменты в рамках общего панъевропейского механизма, который может использоваться в качестве основы для переговоров между заинтересованными странами и сторонами, участвующими в интермодальных перевозках. Эти элементы и инструменты должны облегчить достижение договоренности о требуемых мерах и механизмах для конкретных линий интермодальных перевозок в соответствии с согласованными графиками и с учетом конкретных потребностей участвующих правительств и деловых кругов. Таким образом, их нельзя толковать как жесткое обязательство для Договаривающихся сторон Соглашения СЛКП в отношении участия в переговорах на основе "типовых" положений, которые предлагается включить в Соглашение СЛКП.

12. С учетом опыта, который будет накоплен в связи с такими новыми положениями в Соглашении СЛКП, возможно, аналогичные поправки могут быть включены на более позднем этапе и в Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП.

II. Дополнительные положения о мониторинге соблюдения минимальных требований и параметров

13. В дополнение к новым положениям о "типовых" планах действий и соглашениях о партнерстве для облегчения применения технических требований и минимальных

эксплуатационных характеристик, предусмотренных в Соглашении СЛКП, может оказаться полезным включить также положения о процедурах мониторинга для регулярного обследования фактического состояния инфраструктуры железнодорожных и интермодальных перевозок, а также стандартов обслуживания в ходе интермодальных перевозок и для их сопоставления с минимальными требованиями и параметрами, предписанными в Соглашении СЛКП. Такие положения могут быть включены в новую статью 4-тер и новое приложение VI к Соглашению.

14. В случае включения этих двух новых статей и приложений Соглашение СЛКП будет представлять собой всеобъемлющий и согласованный пакет стратегических целей и вытекающих из них технических мер и процедур осуществления, отвечающих "достижениям Сообщества" Европейского союза и соответствующим резолюциям ЕКМТ и дополняющих их.

15. В таком случае (новое) Соглашение СЛКП вместе с другими соглашениями ЕЭК ООН по инфраструктуре автомобильного (СМА), железнодорожного (СМЖЛ) и внутреннего водного транспорта (СМВП) будут служить всеобъемлющей и эффективной основой для развития интермодальных перевозок на панъевропейском уровне. Оно должно базироваться на следующих четырех (4) принципах (см. также рисунок ниже):

1) **Цели политики в области интермодальных перевозок**

Определение сети и коридоров важнейших международных линий интермодальных перевозок и соответствующих объектов на панъевропейском уровне (терминал, пограничные пункты, станции смены колесных пар, железнодорожно-паромные переправы/порты) (приложения I и II к СЛКП) и установление минимальных технических требований и эксплуатационных характеристик (приложения III и IV к СЛКП);

2) **"Типовые" процедуры осуществления** (надлежащая практика и критерии)

Рекомендации по "типовым" планам действий и соглашениям о партнерстве, включая основные показатели эффективности, для облегчения применения минимальных технических требований и эксплуатационных характеристик (новое приложение V к СЛКП);

