



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRADE/2003/9  
23 February 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

КОМИТЕТ ПО РАЗВИТИЮ ТОРГОВЛИ,  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА  
Седьмая сессия, 13 и 16 мая 2003 года  
Пункт 12 предварительной повестки дня

**ТРАНСПОРТ И ТОРГОВЛЯ**

**Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, представляющая  
интерес для Комитета по развитию торговли, промышленности и  
предпринимательства**

**ДОКУМЕНТ ДЛЯ ИНФОРМАЦИИ И ОБСУЖДЕНИЯ**

Записка секретариата

**ВВЕДЕНИЕ**

1. В настоящем документе содержится информация о деятельности Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (Комитет по внутреннему транспорту), имеющей отношение к областям, представляющим интерес для Комитета ЕЭК ООН по развитию торговли, промышленности и предпринимательства (КРТПП). Наличие этих областей, представляющих обоюдный интерес, определяет возможности для сотрудничества между двумя вышеназванными комитетами.

2. Одной из главных целей КРТПП является облегчение и углубление интеграции всех стран, в особенности находящихся на переходном этапе, в европейскую и мировую экономическую систему и недопущение новых торговых барьеров в регионе.

3. КРТПП добивается достижения этих целей, предпринимая усилия на следующих направлениях:

- помощь в сокращении технических барьеров, препятствующих торговле и доступу к рынкам;
- выработка и содействие внедрению стандартов, единых процедур и оптимальной практики в сфере торговли;
- поощрение введения международных и в случае необходимости региональных стандартов и норм в области торговли и предпринимательства.

4. Глобальной целью Комитета по внутреннему транспорту является создание безопасной, сбалансированной и устойчивой транспортной системы в регионе ЕЭК ООН в качестве основы для поощрения торговли и развития. Комитет по внутреннему транспорту ставит задачи унификации и совершенствования действующих в сфере транспорта стандартов, зафиксированных в международных правовых документах, правилах и рекомендациях; упрощения и взаимоувязки процедур, регулирующих пересечение границ; согласования методов и определений, применяемых к статистике транспорта, и поощрения субрегионального сотрудничества в сфере перевозок.

5. Многие направления текущей деятельности Комитета по внутреннему транспорту затрагивают сферы интереса КРТПП. Ниже приводится информация о таких областях, представляющих обоюдный интерес.

### **Часть первая**

## **СОКРАЩЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ БАРЬЕРОВ В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ**

### **I. ПООЩРЕНИЕ СУБРЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

6. Одна из основных целей КРТПП состоит в содействии интеграции всех стран, в особенности находящихся на переходном этапе, в европейскую и мировую экономическую систему и в недопущении новых торговых барьеров в регионе.

7. Равным образом к глобальным целям Комитета по внутреннему транспорту относится поощрение субрегионального сотрудничества. Примерами развития такого сотрудничества применительно к находящимся на переходном этапе странам Центральной и Восточной Европы является, в частности, проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) и проект трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ); подобное сотрудничество развивается и в странах Центральной Азии и Кавказа. Задача состоит в координации развития транспортных систем и инфраструктур соответствующих стран и в содействии либерализации международных перевозок между ними.

## II. УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

8. Отдел по развитию торговли и лесоматериалам взаимодействует с Отделом транспорта в составляющем единый блок вопросе упрощения процедур торговли и обеспечении безопасности. Оба отдела представили совместное сообщение на совещании ЕЭК ООН на тему "Обеспечение безопасности в сфере торговли в рамках стандартизированной, эффективной и транспарентной международной системы", состоявшемся в Женеве 24 февраля 2003 года.

9. Кроме того, два отдела подготовят совместную публикацию, посвященную документам и рекомендациям ЕЭК ООН, касающимся упрощения процедур торговли и перевозок.

## III. УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ

10. Упрощение процедур пересечения границ применительно ко всем видам внутреннего транспорта является важным шагом к достижению как поставленной Комитетом по внутреннему транспорту цели совершенствования международного автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, так и поставленной КРТПП цели упрощения процедур международной торговли в целом.

### A. Общие положения

11. В настоящее время международные перевозчики и иные стороны, участвующие в международной торговле, сталкиваются при пересечении границ с многочисленными препятствиями, которые приводят к удлинению сроков и повышению издержек и затрудняют международную торговлю. Процедура пересечения отнимает больше времени ввиду сложности и многообразия формальностей, связанных с пограничным контролем. Так, например, отсутствие взаимодействия между различными национальными

контрольными службами может стать причиной проведения пограничниками повторного осмотра груза после его инспекции сотрудниками таможенной службы. Не налажено взаимодействие и между таможенными службами соседних стран. Если бы таможенный контроль осуществлялся властями обеих сторон совместно, это позволило бы в значительной степени сократить простои на границе.

12. Значительного повышения эффективности международных перевозок можно было бы добиться и за счет обеспечения стабильности, унификации и упрощения таможенных правил, документов и процедур. Соответственно, с тем чтобы повысить эффективность процедур пересечения границ для внутреннего транспорта и упростить установленные формальности, было произведено обновление правовых документов ЕЭК ООН по транспорту. Кроме того, использование упрощенных процедур и подвергнутых рационализации и унификации документов, а также компьютеризация позволяют правительственным ведомствам и участникам международных торговых операций сократить административные расходы.

