



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2003/6
22 July 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам
(Сороковая сессия, 29 сентября - 1 октября 2003 года,
пункт 5 повестки дня)

**РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

**Представлено Специальной группой экспертов по моделям партнерства
и оптимальной практике и Специальной группой экспертов по эффективности
операций на терминалах комбинированных перевозок¹**

А. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И МАНДАТ

1. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) было заключено на общеевропейском уровне в 1991 году для повышения эффективности международных комбинированных перевозок в Европе и их привлекательности для потребителей, для снижения напряженности в сети европейских автомобильных дорог, в частности в трансальпийском сообщении, и для уменьшения ущерба, наносимого окружающей среде. Соглашение СЛКП установило институциональные правовые основы, определяющие согласованный

¹ Записка, подготовленная двумя специальными группами экспертов на их совместной сессии, состоявшейся 19 и 20 июня 2003 года в Париже.

план развития комбинированных перевозок и инфраструктуры на основе согласованных международных параметров и стандартов.

2. В 1997 году был принят Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к СЛКП (Протокол ВВТ) для повышения эффективности комбинированных перевозок по внутренним водным путям и по некоторым прибрежным маршрутам в Европе.

3. В общих правовых и политических рамках Соглашения СЛКП и Протокола ВВТ к нему, которые были подготовлены и осуществляются под эгидой ЕЭК ООН, а также соответствующих резолюций ЕКМТ, в частности сводной резолюции № 2002/2 и резолюции № 97/6, содействие развитию международных комбинированных и интермодальных перевозок в общеевропейских масштабах можно рассматривать на двух уровнях с участием разных сторон и с применением разных мер (см. рисунок ниже): на политическом уровне межправительственные договоренности, такие как планы действий или базовые соглашения, могут послужить основой для соглашений о партнерстве хозяйствующих объектов, занимающихся международными комбинированными и интермодальными перевозками. В таком случае принимаются конкретные меры и обеспечивается контроль за их применением путем использования существующей оптимальной практики и критериев, а также руководящих положений и рекомендаций, подготовленных профессиональными объединениями, такими как Международный союз железных дорог (МСЖД), и другими организациями и научными учреждениями в этой области.

4. В соответствии со своими мандатами и в целях содействия развитию международных комбинированных и интермодальных перевозок на общеевропейском уровне две специальные группы экспертов подготовили межправительственный "типовой" план действий или базовое соглашение, а также "типовое" интермодальное соглашение партнерства для возможного включения в Соглашение СЛКП и Протокол ВВТ к нему. Группы экспертов предлагают в еще большей степени расширить географическую сферу охвата Соглашения СЛКП и изучить вопрос об общем пересмотре существующих линий СЛКП и соответствующих объектах, а также связанных с этим требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик.



В. "ТИПОВОЙ" ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ИЛИ БАЗОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ

5. Рабочей группе предлагается рассмотреть "типовой" план действий или базовое соглашение для оказания помощи договаривающимся сторонам Соглашения СЛКП в принятии межправительственных планов действий или заключении аналогичных соглашений. Цель такого плана действий или базового соглашения состоит в том, чтобы продемонстрировать политическую приверженность и поддержку правительств в развитии комбинированных и интермодальных перевозок и создать основу, позволяющую различным участникам из государственного и частного секторов сотрудничать для обеспечения эффективных и конкурентоспособных комбинированных и интермодальных автомобильных/железнодорожных/внутренних водных перевозок по конкретным транспортным коридорам и/или в конкретных регионах.

I. Основные элементы "типового" плана действий или базового соглашения

б. Возможные основные элементы "типового" плана действий или базового соглашения:

a) Политический мандат и общие условия (преамбула)

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

b) Нынешнее положение и ожидаемые изменения (транспортные прогнозы и т.д.)

Описание транспортной ситуации и роли комбинированных и интермодальных перевозок между затрагиваемыми странами в настоящее время и в предсказуемом будущем.

c) Партнеры (правительства/задействованные органы)

Определение правительств и (возможно) регламентирующих органов, участвующих в одобрении/подписании плана действий или базового соглашения на двух-, трех- или многостороннем уровнях.

d) Сфера деятельности

Описание затрагиваемых транспортных коридоров и линий, рассмотрение областей работы (инфраструктура, эксплуатационная деятельность, нормативные положения) и вопроса об участниках.

e) Намеченная цель (намеченные цели)

Описание согласованных и ожидаемых результатов плана действий или базового соглашения с охватом конкретных и/или общих вопросов. Речь может идти о рекомендации заключать соглашения о партнерстве между участниками комбинированных и интермодальных транспортных операций.