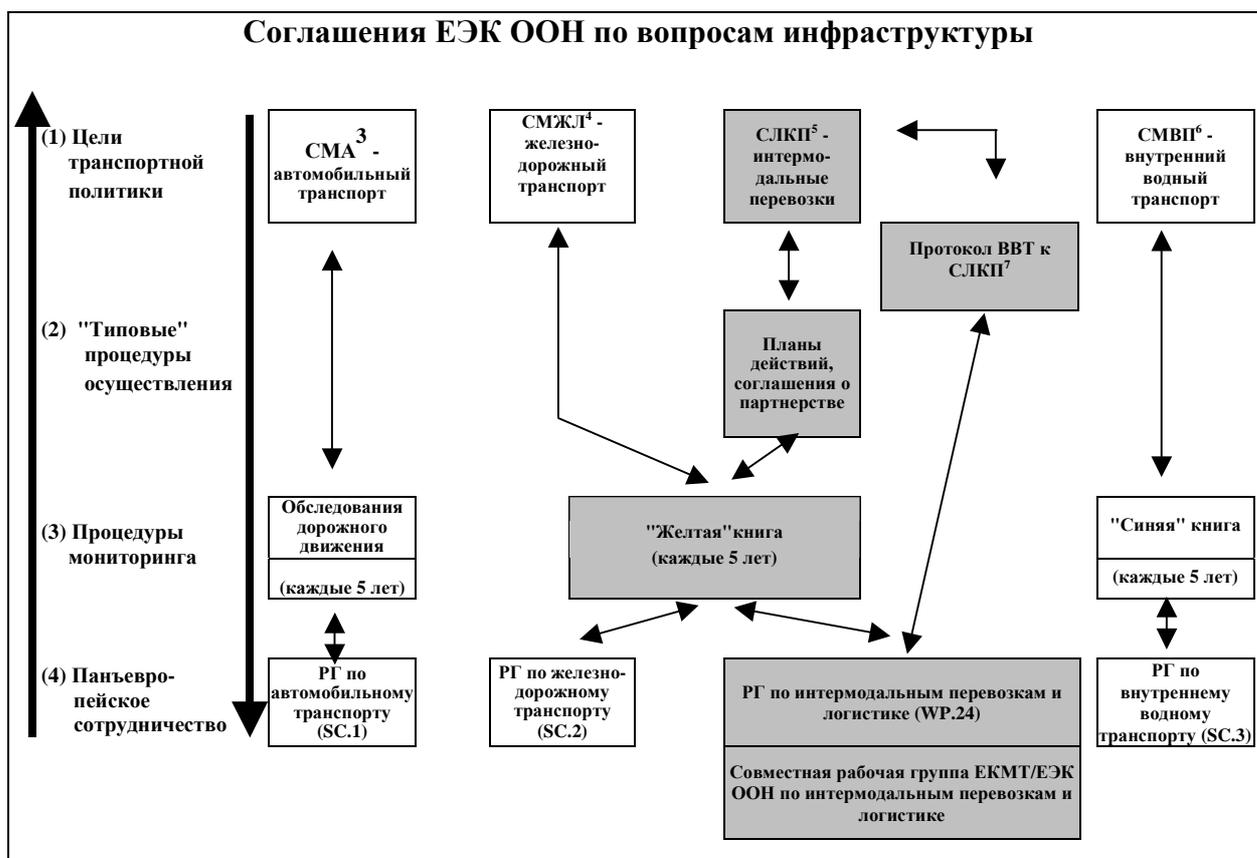
3) Процедуры мониторинга

Институционализированный и регулярный обзор состояния инфраструктуры и уровня услуг в сфере интермодальных перевозок в рамках серий "желтой книги" (новое приложение VI к СЛКП);

4) Панъевропейское сотрудничество

На Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике ЕЭК ООН (WP.24) возлагается задача произвести обзор функционирования Соглашения СЛКП и рассмотреть предложения по поправкам к нему (статьи 14, 15 и 16 СЛКП).

С 2004 года Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике служит панъевропейским форумом для регулярного обмена информацией о политике и техническим опытом между правительствами и частным сектором, а также для подготовки соответствующих рекомендаций.



³ Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года.

⁴ Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) от 30 мая 1985 года.

⁵ Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1 февраля 1991 года.

⁶ Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19 января 1996 года.

⁷ Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению 1991 года о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1997 года (еще не вступил в силу).

III. Терминология

16. В соответствии с договоренностью по вопросу о терминологии комбинированных перевозок, достигнутой ЕЭК ООН, ЕКМТ и ЕК в 2001 году, и после изменения наименований соответствующих органов ЕЭК ООН и ЕКМТ в 2004 году группа экспертов пришла к выводу, что термин "интермодальная перевозка" точнее отражает вопросы, рассматриваемые в Соглашении СЛКП, чем термин "комбинированная перевозка", который в настоящее время в нем используется, несмотря на то, что сеть СЛКП и ее соответствующие объекты относятся только к железнодорожному транспорту⁸.

17. По всей видимости, по существу термин "комбинированная перевозка", определенный в статье 1 а) Соглашения СЛКП, в самой своей основе соответствует термину "интермодальная" перевозка, сформулированному ЕЭК ООН, ЕКМТ и ЕК. Таким образом, в принципе термин "комбинированная перевозка", определенный в Соглашении СЛКП, может также использоваться во вновь предложенных поправках к Соглашению СЛКП⁹. Однако этот подход, очевидно, будет контрастировать с последними изменениями в данной области и противоречить целям политики, направленной на стимулирование интермодальных перевозок в целом и комбинированных перевозок только в качестве конкретной альтернативы. Для отражения этих изменений и целей нынешней политики все ссылки на "комбинированную перевозку" по всему тексту Соглашения СЛКП необходимо будет заменить термином "интермодальная перевозка". Соответственно название Соглашения должно быть изменено на "Европейское соглашение о важнейших международных линиях интермодальных перевозок и соответствующих объектах (СЛИП)"¹⁰.

⁸ Терминология комбинированных перевозок (имеется в печатном виде в секретариате или можно загрузить с сайта <http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-terminology/24term.htm>).

⁹ Соглашение СЛКП (статья 1 а): "термин "комбинированная перевозка" означает перевозку грузов на одной и той же транспортной единице с использованием нескольких видов транспорта". Терминология ЕЭК ООН/ЕКМТ/ЕК: 1) "Интермодальная перевозка: последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта". 2) "Интермодальная транспортная единица (ИТЕ): контейнеры, съемные кузова и полуприцепы, пригодные для интермодальной перевозки".

¹⁰ Название и соответствующие положения Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП также необходимо будет пересмотреть.

18. Группа экспертов пришла к выводу, что, по всей видимости, будет нецелесообразно одновременно использовать оба термина в Соглашении СЛКП посредством, например, введения определения "интермодальной перевозки" в статье 1 или во вновь предложенных статьях 4-бис и 4-тер и/или в приложениях V и VI. Это может привести к появлению несоответствий в различных статьях и в приложениях к Соглашению СЛКП и может стать причиной неправильного понимания и толкования его положений.

IV. Изменение названия Рабочей группы (WP.24)

19. В 2004 году Комитет по внутреннему транспорту решил изменить название "Рабочей группы по комбинированным перевозкам", в ведение которой входит Соглашение СЛКП, на "Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике". Поэтому соответствующие положения в Соглашении СЛКП, касающиеся данной Рабочей группы, следует изменить надлежащим образом.

V. Обзор требований и параметров в Соглашении СЛКП

20. На своей тридцать девятой сессии Рабочая группа решила оценить актуальность и полезность требований, параметров и целевых показателей, содержащихся в Соглашении СЛКП, в свете поставленных перед ней целей, а также для обеспечения их соответствия будущему процессу развития международных железнодорожных и комбинированных перевозок в Европе (TRANS/WP.24/99, пункт 5; TRANS/WP.24/2003/6, пункты 23-26).