13. Комитет по внутреннему транспорту приступил к широкому анализу выявленных трудностей, связанных с формальностями при пересечении границ, в поиске административных решений существующих проблем. Такому анализу подвергнутся меры санитарного, фитосанитарного, ветеринарного контроля и контроля качества, вопросы применения стандартов и меры контроля, обеспечивающие общественную безопасность.

14. Первым шагом в этой аналитической работе стало проведение исследования о возможности выработки нового приложения к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Конвенция о согласовании), посвященного автомобильному транспорту, включая международный весовой сертификат грузового транспортного средства, который предстоит выработать в тесном взаимодействии с Рабочей группой по автомобильному транспорту. Дополнительная информация о прогрессе, достигнутом в этой области, приводится ниже, в разделе 2.2.2.2.

15. На втором этапе анализа выявленных трудностей, касающихся формальностей при пересечении границ, Комитет по внутреннему транспорту планирует изучить конкретные меры упрощения процедур пересечения границ применительно к железнодорожному транспорту, о чем говорится ниже, в разделе 2.2.3.

## В. Автомобильный транспорт

### 1. Система МДП

16. В сфере международной перевозки грузов автомобильным транспортом принимаются меры, обеспечивающие эффективное функционирование действующей в 50 с лишним странах - членах ЕЭК ООН системы, предусмотренной Таможенной

конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП). В рамках системы МДП перевозимые грузы не подвергаются систематической проверке в пунктах пересечения границ, находящихся на пути между таможенным пунктом страны происхождения и таможенным пунктом страны назначения. Такой порядок упрощает торговые операции за счет значительного сокращения времени перевозки, что особенно важно при перевозке скоропортящихся грузов.

17. В целях упрощения таможенных формальностей и документов в скором времени в рамках системы МДП, вероятно, будут внедрены современные механизмы электронной обработки данных; это является предметом кросс-секторального проекта автоматизации ("ЭЭ-МДП"), осуществляемого Отделом по развитию торговли и лесоматериалам и Отделом транспорта. Совместными усилиями двух отделов подготовлено предложение об автоматизации процедур, связанных с книжкой МДП, с использованием приемов электронного ведения деловых операций, разрабатываемых в рамках проекта UNeDocs (документы Организации Объединенных Наций для электронной торговли), осуществляемого Отделом по развитию торговли и лесоматериалам.

18. Данное совместное предложение - это новое слово в области информационных и коммуникационных технологий, поскольку оно ориентировано на решение вопросов, относящихся как к ведению деловых операций, так и к автоматизации процесса обмена данными. Основными нововведениями по проекту являются экономически выгодные и технически осуществимые решения, допускающие использование как электронной, так и печатной версии книжки МДП в странах с переходной экономикой и состыковку с новой автоматизированной системой транзита ЕС (НТТС). Этот процесс стратегического пересмотра системы МДП позволит создать не имеющую аналогов всемирную таможенную транзитную систему и может содействовать сокращению продолжительности простоев, связанных с выполнением таможенных, визовых и фрахтовых требований, а также с проверкой технических и транспортных разрешений на транспортное средство, с которыми в настоящее время приходится сталкиваться международным автоперевозчикам, особенно из европейских стран - членов СНГ.

2. Широкий анализ Комитетом по внутреннему транспорту трудностей, испытываемых при пересечении границ

19. Одним из важных элементов упрощения процедур пересечения границ, равно как и упрощения процедур международной торговли в целом, является сокращение числа факторов, затрудняющих пересечение границ.

20. Комитет по внутреннему транспорту начал проведение широкого анализа трудностей, встречающихся при пересечении границ, с изучения возможностей подготовки нового приложения к Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Конвенция о согласовании), посвященного автотранспортным перевозкам, включая международный весовой сертификат грузового транспортного средства, который будет разработан совместно с Рабочей группой по автомобильному транспорту.

21. В октябре 2000 года Административный комитет для Конвенции о согласовании, руководствуясь общими выводами по этому вопросу, сформулированными Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом, приступил к подготовке приложения 8 к Конвенции, где будут подробно изложены все основные элементы, необходимые для обеспечения эффективного порядка пересечения границ при осуществлении международных автомобильных грузоперевозок.

22. Предназначение приложения 8 - сформулировать положения, дополняющие те, которые уже включены в приложение 1 к Конвенции о согласовании, и в качестве первого шага определить меры, необходимые для упрощения порядка пересечения границ применительно к международным автотранспортным перевозкам. Что касается других положений о пограничном контроле, относящихся, в частности, к железнодорожному, внутреннему водному и, возможно, морскому и воздушному транспорту, то они могли бы быть дополнительно включены на более позднем этапе. Рабочая группа в этой связи подчеркнула, что приложение 8 должно охватывать требования, касающиеся не только порядка пересечения границ и соответствующей инфраструктуры, но и различных видов грузов, включая скоропортящиеся пищевые продукты, автотранспортных средств и водителей (включая упрощение процедур получения виз).