f) Деятельность/результаты

Описание конкретных задач и результатов для достижения установленных целей и определения критериев измерения воздействия. В частности, характеристики инфраструктуры и требования к услугам, предусмотренные в Соглашении СЛКП и Протоколе ВВТ к нему, можно непосредственно рассматривать в качестве минимальных критериев для инфраструктуры и услуг. Могут быть также включены такие меры стимулирования и облегчения, как льготные разрешения на проезд по автодорогам, освобождение от ограничений на поездки (выходные и праздничные дни, движение в ночное время, ограничения по весу и т.д.) и упрощенные процедуры пересечения границ.

g) Механизм(ы) работы

Описание методологии проведения согласованных мероприятий и достижения запланированных результатов. В зависимости от намеченной цели работу можно проводить в рамках специальных целевых или рабочих групп. Помимо представителей правительств в деятельности этих органов могут участвовать представители частного сектора.

h) График(и) работы

Описание графика начала и окончания работы. Речь может идти о непрерывном процессе без конкретных временных рамок, однако для отдельных проектов и задач следует определить конкретные сроки реализации.

i) Мониторинг и контроль

Описание 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.

j) Прочие элементы

В соответствующих случаях включение положений, касающихся расследования нарушений, совершенных операторами комбинированных и интермодальных перевозок, защиты данных, мер в чрезвычайных ситуациях и т.д.

II. Процедура осуществления "типового" плана действий или рамочного соглашения

7. Текст "типового" плана действий или рамочного соглашения, который будет окончательно сформулирован Рабочей группой, предназначен для договаривающихся сторон СЛКП и Протокола ВВТ к нему; он должен способствовать осуществлению и/или установлению более подробных и широких требований к инфраструктуре и услугам и, таким образом, содействовать повышению конкурентоспособности конкретных транспортных коридоров.

8. В этой связи можно рассмотреть вопрос о включении элементов такого "типового" плана действий или рамочного соглашения либо всего "типового" текста в сформулированном виде в Соглашение СЛКП и Протокол ВВТ к нему, возможно, в качестве нового приложения V (приложение IV к Протоколу ВВТ). Для этого потребуется включить новую статью, например статью 4-бис (статью 3-бис в Протоколе ВВТ), непосредственно касающуюся положений такого нового приложения V или IV. Процедуры внесения поправок в Соглашение СЛКП и Протокол ВВТ к нему требуют единогласия всех договаривающихся сторон в отношении этого предложения и не менее 15 месяцев, прежде чем они вступят в силу.

9. Наряду с этим "типовой" план действий или базовое соглашение могут быть одобрены и/или подписаны путем принятия Комитетом по внутреннему транспорту резолюции ЕЭК ООН или на основании резолюции Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), содержащей "типовой" текст базового плана действий или соглашения, а также соглашения о партнерстве (см. пункт 19). По мнению обеих специальных групп экспертов, только согласованные и по возможности одновременные действия в этой связи всех межправительственных и неправительственных, а также профессиональных организаций могут послужить необходимым мощным сигналом для отрасли и общества в целом - сигналом, возвещающим о том, что правительства и отрасль действуют совместно в духе сотрудничества в целях стимулирования комбинированных и интермодальных перевозок, без которых невозможно эффективное функционирование системы перевозок "от двери до двери" (см. также пункт 19).

III. Примеры межправительственных планов действий или базовых соглашений

10. "План действий для Бреннера - 2005 год": одобрен 28 ноября 2002 года министрами транспорта Австрии, Германии и Италии. Обзор хода осуществления предполагается провести осенью 2003 года.

11. Меморандум о взаимопонимании (MoU) по вопросу об учреждении международной целевой группы по анализу и урегулированию проблем в грузовом транспортном коридоре Север-Юг: подписан 9 января 2003 года министрами транспорта Германии, Италии, Нидерландов и Швейцарии.

С. "ТИПОВОЕ" СОГЛАШЕНИЕ О ПАРТНЕРСТВЕ

12. Рабочей группе также предлагается рассмотреть "типовое" соглашение о партнерстве для оказания помощи операторам интермодальных перевозок, железнодорожным компаниям, экспедиционным агентствам, управляющим железнодорожной инфраструктурой и операторам терминалов в странах, являющихся договаривающимися сторонами СЛКП, при заключении соглашений о партнерстве, подписании хартий или аналогичных договоренностей о сотрудничестве.

13. Цель такого соглашения заключается в определении четких обязанностей и эксплуатационных требований, которые должны соблюдаться различными участниками международных интермодальных перевозок. Подобные договоренности могут, особенно на международном уровне, повысить транспарентность в отношении неотъемлемой роли абсолютно всех участников и способствовать росту конкурентоспособности международных комбинированных и интермодальных автомобильных/железнодорожных/внутренних водных перевозок по конкретным транспортным коридорам.