21. В соответствии с этим мандатом секретариат подготовил вопросник, который в начале 2004 года был направлен всем Договаривающимся сторонам Соглашения СЛКП. Первая оценка результатов распространения данного вопросника может быть представлена на нынешней сессии Рабочей группы. С учетом этого могут быть приняты дополнительные предложения по поправкам к Соглашению СЛКП, решения по которым Рабочей группе предстоит принять в 2005 году. В таком случае эти предложения могут быть дополнительно включены в существующий пакет предложений по поправкам.

VI. Предлагаемые поправки к Соглашению СЛКП

22. В свете вышеизложенных соображений группа экспертов подготовила подробные предложения по поправкам к Соглашению СЛКП, используя по всему его тексту термин "интермодальная перевозка". Эти предложения содержатся в приложении 1 к настоящему документу. В данных предложениях учтены еще не все требуемые изменения существующей терминологии в тексте Соглашения СЛКП в ожидании принятия Рабочей группой соответствующего решения (см. пункты 16-18) (а именно, следует ли

согласовывать терминологию вновь предложенных положений и приложений с терминологией, используемой в Соглашении СЛКП, т.е. с термином "комбинированная перевозка", либо же необходимо изменить терминологию в существующем тексте СЛКП с учетом вновь введенного термина "интермодальная перевозка").

23. При подготовке этих предложений по поправкам группа экспертов приняла во внимание следующую справочную документацию (имеется также на вебсайте ЕЭК ООН: <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>); TRANS/WP.24/2004/3; TRANS/WP.24/2003/6; TRANS/SC.2/2002/9; TRANS/WP.24/2002/1-4; TRANS/WP.24/2001/1-8; неофициальные документы № 1, 3 и 4 (2004 год); неофициальные документы № 3, 5 и 12 (2003 год), неофициальный документ № 10 (2002 год); неофициальные документы № 1 и 3-6 (2001 год).

D. ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ КОМИТЕТОМ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ) ЕЭК ООН

I. Область применения и содержание резолюций ЕЭК ООН и ЕКМТ

24. Как указывалось выше (пункт б), группа экспертов придерживалась того мнения, что в дополнение к поправкам к Соглашению СЛКП в резолюции, которая должна быть принята Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и впоследствии одобрена ЕКМТ, можно было бы также упомянуть о "типовых" планах действий и соглашениях о партнерстве.

25. В отличие от договора наподобие Соглашения СЛКП резолюции или аналогичные документы, принимаемые Комитетом по внутреннему транспорту и/или ЕКМТ, указывают, что стороны не намерены вводить императивные обязательства, а лишь хотят заявить об определенных устремлениях и рекомендовать конкретные меры для достижения определенных целей, такие, как стимулирование интермодальных перевозок на панъевропейском уровне.

26. В течение многих лет ЕЭК ООН и ЕКМТ принимают резолюции в своих соответствующих областях компетенции, включая интермодальные или комбинированные перевозки. Резолюции Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН обычно весьма кратки и содержат ссылки на базовые документы, которые принимаются его вспомогательными органами (например, WP.24) и в которых излагаются подробные рекомендации и процедуры, тогда как резолюции ЕКМТ, как правило, самодостаточны и включают все соответствующие положения.

27. Кроме этих формальных различий, ЕКМТ обычно концентрирует свое внимание на аспектах политики, связанной с рассматриваемыми вопросами международных перевозок, тогда как ЕЭК ООН имеет дело с техническими и правовыми аспектами международных перевозок. Недавно такое "разделение труда" получило подтверждение в результате создания Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике.

II. Предлагаемый текст резолюции Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН

28. Учитывая вышеизложенное, группа экспертов подготовила проект резолюции для принятия Комитетом по внутреннему транспорту. Этот проект резолюции содержится в приложении 2 к настоящему документу. Терминология, использованная в данном проекте, основана на совместно согласованной терминологии комбинированных перевозок и увязана с термином "интермодальная перевозка".

29. Как указывается в проекте резолюции, после его рассмотрения Рабочей группой еще предстоит подготовить базовый документ. С точки зрения существа вопроса этот документ должен соответствовать предложениям по поправкам, подготовленным для новых приложений V и VI к Соглашению СЛКП. Кроме того, в этот документ могут быть также включены так называемые "инструменты осуществления" с конкретными примерами планов действий и соглашений о партнерстве, предусмотренных в документе TRANS/WP.24/2004/3.

30. Соответствующую справочную документацию, которую использовала группа экспертов при подготовке проекта резолюции, см. в пункте 23 настоящего документа.

E. ВЫВОДЫ

31. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть принятый подход и конкретные предложения, касающиеся поправок к Соглашению СЛКП, а также проект резолюции, которые содержатся в приложениях 1 и 2 к настоящему документу.

32. В частности, Рабочая группа, возможно, пожелает принять решения по следующим вопросам:

- a) одновременная подготовка предложений по поправкам к Соглашению СЛКП и резолюции КВТ для одобрения ЕКМТ;