23. Региональный комитет по автомобильному транспорту (РКАТ), учрежденный в рамках Инициативы по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе (ИСЮВЕ), подготовил концептуальную основу и технические спецификации по международному весовому сертификату грузового транспортного средства, который будет включен в состав предлагаемого приложения 8 к Конвенции о согласовании.

24. Секретариат Комитета по внутреннему транспорту провел консультации с Договаривающимися Сторонами Конвенции о согласовании в целях поиска путей разрешения проблем в связи с принятием нового приложения 8 к Конвенции и по итогам этих консультаций подготовил новые предложения на предмет их рассмотрения Административным комитетом. Окончательный проект текста приложения 8 к

Конвенции намечено рассмотреть на предстоящей сессии Административного комитета 25-26 сентября 2003 года.

С. Железнодорожный транспорт

25. На втором этапе проводимого Комитетом по внутреннему транспорту широкого анализа трудностей, связанных с формальностями при пересечении границ, Комитет планирует изучить во взаимодействии с Рабочей группой по железнодорожному транспорту конкретные меры по упрощению порядка пересечения границ применительно к железнодорожным перевозкам. Рабочая группа обратилась к Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) с просьбой о подготовке - при необходимости во взаимодействии с заинтересованными правительствами - исходного предложения с информацией по вопросам пересечения границ на предмет его обсуждения на одном из предстоящих международных совещаний с участием представителей правительственных ведомств, железнодорожных компаний, таможенных и полицейских служб и прочих заинтересованных сторон.

26. Рабочая группа по железнодорожному транспорту Комитета по внутреннему транспорту также рассмотрела конкретные трудности, встречающиеся при пересечении границ железнодорожным транспортом, имея целью ускорить процедуры пересечения границ и выработать программы, направленные на решение проблем, общих для нескольких маршрутов. В частности, Рабочая группа пытается согласовать требования по пересечению границ применительно к международным железнодорожным перевозкам, включая упрощение и взаимоувязку документов и процедур, действующих в пунктах пересечения, например путем возможного использования в качестве таможенных документов железнодорожных накладных МГК и СМГС<sup>1</sup>.

27. Еще одной мерой, призванной упростить порядок пересечения границ при железнодорожных перевозках, является осуществление в странах Центральной и Юго-Восточной Европы экспериментальной программы с целью изучения продолжительности простоя на границах международных грузовых составов на десяти пограничных станциях участвующих государств. Кроме того, Рабочая группа ставит целью упрощение процедур международных железнодорожных перевозок путем взаимоувязки и унификации предъявляемых к использованию железнодорожной инфраструктуры требований,

---

<sup>1</sup> Речь идет о железнодорожных накладных, фигурирующих в Международной конвенции о грузовых перевозках по железным дорогам (МГК) и в Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

касающихся безопасности на железных дорогах, и в частности путем компьютеризации, облегчающей эксплуатацию железных дорог.

#### D. Пресечение махинаций

28. Хотя упрощение и согласование мер пограничного контроля будет способствовать развитию международных грузоперевозок, Комитет по внутреннему транспорту не упускает из виду вопрос о расширении возможностей для мошенничества, сопряженного с подобными переменами. Соответственно Комитет по внутреннему транспорту изучает специальные юридические и иные меры борьбы с финансовыми махинациями, которые становятся возможными вследствие введения упрощенных таможенных и иных правил пересечения границ. Помимо этого, Комитет по внутреннему транспорту намерен и далее развивать обмен оперативной информацией о злоупотреблениях между таможенными службами стран - членов ЕЭК ООН с целью выработки мер борьбы с такими явлениями.

### Часть вторая

#### **ВЫРАБОТКА И СОДЕЙСТВИЕ ВНЕДРЕНИЮ СТАНДАРТОВ, ЕДИНЫХ ПРОЦЕДУР И ОПТИМАЛЬНОЙ ПРАКТИКИ В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ**

29. Одним из важных направлений деятельности Комитета по внутреннему транспорту является выработка и содействие внедрению стандартов в интересах упрощения процедур торговли. КРТПП со своей стороны активно ведет аналогичную деятельность в самых разных областях - от сельскохозяйственных товаров до обмена информацией. Стандартизация позволяет снижать издержки международной торговли, обеспечивая повышение стабильности условий для торговой деятельности. Кроме того, стандартизация содействует упрощению процедур торговли за счет упрощения обмена информацией, необходимой для международных торговых операций, и улучшения доступа к ней.

#### I. **ТЕХНИЧЕСКАЯ СТАНДАРТИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

30. Комитет по внутреннему транспорту добивается в регионе ЕЭК ООН согласования и совершенствования: технических и операционных правил; стандартов; и рекомендаций, касающихся внутреннего транспорта. С целью облегчения грузоперевозок средствами внутреннего транспорта Комитет по внутреннему транспорту осуществляет выработку и внедрение физических стандартов, касающихся транспортной инфраструктуры, включая транспортные артерии и транспортное оборудование. Международные соглашения по инфраструктуре обеспечивают правительствам стран - членов ЕЭК правовую основу для



формирования и развития взаимоувязанных международных транспортных сетей, предназначенных для автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, а также комбинированных перевозок.