14. Очевидно, что вопросы строго коммерческого характера не могут быть подробно рассмотрены в таком типовом документе, поскольку они различаются в зависимости от конкретных обстоятельств, типа и числа участвующих партнеров и зачастую являются конфиденциальными. Необходимо также более тщательно изучить вопрос о том, в какой степени государственные органы, например контролирующие учреждения на пограничных станциях, могут быть активно задействованы в таких соглашениях.

I. Основные элементы "типового" соглашения о партнерстве

15. Возможные основные элементы "типового" соглашения о партнерстве:

а) Партнеры-участники

Описание активных и пассивных партнеров из частного и государственного секторов, задействованных в функционировании конкретных цепей комбинированных и интермодальных перевозок, таких, как железнодорожные компании, управляющие железнодорожной инфраструктурой, операторы интермодальных перевозок, операторы

терминалов, автотранспортные компании, операторы внутреннего водного транспорта, экспедиционные агентства, грузоотправители, таможенные органы, санитарные, ветеринарные, фитосанитарные и прочие контролирующие органы на границах и т.д.

b) Сфера деятельности

Описание и определение области сотрудничества (тип деловой активности и вид грузов, только тяга и т.д.) и сферы деятельности (транспортные коридоры/линии, регионы и т.д.).

c) Основа для партнерства

Описание типа партнерства и уровня обязательств, т.е. хартия (о честных намерениях), (базовое) соглашение, письмо-обязательство, договор и т.д.

d) Намеченная цель (намеченные цели)

Описание целей партнерства (могут быть предложены примеры, такие, как механизм стимулирования на основании соглашения № 95/20, которое применяется во Франции и описание которого приводится в документе TRANS/WP.24/2002/1, приложение 1).

e) Деятельность/результаты и показатели эффективности работы

Описание конкретных задач и результатов для достижения намеченных целей и определения критериев оценки воздействия.

Для достижения этих целей и создания возможностей для оценки воздействия и соблюдения можно использовать следующие "основные показатели эффективности (ОПЭ)" (справочный документ: TRANS/WP.24/2002/3):

Основные показатели эффективности (ОПЭ) на национальном уровне

i) Соответствие - с точки зрения административных формальностей и технического состояния - интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) (контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов), передаваемых клиентами на погрузочном терминале (число ИТЕ и процентная доля в общем количестве на поезд - ежемесячный показатель на поезд).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок вместе с клиентами.

ii) Соблюдение графика возврата автотранспортных средств (число ИТЕ, передаваемых максимум с 15-минутной задержкой, и процентная доля в общем количестве ИТЕ на поезд).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок вместе с клиентами.

iii) Соблюдение графика возврата железнодорожных составов (задержка в минутах по сравнению с согласованным графиком по каждому поезду и процентная доля поездов в месяц).

Ответственный за контроль: операторы интермодальных перевозок вместе с клиентами.

iv) Соответствие - с точки зрения административных формальностей и технического состояния - железнодорожных вагонов и помещенных в них грузов, передаваемых на погрузочном терминале (число соответствующих требованиям вагонов и их процентная доля в общем количестве переданных вагонов на поезд - совокупный ежемесячный показатель на поезд).

Ответственность за контроль: железнодорожная компания и оператор интермодальных перевозок.

v) Соблюдение графиков отправки поездов (задержка (в минутах) по сравнению с согласованным графиком по каждому поезду и процентная доля соответствующих требованиям поездов в месяц).

Ответственность за контроль: железнодорожные компании.

vi) Соблюдение графиков прибытия поездов (задержка (в минутах) по сравнению с установленным графиком по каждому поезду и процентная доля соответствующих требованиям поездов в месяц).

Ответственность за контроль: железнодорожные компании.

vii) Соблюдение графика подачи железнодорожных составов (задержка (в минутах) по сравнению с установленным графиком по каждому поезду и процентная доля соответствующих требованиям поездов в месяц).

Ответственность за контроль: железнодорожные компании вместе с операторами интермодальных перевозок.

viii) Соблюдение графика подачи автотранспортных средств (число ИТЕ, доставленных в переданных в течение 30 минут после прибытия клиента, и процентная доля в общем количестве на данный поезд - совокупный ежемесячный показатель на поезд).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок вместе с клиентами.

ix) Соблюдение требований в отношении целостности ИТЕ, переданных в распоряжение клиентов (число поврежденных ИТЕ и процентная доля в общем количестве доставленных ИТЕ на поезд - совокупный ежемесячный показатель на поезд).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок вместе с клиентами.

x) Соблюдение графика движения поездов по маршруту при согласованных объемах перевозок (количество перевезенных на поездах ИТЕ по маршруту - совокупный ежемесячный показатель на поезд по сравнению с предыдущим годом).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок.

xi) Соблюдение требований в отношении согласованной загрузки поездов (нормы загрузки на поезд - среднемесячные показатели на поезд по сравнению с предыдущим годом).