- b) предложения по поправкам к Соглашению СЛКП
- Основное содержание
- " типовые " планы действий и соглашения о партнерстве (пункты 9-12)
 - положения о мониторинге (пункты 13-15)
 - терминология (пункты 16-19)
 - пересмотренные требования и параметры (пункты 20 и 21)
- Правовые положения (приложение 1 к настоящему документу)
- статья 4-бис
 - статья 4-тер
 - статьи 14, 15, 16
 - новое приложение V к СЛКП: " типовые " процедуры осуществления
 - процедуры осуществления
 - " типовые " планы действий
 - " типовые " соглашения о партнерстве
 - новое приложение VI к СЛКП: международные процедуры мониторинга
- c) предлагаемая резолюция КВТ ЕЭК ООН для одобрения ЕКМТ
- Текст резолюции (приложение 2 к настоящему документу)
- Содержание базового документа (еще предстоит подготовить группе экспертов) (пункт 29)
- d) Дальнейшая деятельность
- Подготовка примерных положений (полностью сформулированный текст) " типовых " планов действий и соглашений о партнерстве (эта задача возлагается на секретариат)
- e) График работы
- Поправки к Соглашению СЛКП
- официальное принятие предложений по поправкам Рабочей группой в марте 2005 года
 - вступление в силу (при отсутствии возражений) во второй половине 2006 года
- Резолюции
- принятие резолюции КВТ ЕЭК ООН в феврале 2005 года
 - одобрение Советом министров ЕКМТ на московской сессии в мае 2005 года.
-

Приложение 1

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОПРАВКАМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП

Изменить название Соглашения следующим образом:

"Европейское соглашение о важнейших линиях международных интермодальных перевозок и соответствующих объектах (СЛИП)".

Изменить существующий пункт а) статьи 1 следующим образом:

"а) термин "интермодальная перевозка" означает последовательную перевозку грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта. Грузовыми единицами являются контейнеры или съемные кузова.

Изменить термин "комбинированная перевозка" по всему тексту Соглашения и приложений к нему на "интермодальная перевозка".

Примечание секретариата: В связи с таким "всеобъемлющим" предложением по изменению термина "комбинированная перевозка", использованному по всему тексту СЛКП, необходимо, чтобы все подобные изменения имели конкретный смысл и не требовали трансформации других положений Соглашения. Это еще предстоит уточнить.]

Включить следующие новые статьи 4-бис и 4-тер непосредственно после существующей статьи 4:

"Статья 4-бис

ПРОЦЕДУРЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ

В целях облегчения введения и осуществления надлежащих мер для обеспечения эксплуатационных характеристик и минимальных требований к поездам комбинированных перевозок и соответствующим объектам, предусмотренных в приложении IV к настоящему Соглашению, Договаривающиеся стороны в соответствующих случаях используют " типовые " планы действий и соглашения о партнерстве, предусмотренные в приложении V к настоящему Соглашению.

Статья 4-тер

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ МОНИТОРИНГА

Для определения прогресса, достигнутого в обеспечении технических характеристик сети, изложенных в приложении III к настоящему Соглашению, а также эксплуатационных характеристик поездов и минимальных требований к инфраструктуре, предусмотренных в приложении IV к настоящему Соглашению, Договаривающиеся стороны регулярно и на сопоставимой международной основе проводят обследования сети, упомянутые в приложении VI к настоящему Соглашению".

Статьи 14, 15 и 16

Изменить существующий пункт 2 статей 14, 15 и 16 следующим образом:

"2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в настоящее Соглашение рассматривается Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций".

Включить следующее новое приложение V:

"Приложение V

ПРОЦЕДУРЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ

"Типовые" планы действий

В "типовом" тексте межправительственных планов действий, который приводится ниже, содержится описание надлежащей практики, одобренной Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения. Данный "типовой" текст служит согласованной основой для сотрудничества Договаривающихся сторон настоящего Соглашения друг с другом на двусторонней или многосторонней основе на конкретных линиях интермодальных перевозок в целях повышения конкурентоспособности международных интермодальных транспортных услуг на этих линиях.

Цель таких планов действий состоит в том, чтобы продемонстрировать политическую приверженность и поддержку правительств в развитии интермодальных перевозок и создать основу для заключения соглашений о партнерстве между различными

участниками из государственного и частного секторов, с тем чтобы сотрудничать для обеспечения эффективных и конкурентоспособных интермодальных транспортных услуг на конкретных линиях интермодальных перевозок.

Конкретная форма, подробные положения и органы, участвующие в подготовке и заключении таких планов действий, определяются заинтересованными сторонами.

"Типовые" соглашения о партнерстве

В "типовом" тексте Соглашения о партнерстве, который приводится ниже, содержится описание надлежащей практики, одобренной Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения. В общих рамках вышеупомянутых планов действий, подлежащих согласованию правительствами, данный "типовой" текст служит согласованной основой для операторов интермодальных перевозок, железнодорожных предприятий, экспедиционных агентств, управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов терминалов, пограничных властей и других участников, задействованных в интермодальных перевозках, при заключении соглашений о сотрудничестве в целях повышения конкурентоспособности международных интермодальных транспортных услуг на конкретных линиях интермодальных перевозок.

Цель таких соглашений о партнерстве заключается в определении четких обязанностей и эксплуатационных требований, которые должны соблюдаться различными сторонами, участвующими в интермодальных перевозках. Они должны также повысить прозрачность в отношении той роли, которую призвана играть каждая из участвующих сторон.

В "типовом" тексте соглашений о партнерстве не рассматриваются вопросы, которые носят строго коммерческий характер, в силу конфиденциальности, целого ряда обстоятельств, а также типа и количества участвующих сторон.

Конкретная форма, подробные положения и органы, участвующие в подготовке и заключении таких соглашений о партнерстве, определяются заинтересованными сторонами.

Правовая форма

Договаривающиеся стороны настоящего Соглашения убеждены в том, что " типовые " тексты, приводимые в данном приложении, могут оказаться важными элементами для облегчения согласованного соблюдения технических характеристик сети важнейших

линий международных интермодальных перевозок, предусмотренных в приложении III к настоящему Соглашению, и эксплуатационных характеристик поездов и минимальных требований к инфраструктуре, предусмотренных в приложении IV к настоящему Соглашению.