A. Техническая стандартизация транспортных артерий

1. Автомобильные дороги

31. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), определяющее состав европейской сети автомобильных дорог (Е-автодороги), включая страны Центральной Азии и Кавказа, обеспечивает правовую основу для взаимного приведения в соответствие инфраструктуры автомобильного транспорта. Европейская автодорожная сеть с ее более чем 150 000 км автомобильных дорог включает в свой состав все европейские магистрали международного значения как было согласовано государствами - участниками СМА. Европейские автодороги должны соответствовать инфраструктурным параметрам, установленным СМА. В Соглашении также оговаривается система нумерации европейской автодорожной сети. Дорожные знаки на европейских автомобильных дорогах приводятся в соответствие с Венской конвенцией о дорожных знаках и сигналах, что является дополнительной мерой, облегчающей международные автотранспортные перевозки.

32. В настоящее время Комитет по внутреннему транспорту занимается вопросом безопасности автодорожных туннелей и добивается максимально высокой степени международной унификации в интересах повышения уровня безопасности и сведения к минимуму вероятности аварий и их последствий.

2. Железные дороги

33. Основным правовым документом, используемым при технической стандартизации железнодорожных систем, является Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ). Используя этот документ, Комитет по внутреннему транспорту ведет работу по унификации параметров железнодорожных систем в интересах обеспечения совместимости и координации эксплуатации различных систем. Цель Комитета по внутреннему транспорту - оказывать помощь в совершенствовании параметров эксплуатации железных дорог, включая согласование требований по железнодорожной безопасности (например, скоростной режим на железных дорогах) и разработку единообразной системы картирования.

34. Есть основания надеяться, что такие меры позволят улучшить положение в пунктах пересечения границ в странах, охваченных проектом ТЕЖ (проект Трансъевропейской железнодорожной магистрали)<sup>2</sup>, и устранить узкие места в международных железнодорожных перевозках.

### 3. Внутренние водные пути

35. Европейская сеть внутренних водных путей (сеть Е-водных путей)<sup>3</sup> была создана в соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП). В развитии системы Е-водных путей в настоящее время участвуют 13 стран, руководствующихся стандартными правилами, изложенными в СМВП<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Проект ТЕЖ ЕЭК ООН представляет собой проект субрегионального сотрудничества, осуществляемый с 1990 года по инициативе правительств стран Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы. Его основные цели - повысить качество и эффективность транспортных операций, содействовать процессу интеграции систем европейской транспортной инфраструктуры и сформировать в регионе взаимоувязанную и эффективную международную систему железнодорожных и комбинированных перевозок в соответствии с общеевропейскими соглашениями ЕЭК ООН по инфраструктуре - СМА и Европейским соглашением о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП).

В настоящее время в проекте ТЕЖ принимают полновесное участие 16 стран: Австрия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Греция, Грузия, Италия, Литва, Польша, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Хорватия и Чешская Республика. Кроме того, в некоторых мероприятиях по проекту принимают участие шесть стран-наблюдателей: Беларусь, бывшая югославская Республика Македония, Сербия и Черногория, Латвия, Республика Молдова и Украина.

<sup>3</sup> Е-водные пути составляют около 28 000 км водных путей, судоходство по которым осуществляется судами внутреннего плавания полной грузоподъемностью по меньшей мере в 1 000 т, и порядка 350 портов международного значения на территории, простирающейся от Атлантического океана до Уральских гор, и которые объединяют 37 стран в Европе и за ее пределами. Они также включают маршруты для каботажного судоходства.

<sup>4</sup> Это - Болгария, Венгрия, Италия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Хорватия, Чешская Республика и Швейцария. Ожидается, что вскоре в число Договаривающихся сторон войдут еще пять стран (Австрия, Германия, Греция, Финляндия и Франция), подписавших СМВП.

36. Опираясь на СМВП, Комитет по внутреннему транспорту преследует цель технической стандартизации внутренних водных путей, призванной обеспечить судам возможность незатрудненного судоходства по всей сети Е-водных путей. Наряду с взаимным приведением в соответствие технических требований и требований в отношении численности экипажа применительно к судам внутреннего плавания, а также правил судоходства и сигнализации на внутренних водных путях, техническая стандартизация внутренних водных путей позволит обеспечить конкурентоспособность внутреннего водного транспорта по сравнению с другими видами перевозок.

37. С этой целью Комитет по внутреннему транспорту добивается устранения узких мест и заполнения недостающих звеньев в сети европейских водных путей. Кроме того, он, возможно, рассмотрит предложение о введении отдельных маршрутов смешанного судоходства "река-море" в контексте соглашения СМВП.

38. Комитет по внутреннему транспорту преследует цель повысить безопасность путем унификации правил безопасности, касающихся внутреннего судоходства в Европе. В частности, Комитет ведет работу по унификации технических требований и требований в отношении численности экипажа, применимых к внутреннему судоходству, в целях сокращения или устранения наиболее серьезных препятствий инфраструктурного, правового, технического, административного и организационного характера, с которыми перевозчики в сфере внутреннего судоходства сталкиваются при осуществлении международных перевозок. Кроме того, Комитет по внутреннему транспорту готовит рекомендацию о единообразной системе управления движением по европейским внутренним водным путям. Комитет по внутреннему транспорту одобрил использование на внутренних водных путях по всей Европе электронных навигационных карт, основанных на едином стандарте, совместимом со стандартом, используемым в торговом флоте.

## В. Техническая стандартизация оборудования

### 1. Автомобильные дороги

39. В сфере автотранспортных перевозок Комитет по внутреннему транспорту произвел взаимоувязку технических требований, предъявляемых к строительству международных автомагистралей, и в свете развития автотранспортных перевозок между Европой и Азией ведет работу по расширению европейских сетей транспортной инфраструктуры с охватом Кавказа и Центральной Азии.

## 2. Автотранспортные средства

40. Последние 45 лет Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (РГ.29 Комитета по внутреннему транспорту), руководствуясь Соглашением от 20 марта 1958 года, занимался согласованием специальных правил, касающихся конструкции транспортных средств (Правила ЕЭК ООН), в интересах унификации экологических показателей автотранспортных средств и показателей их безопасности. В Соглашении предусматривается взаимное признание 40 Договаривающимися Сторонами, в число которых входит Европейское сообщество, Япония, Австралия, Новая Зеландия и Южная Африка, утвержденных типов транспортных средств и относящихся к ним оборудования и комплектующих. В настоящее время действуют и применяются различными сторонами 115 правил ЕЭК ООН.

41. В 1998 году было принято новое Глобальное соглашение, призванное обеспечить согласованность для применения повсюду в мире правил, касающиеся конструкции транспортных средств. В настоящее время в Соглашении участвуют 22 договаривающиеся стороны, в число которых входят все основные страны - производители автотранспортных средств Европы, Северной Америки, Азии, Африки и Австралии. Намечен порядок действий по подготовке первых глобальных технических правил.

42. Кроме того, среди европейских членов ЕЭК ООН действует Соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах, которое стандартизирует правила проведения осмотров транспортных средств, используемых для международных перевозок, на предмет соблюдения экологических норм и норм безопасности. В настоящий момент в число участников этого Соглашения входят всего шесть стран, но первое правило, касающееся проведения осмотров коммерческих транспортных средств на предмет соблюдения экологических норм, уже действует.

## 3. Внутренние водные пути

43. Комитет по внутреннему транспорту ведет работу по унификации технических положений, касающихся судов внутреннего плавания, с тем, в частности, чтобы любое судно могло без затруднений осуществлять плавание по всей системе Е-водных путей. Кроме того, Комитет по внутреннему транспорту рассчитывает добиться стандартизации судов, предназначенных для перевозок "река-море". Стандартизация облегчит взаимное признание судовых сертификатов странами ЕЭК ООН и будет способствовать преодолению юридических, технических, административных и организационных

препятствий, с которыми сталкиваются международные перевозчики в сфере внутреннего судоходства.

4. Мультимодальные или комбинированные перевозки

44. Комитет по внутреннему транспорту отслеживает также возможности стандартизации грузовых единиц (контейнеров и съемных кузовов), используемых при комбинированных перевозках.

5. Согласование технических правил

45. В 2001 году Рабочая группа ЕЭК ООН по политике в области технического согласования и стандартизации (РГ.6) приняла Рекомендацию "L" ("Международная модель технического согласования"). В этой не имеющей обязательного характера рекомендации заинтересованным правительствам предлагается механизм приведения в соответствие их обязательных правил с использованием существующих международных стандартов в соответствующей области.

46. В 2002 году РГ.6 обратилась к вспомогательным органам ЕЭК ООН с просьбой оказать помощь в определении областей, где существует потребность в реализации экспериментальных проектов по согласованию технических правил на основе стандартов ЕЭК ООН. Осуществление одного такого экспериментального проекта, касающегося унификации правил в секторе телекоммуникаций, было начато во взаимодействии с Международным союзом электросвязи (МСЭ), и, видимо, имело бы смысл выяснить, нет ли у соответствующих рабочих групп заинтересованности в осуществлении аналогичного проекта применительно к тем или иным видам транспортного оборудования.

II. СТАНДАРТИЗАЦИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ПОТОКОВ

47. Одной из глобальных целей Комитета по внутреннему транспорту является упрощение и унификация порядка пересечения границ и связанной с этим документации. Что касается КРТПП, то одним из основных направлений его деятельности также является разработка и согласование норм, стандартов и рекомендаций, касающихся упрощения процедур торговли в целом. Разработка и стандартизация процедур обмена информацией стали бы, в частности, средством поощрения торговли за счет облегчения перемещения товаров в регионе ЕЭК ООН.