Хотя эти " типовые " тексты содержат ряд конкретных положений и мер, таких, как основные показатели эффективности, некоторые из этих положений могут оказаться необходимыми, подходящими и приемлемыми не во всех случаях. В силу этого " типовые " тексты не распространяют действие обязательных в буквальном смысле этого слова положений на Договаривающиеся стороны и соответствующие промышленные группы. Цель таких " типовых " текстов скорее состоит в том, чтобы предложить описание элементов и инструментов в рамках общего панъевропейского механизма, который может использоваться в качестве основы для переговоров между заинтересованными странами и сторонами, участвующими в интермодальных перевозках.

Эти элементы и инструменты должны облегчить достижение договоренности о требуемых мерах и механизмах для конкретных линий интермодальных перевозок в соответствии с согласованными графиками и с учетом конкретных потребностей участвующих правительств и деловых кругов. Таким образом, их нельзя толковать как жесткое обязательство для Договаривающихся сторон настоящего Соглашения в отношении участия в переговорах на основе этих " типовых " текстов.

"Типовые" планы действий
для развития интермодальных перевозок

Межправительственный план действий для развития интермодальных перевозок должен содержать следующие элементы:

A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Общие и политические рамки

Описание политических и экономических мотивов правительств для координации транспортной политики, обмена техническим ноу-хау и согласования всей соответствующей деятельности в целях стимулирования интермодальных перевозок на основе устойчивой транспортной политики.

Определения

Определения, используемые для технических терминов, должны соответствовать определениям, содержащимся в документе "Терминология комбинированных перевозок", подготовленном в 2001 году Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) и Европейской комиссией (ЕК).

Сфера применения

Описание области сотрудничества, например, путем определения конкретных линий интермодальных перевозок, соответствующих объектов (интермодальных терминалов, пограничных пунктов, станций смены колесных пар и паромных переправ/портов), сфер деятельности (инфраструктура, эксплуатация, регламентация и т.д.) и заинтересованных сторон, участвующих в интермодальных перевозках.

В. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Участвующие стороны

Определение правительств и при необходимости регламентирующих органов, ответственных за ведение переговоров и одобрение плана действий на двустороннем, трехстороннем или многостороннем уровнях.

Цели

Описание предполагаемых результатов реализации плана действий с охватом конкретных и общих вопросов. Речь может идти о рекомендации заключить соглашение о партнерстве между заинтересованными сторонами, участвующими в интермодальных перевозках.

Анализ ситуации

Выявление проблем и причин их возникновения на основе опросов, технико-экономических обоснований и/или опыта, накопленного в процессе эксплуатации конкретных линий интермодальных перевозок. При этом может быть произведен анализ соответствия нормативных текстов.

Планируемые мероприятия и намеченные результаты

Подробное описание конкретных задач и результатов для достижения согласованных целей и определение критериев оценки последствий. Требования и параметры инфраструктуры и услуг, предусмотренные в приложениях III и IV к настоящему Соглашению, следует конкретно указать в качестве минимальных критериев для сопоставления.

Участие правительств

Определение всех регламентирующих и других государственных мер, которые могут облегчить проведение согласованных мероприятий.

Механизм(ы) работы

Описание методологии проведения согласованных мероприятий и достижения ожидаемых результатов (план и методы работы).

График работы

Определение начала и окончания согласованных мероприятий, а также промежуточных шагов. Речь может идти о непрерывном процессе без конкретных временных рамок, однако для отдельных проектов и задач следует установить конкретные сроки реализации.

Мониторинг и контроль

Создание систем мониторинга и отчетности для тщательного и эффективного анализа достигнутых результатов, что при необходимости позволяет принять корректирующие меры, в соответствующих случаях на высоком политическом уровне.

Оценка

Оценка достигнутых результатов в сопоставлении с согласованными целями. При необходимости это может повлечь за собой изменение обязательств, взятых на себя участвующими сторонами, для более эффективного достижения этих целей.

Прочие элементы

При необходимости заключение соглашения о действиях, которые необходимо предпринять в случае нарушений операторами интермодальных перевозок мер по защите данных, договоренностей о чрезвычайных мерах и т.д.

С. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Вступление в силу/денонсация/прекращение действия/продолжительность

Положения о начале плана действий, возможностях денонсации заинтересованными сторонами, прекращении плана действий и/или его продолжительности, а также о его возможном продлении.

Защитительная оговорка

Положения во избежание возможного противоречия между планом действий и другими взятыми на себя правовыми обязательствами, например, обязательствами, вытекающими из членства в Европейском союзе.

"Типовое" соглашение о партнерстве для развития интермодальных перевозок

Соглашение о партнерстве для развития интермодальных перевозок должно содержать следующие элементы:

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Содержание

- В случае, если заранее был принят межправительственный план действий:
Описание целей плана действий.
- В случае, если заранее не был принят план действий:
Описание общих целей, согласованных всеми сторонами, заинтересованными в разрешении выявленных проблем интермодальных перевозок (в том случае, если некоторые виды деятельности трудноосуществимы, может быть предусмотрено принятие плана действий).

В обоих случаях следует определить тип партнерства и уровень участия. Соглашение может быть сформулировано в виде хартии, письма о намерениях, договора и т.д.