48. КРТПП занимается стандартизацией процедур обмена информацией более четырех десятилетий. В начале 60-х годов ЕЭК ООН был разработан Формуляр - образец

Организации Объединенных Наций (ФОООН) - международно признанный типовой образец торговых документов; это было сделано в порядке признания ключевой роли документов в международной торговле. ФОООН позволил значительно повысить эффективность торговли, обеспечив основу для выработки серий унифицированных торговых документов, таких, как единый административный документ, используемый для торговых операций в рамках Европейского союза.

49. В 1986 году в целях содействия обмену информацией в масштабах всего региона ЕЭК ООН КРТПП был введен стандарт для электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте (ЭДИФАКТ ООН). ЭДИФАКТ ООН - это единый международный стандарт для электронного обмена данными, разработанный с учетом потребностей государственных органов и частнопредпринимательских кругов в глобальном масштабе. ЭДИФАКТ ООН предлагает пользователям стандартизированные образцы документации в электронной форме и единый "язык", что позволяет ускорить международные торговые операции и сократить издержки за счет устранения ручного копирования и ввода данных. Хотя ЭДИФАКТ ООН в настоящее время является наиболее широко используемым международным стандартом электронного обмена данными, высокая стоимость его внедрения не позволяет считать его пригодным для всех решением проблемы электронных торговых документов.

50. В целях дальнейшего продвижения на этом направлении КРТПП в 1996 году расширил работу в сфере обмена информацией в интересах упрощения процедур торговли, создав Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН). Цель СЕФАКТ ООН - облегчить проведение международных операций за счет упрощения и унификации процедур и информационных потоков, например использования Формуляра-образца Организации Объединенных Наций (ФОООН) и ЭДИФАКТ ООН. Кроме того, СЕФАКТ ООН участвует в выработке стандартов в сфере электронных деловых операций, например ebXML (в партнерстве с Организацией по развитию стандартов структурированной информации (ОРССИ)), и осуществлении таких проектов, как UNeDocs.

51. ebXML (расширяемый язык разметки для электронного бизнеса) дает пользователям выход на основанную на расширяемом языке разметки открытую инфраструктуру, обеспечивающую всем сторонам совместимый, защищенный и постоянный доступ из любой точки к электронной деловой информации.

52. Проект UNeDocs посвящен изучению технической осуществимости введения международного стандарта, касающегося электронных унифицированных торговых

документов. Он призван содействовать использованию электронных торговых документов, чтобы тем самым добиться более высокой степени интеграции операций в производственно-распределительной цепи, значительно сократить стоимость операций и связанные с ними риски и способствовать пресечению мошенничества. Цель проекта состоит не в том, чтобы изъять из оборота бумажную документацию, а скорее в том, чтобы открыть путь к переходу от бумажной к электронной документации путем разработки форматов электронных документов, эквивалентных соответствующим бумажным формулярам, и тем самым создать условия для введения в оборот электронных документов в МСП и народохозяйственных системах развивающихся стран.

53. И наконец, КРТПП вырабатывает рекомендацию, касающуюся системы "единого окна", которая позволила бы участникам торговых операций оформлять все документы, касающиеся выполнения обязательных требований по экспорту, в одном месте.

### III. СТАНДАРТИЗАЦИЯ ПРАВОВОЙ ОСНОВЫ

54. Одним из важных элементов процесса согласования и стандартизации в области торговли является правовая основа. КРТПП осознает необходимость как применения существующих правовых норм и стандартов, так и разработки стратегии в этой области. Комитет по внутреннему транспорту сосредоточил свое внимание на согласовании результатов работы, проделанной в правовой и административной области такими международными организациями, как Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Европейская комиссия (ЕК) и Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

#### A. Согласование режимов гражданской ответственности

55. Одной из основных юридических проблем в сфере транспорта является обеспечение согласованности режимов гражданской ответственности, и в частности взаимоувязка и унификация различных существующих правил по гражданской ответственности, регулирующих мультимодальные перевозки.

56. Рабочая группа по комбинированным перевозкам решает задачу взаимной увязки и обеспечения согласованности правил по гражданской ответственности, регулирующих мультимодальные перевозки, принимая во внимание возможные трудности, возникающие ввиду несовпадения режимов ответственности, действующих в отношении различных видов транспорта, и/или пробелы в полном покрытии при операциях по комбинированной перевозке, включая складское хранение и перевалку. Рабочая группа концентрирует свое

внимание на разработке для смешанных перевозок в регионе ЕЭК ООН режима гражданской ответственности, основанного на подходе, акцентирующем сухопутные перевозки с возможным включением и каботажного судоходства. При выработке такого режима следует учитывать итоги работы различных международных форумов и потребности сторон, пользующихся комбинированными и мультимодальными перевозками в регионе ЕЭК ООН.

57. В 2002 году специальная группа экспертов по режимам гражданской ответственности, регулирующим мультимодальные перевозки, провела два совещания. Достигнуты определенные успехи в координации деятельности всех занимающихся этой темой учреждений Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН, ЮНКТАД и Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) по вопросу о правовых нормах перевозок, регулирующих операции по мультимодальным перевозкам.

58. Специальная группа экспертов по режимам гражданской ответственности, регулирующим смешанные перевозки, рассмотрела первый проект конвенции о мультимодальных сухопутных перевозках. Этот проект будет подвергнут доработке, а затем, после того как будут учтены итоги работы в этой области, проделанной в других межправительственных организациях, и в частности в ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ, он будет представлен на рассмотрение Рабочей группы.

59. ЮНКТАД также занимается вопросом о мультимодальных перевозках; ею было проведено изучение практических аспектов принятия нового международного правового инструмента по этому вопросу. В рамках этого исследования секретариат ЮНКТАД распространил вопросник, призванный выявить позицию всех сторон, участвующих в мультимодальных перевозках<sup>5</sup>.

60. ЮНСИТРАЛ со своей стороны разрабатывает новый правовой инструмент, посвященный перевозке грузов морем. В его проект<sup>6</sup> включены положения, касающиеся перевозок "от двери до двери", а это означает его потенциальную применимость к мультимодальным перевозкам.

---

<sup>5</sup> Заинтересованные стороны могут ознакомиться с дополнительной информацией о вышеуказанном исследовании практических аспектов и о вопроснике на следующем вебсайте: <http://www.unctad.org/en/subsites/multimod/mt1home.htm>

<sup>6</sup> Текст этого инструмента включен в документ ЮНСИТРАЛ А/CN.9/WG.III/WP.21.



В. Согласование правовых положений по видам перевозок

1. Автотранспортные перевозки

61. В целях упрощения и унификации требований, предъявляемых к международным автотранспортным перевозкам, и упрощения процедур, применимых к этому виду перевозок, Комитет по внутреннему транспорту ведет разработку и обновление соответствующих международных документов, таких, как КДПГ и ЕСТР (например, Комитет по внутреннему транспорту дополняет КДПГ протоколом, предусматривающим легализацию электронного обмена данными), и изучение отдельных аспектов международных автотранспортных грузоперевозок. Внимание Комитета направлено на выработку документов, касающихся упрощения автотранспортных перевозок между странами Восточной и Западной Европы, и на упрощение и согласование административных процедур и документации. Кроме того, Комитет по внутреннему транспорту предпринимает усилия по согласованию налоговых и иных мер, призванных не допустить дискриминационной практики в международных автотранспортных перевозках.

2. Железнодорожные перевозки

62. Комитет по внутреннему транспорту также добивается более высокой степени стандартизации и согласованности законодательных правил, касающихся железнодорожных перевозок, в странах, участвующих в проекте ТЕЖ, а также унификации юридических правил, применимых в отношении подрядов на железнодорожные грузоперевозки. Достигнут определенный прогресс в устранении трудностей, обусловленных неоднородностью правовых систем, действующих в сфере международных перевозок.

3. Внутренний водный транспорт

63. Комитет по внутреннему транспорту добивается унификации правовых положений, регулирующих внутреннее судоходство, в целях упрощения процедур и поощрения международного судоходства в Европе. Он занимается выявлением законодательных препятствий к созданию основанного на унифицированных правилах и режиме конкуренции общеевропейского рынка перевозок внутренним водным транспортом и поиском решений по их преодолению.

#### 4. Мультимодальные или комбинированные перевозки

64. Комитет по внутреннему транспорту намерен внедрить ряд моделей, посвященных оптимальной практике и партнерству, в сфере комбинированных железнодорожно-автотранспортных перевозок.

### IV. СТАНДАРТИЗАЦИЯ СТАТИСТИЧЕСКИХ ДАННЫХ

#### A. Разработка единой методологии

65. Комитет по внутреннему транспорту ставит в качестве глобальной цели разработку надлежащей методологии и определений для целей сбора, сведения воедино и унификации статистических данных по внутреннему транспорту в интересах обеспечения их сопоставимости и последовательности. Процесс унификации статистических данных включает в себя определенную методику сбора и сведения воедино данных о дорожно-транспортных происшествиях, а также статистических данных об автотранспортных, железнодорожных, комбинированных перевозках и перевозках с использованием внутренних водных путей и трубопроводов. Кроме того, Комитет по внутреннему транспорту занимается разработкой единой методологии, критериев и руководящих принципов сбора и обработки транспортных данных, а также прогнозирования перевозок. Наличие единой методологии облегчает и оптимизирует осуществляемые путем обзоров и опросов сбор, сопоставление и анализ информации о потоках автомобильного и железнодорожного транспорта, а также об инфраструктурных показателях.

#### B. Обмен данными

66. Комитет по внутреннему транспорту содействует сбору, согласованию, анализу и обмену данными по экологическим и санитарным аспектам перевозок. Он ведет работу по международному согласованию транспортных данных и/или устранению любого возможного дублирования усилий, предпринимаемых различными организациями.

#### C. Глоссарий и терминология

67. В рамках своей работы по унификации статистических данных о транспортных происшествиях, а также о воздействии транспорта на окружающую среду Комитет по внутреннему транспорту на постоянной основе составляет, обновляет и пересматривает глоссарий терминов по статистике транспорта и новую систему ее классификации (NST/2000). Межсекретариатская рабочая группа по статистике транспорта продолжает поощрять использование согласованной терминологии в статистических материалах.