Определения

Определения, используемые для технических терминов, должны соответствовать определениям, содержащимся в документе "Терминология комбинированных перевозок", подготовленном в 2001 году Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) и Европейской комиссией (ЕК).

Сфера применения

Описание области сотрудничества (тип деловой активности, вид груза, служба тяги и т.д.) и географического охвата (транспортные линии, соответствующие объекты и т.д.).

В. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Участвующие стороны

Определение активных и/или пассивных участников из государственного и/или частного сектора и их вовлечение в проводящиеся мероприятия.

Таковыми участниками могут быть операторы интермодальных перевозок, железнодорожные предприятия, экспедиционные агентства, управляющие железнодорожной инфраструктурой, операторы терминалов и пограничные органы, такие, как санитарные, ветеринарные, фитосанитарные и другие органы контроля на границах.

Цели

Описание предполагаемых результатов соглашения о партнерстве и четкое определение ответственности и действий, ожидаемых от каждой из сторон, участвующих в интермодальных перевозках. На международном уровне соглашение такого типа способствовало бы, в частности, повышению транспарентности в отношении роли и ответственности участвующих сторон.

Анализ ситуации

Выявление проблем и причин их возникновения на основе опросов, технико-экономических обоснований и/или опыта, накопленного в процессе эксплуатации конкретных линий интермодальных перевозок. При этом может быть произведен анализ соответствия нормативных текстов.

Проводящиеся мероприятия и достигнутые результаты

Подробное описание конкретных задач и результатов для достижения согласованных целей и определение критериев оценки последствий. Требования и параметры инфраструктуры и услуг, предусмотренные в приложениях III и IV к настоящему Соглашению, следует конкретно указать в качестве минимальных критериев для сопоставления. Для оценки последствий и степени выполнения принятых обязательств могут использоваться перечисленные ниже основные показатели эффективности и сферы ответственности на национальном и международном уровнях.

Механизм(ы) работы

Описание методологии проведения согласованных мероприятий и достижения ожидаемых результатов (план и методы работы). Работа может проводиться специальными целевыми или постоянными рабочими группами в зависимости от намеченных целей. Помимо непосредственно заинтересованных сторон в этой работе могут участвовать, возможно в качестве наблюдателей, другие представители или эксперты, включая государственные органы.

Ответственность

Описание каждой задачи и определение ответственного или ответственных за каждую из поставленных задач.

Финансирование

Определение всех сторон, требуемых для финансирования согласованных мероприятий. Определение уровня участия каждой из этих сторон и составление плана финансирования.

График работы

Определение графика выполнения задач, возможно поэтапного. Такие этапы позволят постоянно сопоставлять достигнутый прогресс с согласованными целями. Результаты реализации различных этапов должны доводиться до сведения сторон, подписавших план действий, если таковой был принят.

Речь может идти о непрерывном процессе без четких временных рамок, однако для отдельных проектов и задач следует установить конкретные сроки реализации.

Мониторинг и контроль

Учреждение руководящего комитета для обеспечения контроля за осуществлением предусмотренных мероприятий, за соблюдением плана финансирования (оценка возможных дополнительных расходов) и при необходимости изменение программы работы. Руководящий комитет может запрашивать экспертные мнения по конкретным вопросам. Финансовые партнеры могут иметь право контролировать правильность использования выделяемых финансовых средств.

Санкции

Решение о применении санкций может быть принято в следующих случаях:

- недостижение уровня согласованных услуг, эксплуатационных стандартов и других технических требований любой из участвующих сторон;
- несоблюдение согласованных мер по защите данных;
- невыполнение согласованных чрезвычайных мер.

Арбитраж

Положения об обращении в политические или институциональные органы, если стороны не могут достичь консенсуса при подготовке соглашения о партнерстве либо в ходе его применения.

Оценка

Оценка достигнутых результатов в сопоставлении с согласованными целями. При необходимости это может повлечь за собой изменение обязательств, взятых на себя участвующими сторонами, для более эффективного достижения этих целей.

C. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Вступление в силу/денонсация/прекращение действия/продолжительность

Положения о начале действия соглашения о партнерстве, возможностях его денонсации заинтересованными сторонами, прекращении и/или его продолжительности действия соглашения о партнерстве, а также о его возможном продлении.

D. ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Перечисленные ниже основные показатели эффективности на национальном и международном уровне следует рассматривать в качестве базового набора критериев для оценки эффективности интермодальных перевозок в целом и соблюдения эксплуатационных характеристик поездов и минимальных требований к инфраструктуре, изложенных в приложении IV к настоящему Соглашению, в частности. Эти показатели, соотносимые с ними значения и ответственность за основные виды деятельности базируются на надлежащей практике. Они являются важной частью соглашения о партнерстве, поскольку позволяют осуществлять постоянный мониторинг соблюдения взятых на себя обязательств и оценивать эффективность интермодальных перевозок и отдельных участвующих сторон.

В зависимости от конкретной ситуации (линии, региона и т.д.) может быть целесообразно определить другие и/или дополнительные показатели эффективности.