## V. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

68. В международный торговый оборот вовлечена большая категория грузов, включая химикаты, которые считаются опасными и подпадают под действие правил безопасности, касающихся их производства, перевозки, хранения и использования. Разработка унифицированной нормативно-правовой основы способствует повышению безопасности и одновременно является необходимым условием упрощения процедур торговли. Ключевая роль в глобальном процессе согласования принадлежит Комитету по внутреннему транспорту и Комитету экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ (CETDG/GHS).

### A. Согласование на глобальном уровне правил перевозки опасных грузов

69. Секретариатские услуги Комитету экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ оказываются Отделом транспорта ЕЭК ООН. Этот Комитет разработал и регулярно обновляет рекомендации, оформленные в виде "типовых правил ООН по перевозке опасных грузов". Эти рекомендации адресованы правительствам и международным организациям, занимающимся вопросами регулирования перевозки опасных грузов; единообразие обеспечивается ими путем воплощения этих рекомендаций в соответствующих национальных и международных юридических нормах. На глобальном уровне согласованы правила, касающиеся: идентификации и классификации опасных грузов; установленной упаковки и нанесения на них маркировки и знаков опасности; стандартов, касающихся конструкции, испытания и утверждения упаковки, контейнеров средней грузоподъемности для массовых грузов, переносных цистерн, используемых для мультимодальных перевозок и газовых емкостей; а также транспортных документов.

### B. Согласование правил перевозки опасных грузов на европейском уровне

70. Подобно тому, что делается Международной морской организацией в области морских перевозок (путем применения Международного кодекса морской перевозки опасных грузов) и Международной организацией гражданской авиации в области воздушных перевозок (путем применения ее Технических инструкций), Комитет по внутреннему транспорту реализует на практике Типовые правила ООН по перевозке опасных грузов, воплощая их, применительно к сухопутным перевозкам, в международных правовых актах, относящихся к его компетенции. Речь идет о Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов

(ДОПОГ), Европейском соглашении о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) и о разработанных во взаимодействии Межправительственной организацией по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ) Правилах международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ). Производится тщательная взаимоувязка этих трех документов с включением в каждый из них дополнительных положений, специфичных для соответствующего вида перевозок, с тем чтобы охватить аспекты, не фигурирующие в Типовых правилах ООН, такие, как конструкция и эксплуатация транспортных средств.

С. Согласованная на глобальном уровне система классификации и маркировки химических веществ

71. В декабре 2002 года Комитет ЭКОСОС, упомянутый в пункте 3.5.1, принял новую серию рекомендаций под названием "Согласованная на глобальном уровне система", которые призваны обеспечить межсекторальное согласование правил и положений, определяющих порядок классификации и маркировки химических веществ применительно к различным сферам регулирования (безопасность на транспорте, безопасность на рабочих местах, защита потребителей, защита окружающей среды). Поставлена цель к 2008 году добиться взаимоувязки всех этих положений применительно к различным секторам в глобальном масштабе.

## VI. СКОРОПОРТЯЩИЕСЯ ПИЩЕВЫЕ ПРОДУКТЫ

72. Как и в области перевозки опасных грузов, ключевое значение для защиты интересов и продвижения этого сектора международной торговли имеет согласование правил и стандартов, регулирующих перевозку скоропортящихся пищевых продуктов.

А. Согласование правил и стандартов

73. И КРТПП, и Комитет по внутреннему транспорту ставят целью - каждый в своей сфере - согласование правил и стандартов, касающихся пищевых продуктов. В частности, в сфере коммерческого качества сельскохозяйственных продуктов Рабочая группа КРТПП по разработке стандартов на скоропортящиеся продукты и повышению качества (РГ.7) предпринимает усилия по согласованию на международном уровне стандартов на скоропортящиеся продукты исходя из действующих национальных стандартов и сложившейся практики торговли. Разработанные ею стандарты по мясу имеют прямое отношение к работе Рабочей группы по перевозке скоропортящихся пищевых продуктов (РГ.11) Комитета по внутреннему транспорту.

74. Перед данной Рабочей группой поставлена задача согласования правил и стандартов, касающихся международной перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, и облегчения таких транспортных операций на основе Соглашения о международной перевозке скоропортящихся пищевых продуктов и о специальном оборудовании, используемом для такой перевозки (Соглашение СПС). Комитет по внутреннему транспорту также ведет работу по обновлению на регулярной основе указанного соглашения с целью отражения в нем новых технических достижений, а также стандартов безопасности и качества.

В. Трудности при пересечении границ

75. В порядке выполнения требований резолюции № 243 "Об улучшении условий движения транспортных средств СПС для перевозки пищевых продуктов, на которые распространяются положения СПС" и исходя из задачи упрощения процедур, Комитет по внутреннему транспорту включил в свою программу работы в качестве результата, ожидаемого к концу 2003 года, положение о рассмотрении трудностей, которые возникают при пересечении границ транспортными средствами, перевозящими скоропортящиеся пищевые продукты. Этим предполагается заниматься и впредь на ежегодной основе.

\* \* \* \* \*