Основные показатели эффективности и ответственностьНациональный уровень

		Экспедиционное агентство	Таможенный орган	Оператор интермодальных перевозок	Железнодорожное предприятие	Оператор терминала
Вид деятельности в рамках интермодальных перевозок	Основной показатель эффективности	Ответственность участвующих сторон				
(1) Административное и техническое соответствие интермодальных транспортных единиц (ИТЕ)	<ul style="list-style-type: none"> - Число ИТЕ и процентная доля в общем количестве на поезд; - Ежемесячный показатель на поезд. 			✓		
(2) Соблюдение графика возврата автотранспортных средств	<ul style="list-style-type: none"> - Число ИТЕ, передаваемых максимум с 15-минутной задержкой, и процентная доля в общем количестве ИТЕ на поезд. 			✓		
(3) Соблюдение графика возврата железнодорожных составов	<ul style="list-style-type: none"> - Задержка в минутах по сравнению с установленным графиком по каждому поезду и процентная доля поездов в месяц. 	✓		✓		
(4) Административное и техническое соответствие вагонов и перевозимых в них грузов	<ul style="list-style-type: none"> - Число соответствующих требованиям вагонов и их процентная доля в общем количестве переданных вагонов на поезд; - Совокупный ежемесячный показатель на поезд. 			✓	✓	
(5) Соблюдение графиков отправки поездов	<ul style="list-style-type: none"> - Задержка в мин. по сравнению с установленным графиком по каждому поезду и процентная доля соответствующих требованиям поездов в месяц. 				✓	
(6) Соблюдение графиков прибытия поездов	<ul style="list-style-type: none"> - Задержка в мин. по сравнению с установленным графиком по каждому поезду и процентная доля соответствующих требованиям поездов в месяц. 				✓	
(7) Соблюдение графика подачи железнодорожных составов	<ul style="list-style-type: none"> - Задержка в мин. по сравнению с установленным графиком по каждому поезду и процентная доля соответствующих поездов в месяц. 			✓	✓	
(8) Соблюдение графика подачи автотранспортных средств	<ul style="list-style-type: none"> - Число ИТЕ, поданных в течение 30 мин. после прибытия клиента, и процентная доля в общем количестве на железнодорожный состав; - Совокупный ежемесячный показатель на железнодорожный состав. 	✓		✓		

		Экспедиционное агентство	Таможенный орган	Оператор интермодальных перевозок	Железнодорожное предприятие	Оператор терминала
Вид деятельности в рамках интермодальных перевозок	Основной показатель эффективности	Ответственность участвующих сторон				
(9) Состояние ИТЕ при передаче клиентам	- Число поврежденных ИТЕ и процентная доля в общем количестве доставленных ИТЕ на железнодорожный состав; - Совокупный ежемесячный показатель на поезд.	✓		✓		
(10) Соблюдение графика движения поездов по маршруту при согласованных объемах перевозок	- Количество перевезенных на поездах ИТЕ по маршруту; - Совокупный ежемесячный показатель на железнодорожный состав по сравнению с предыдущим годом.			✓		
(11) Соблюдение требований в отношении согласованной загрузки поездов	- Нормы загрузки на поезд; - Среднемесячные показатели на железнодорожный состав по сравнению с предыдущим годом.				✓	
(12) Средняя продолжительность формирования поездов (СЛКП, приложение IV, D a))	Макс. 60 минут.					✓
(13) Средняя продолжительность простоя грузовых автомобилей (СЛКП, приложение IV, D b))	Макс. 20 минут.					✓
Прочее						

Основные показатели эффективности и ответственностьМеждународный уровень

		Экспедиционное агентство	Таможенный орган	Оператор интермодальных перевозок	Железнодорож- ное предприятие	Оператор терминала
Вид деятельности в рамках интермодальных перевозок	Основной показатель эффективности	Ответственность участвующих сторон				
(14) Соответствие системы бронирования на международных поездах	В соответствующем случае - да/нет			✓		
(15) Соблюдение графиков прибытия и отправления на границах и на станциях смены колесных пар	Без остановок на границах (если это неизбежно: макс. 30 мин) (СЛКП, приложение IV, E. b))		✓		✓	
(16) Соответствие передаваемых данных (качество/своевременность - содержание) согласно требованиям Европейской системы управления железнодорожным движением (ЕРТМС)	Да/Нет			✓	✓	
(17) Соответствие таможенного, санитарного контроля и контроля опасных грузов	Да/Нет	✓	✓	✓	✓	✓
(18) Соблюдение требований в отношении передачи документации в ходе международных железнодорожных перевозок (накладная, технические документы и т.д.)	Да/Нет			✓	✓	
(19) Прием ИТЕ на терминале прибытия оператором терминала	Да/Нет			✓		✓
Прочее						

Включить следующее новое приложение VI:

"Приложение VI

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ МОНИТОРИНГА

Для определения прогресса в достижении уровня технических характеристик сети, изложенных в приложении III к настоящему Соглашению, а также эксплуатационных характеристик поездов и минимальных требований к инфраструктуре, предусмотренных в приложении IV к настоящему Соглашению, Договаривающиеся стороны проводят регулярные обследования на сети, указанной в приложениях I и II к настоящему Соглашению.

Цель этих обследований заключается в установлении фактических технических характеристик железнодорожных линий и соответствующих объектов, а также в определении эксплуатационных характеристик поездов и минимальных требований к инфраструктуре в ходе интермодальных перевозок по сети, предусмотренной в приложениях I и II к настоящему Соглашению, по сравнению с минимальными требованиями и характеристиками, изложенными в приложениях III и IV к настоящему Соглашению.

Обследования должны проводиться на следующей основе:

Географический охват

Обследования должны охватывать железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных интермодальных перевозок и перечисленные в приложении I к настоящему Соглашению, а также объекты, имеющие важное значение для международных интермодальных перевозок и перечисленные в приложении II к настоящему Соглашению.

Периодичность

Обследования должны проводиться через регулярные промежутки времени, предпочтительно каждые пять лет.

Насколько это возможно, обследования должны проводиться параллельно с аналогичными обследованиями, осуществляемыми в рамках Европейского соглашения о

международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и Протокола о комбинированных [интермодальных] перевозках по внутренним водным путям к этому Соглашению.

Параметры

Обследования должны охватывать характеристики инфраструктуры, изложенные в приложении III к настоящему Соглашению, а также эксплуатационные характеристики и минимальные требования к поездам, используемым для интермодальных перевозок, и соответствующим объектам, предусмотренным в приложении IV к настоящему Соглашению. В ходе таких исследований можно также проверять выполнение планов действий и соглашений о партнерстве, " типовые " тексты которых содержатся в приложении V к настоящему Соглашению.

Сопоставимость результатов

В целях обеспечения сопоставимости результатов обследований во временном плане и, в частности, на важнейших международных линиях интермодальных перевозок обследования должны готовиться, оцениваться, а их результаты распространяться под эгидой международного органа, упомянутого в пункте 2 статей 14, 15 и 16 настоящего Соглашения".

Приложение 2

РАЗВИТИЕ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ УРОВНЕ

Проект резолюции № ...

Принята Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) ... февраля 2005 года

Комитет по внутреннему транспорту,

учитывая Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП от 1991 года),

учитывая Сводную резолюцию № 2002/2 о комбинированных перевозках, принятую Советом министров Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) на его совещании в Бухаресте 29 и 30 мая 2002 года,

подчеркивая, что интермодальные перевозки должны играть в будущих транспортных системах значительную роль в качестве альтернативы сугубо автомобильным перевозкам, с тем чтобы отвечать требованиям охраны окружающей среды, эксплуатационной и общей безопасности и экономическим требованиям для устойчивых транспортных систем,

желая содействовать развитию интермодальных перевозок на панъевропейском уровне,

будучи убежден в том, что эффективное сотрудничество между правительствами с частным сектором является одним из ключевых факторов развития конкурентоспособных интермодальных транспортных услуг,

с удовлетворением отмечая договоренности о программном и институциональном сотрудничестве, которые были заключены между ЕКМТ и ЕЭК ООН в области интермодальных перевозок и логистики и которые полностью соответствуют Декларации о будущих направлениях деятельности ЕКМТ, принятой в ходе брюссельской сессии Совета министров в 2003 году, и письмам, которыми обменялись между собой ЕКМТ и

ЕЭК ООН по данному вопросу, что привело к учреждению в 2004 году Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике,

напоминая, что термины "мультимодальная", "интермодальная" и "комбинированная" перевозки были определены в рамках "Терминологии комбинированных перевозок", согласованной в 2001 году ЕКМТ, ЕЭК ООН и Европейской комиссией,

приветствуя предложения, подготовленные в рамках Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН, относительно включения в Соглашение СЛКП новых положений, в том числе "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве, в целях облегчения осуществления и мониторинга соблюдения технических и эксплуатационных стандартов, предусмотренных в Соглашении СЛКП на панъевропейском уровне;

рекомендует всем правительствам стран - членов ЕКМТ и ЕЭК ООН, особенно тем, которые еще не являются Договаривающимися сторонами Соглашения СЛКП, использовать " типовые " планы действий, изложенные соответственно в документах ЕЭК ООН и ЕКМТ TRANS/WP.24/2005/... и СЕМТ/CS/TIL (2005) ...:

Планы действий служат согласованной основой для сотрудничества правительств друг с другом на двусторонней или многосторонней основе в целях повышения конкурентоспособности международных интермодальных транспортных услуг на конкретных линиях интермодальных перевозок.

Цель таких планов действий состоит в том, чтобы продемонстрировать политическую приверженность и поддержку правительств в развитии интермодальных перевозок и создать основу для заключения соглашений о партнерстве между различными участниками из государственного и частного секторов, с тем чтобы сотрудничать для обеспечения эффективных и конкурентоспособных интермодальных транспортных услуг на конкретных линиях интермодальных перевозок. Конкретная форма, подробные положения и органы, участвующие в подготовке и заключении таких планов действий, определяются заинтересованными сторонами;

рекомендует далее операторам интермодальных перевозок и соответствующим правительственным органам использовать " типовые " соглашения о партнерстве, изложенные соответственно в документах ЕКМТ и ЕЭК ООН TRANS/WP.24/2005/... и СЕМТ/CS/TIL (2005) ...:

В общих рамках планов действий, подлежащих согласованию правительствами, соглашения о партнерстве должны служить согласованной основой для операторов интермодальных перевозок, железнодорожных предприятий, экспедиционных агентств, управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов терминалов, пограничных властей и других участников, задействованных в интермодальных перевозках, при заключении соглашений о сотрудничестве в целях повышения конкурентоспособности международных интермодальных транспортных услуг на конкретных линиях интермодальных перевозок.

Цель таких соглашений о партнерстве заключается в определении четких обязанностей и эксплуатационных требований, которые должны соблюдаться различными сторонами, участвующими в интермодальных перевозках. Они должны также повысить транспарентность в отношении той роли, которую призвана играть каждая из участвующих сторон. Конкретная форма, подробные положения и органы, участвующие в подготовке и заключении таких соглашений о партнерстве, определяются заинтересованными сторонами;

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) передать настоящую Резолюцию и упомянутую в ней документацию Совету министров Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) для рассмотрения и одобрения;

просит правительства, не являющиеся членами ЕКМТ, проинформировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций до ... 2005 года о том, согласны ли они применять положения настоящей резолюции.