Ответственность за контроль: железнодорожные компании.

Основные показатели эффективности (ОПЭ) на международном уровне

xii) Соблюдение требований в отношении системы резервирования на международных поездах (если применимо).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок.

xiii) Соблюдение обязательных требований в отношении стыковки на границах, времени прибытия и отправления в пункте смены колесных пар.

Ответственность за контроль: железнодорожные компании.

xiv) Соответствие процесса передачи информации (качество - своевременность - содержание) согласно требованиям Европейской системы управления железнодорожным движением (ЕРТМС) - дополнительная оценка полноты передачи информации.

Ответственность за контроль: железнодорожные компании вместе с операторами интермодальных перевозок.

xv) Соблюдение требований в отношении проведения адекватного таможенного/санитарного контроля/контроля опасных грузов.

Ответственность за контроль: все партнеры.

xvi) Соблюдение требований в отношении надлежащей передачи документации: международной накладной МСЖД и других технических документов (электронная накладная - в процессе распространения).

Ответственность за контроль: железнодорожные компании вместе с операторами модальных перевозок.

xvii) Прием интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) на терминале прибытия оператором терминала в течение менее трех часов после прибытия поезда (время ожидания клиента должно быть менее 30 мин. (см. пункт viii)). Не применимо, если интермодальные транспортные единицы (ИТЕ) вывозятся клиентом более чем через три часа после прибытия поезда (образование "пробки" в логистической цепи).

Ответственный за контроль: операторы интермодальных перевозок вместе с операторами терминалов.

Примечания: Основные показатели эффективности для интермодальных перевозок по внутренним водным путям требуют доработки.

f) Механизм(ы) работы

Описание методологии проведения согласованных мероприятий и достижения намеченной цели (намеченных целей) (план и методы работы). Работа может проводиться специальными целевыми или рабочими группами в зависимости от намеченной цели.

Помимо непосредственно заинтересованных сторон в этой работе могут участвовать в качестве наблюдателей другие представители или эксперты, включая государственные органы.

g) Участие партнеров

Описание круга ответственности партнеров в достижении согласованной цели (согласованных целей).

h) График(и) работы

Описание графика начала и окончания работы. В основу соглашения о партнерстве может быть также положена концепция непрерывного процесса без конкретных временных рамок, однако для отдельных проектов и задач следует определить конкретные сроки реализации.

i) Мониторинг и контроль

Описание систем мониторинга и отчетности для тщательного и эффективного анализа достигнутых результатов, что при необходимости позволяет принять корректирующие меры.

j) Санкции

Описание возможных санкций в случае недостижения кем-либо из партнеров согласованных целей.

k) Финансовые механизмы

Описание возможной финансовой поддержки, предоставляемой различными партнерами-участниками.

II. Процедура осуществления для "типового" соглашения о партнерстве

16. "Типовое" соглашение о партнерстве, которое будет окончательно сформулировано Рабочей группой, предназначено для хозяйствующих объектов и участников-резидентов из государственного и частного секторов в странах, являющихся договаривающимися сторонами СЛКП и Протокола ВВТ к нему. Оно должно способствовать осуществлению этих правовых документов и, возможно, установлению более подробных и широких

минимальных требований к инфраструктуре и услугам, что позволит повысить конкурентоспособность комбинированных и интермодальных транспортных операций в конкретных транспортных коридорах.

17. В этой связи можно рассмотреть вопрос о включении элементов такого "типового" соглашения о партнерстве или же всего "типового текста" в сформулированном виде в Соглашение СЛКП и Протокол ВВТ к нему, возможно в качестве нового приложения V (приложение IV к протоколу ВВТ), хотя понятно, что в соответствии с международным публичным правом представителей частного сектора нельзя обязать соблюдать его положения (однако это уже имеет место в случае некоторых других положений, в частности приложения IV к Соглашению СЛКП об эксплуатационных характеристиках, которые служат примерами и критериями).

18. Включение "типового" соглашения о партнерстве потребует принятия новой статьи, например статьи 4-бис (статья 3-бис в Протоколе ВВТ), непосредственно касающейся положений такого нового приложения V или IV. Процедура внесения поправок в Соглашение СЛКП и Протокол ВВТ к нему требует единогласия всех договаривающихся сторон в отношении этого предложения и не менее 15 месяцев, прежде чем она вступит в силу.

19. Наряду с этим "типовое" соглашение о партнерстве может быть одобрено и/или подписано путем принятия Комитетом по внутреннему транспорту резолюции ЕЭК ООН или на основе резолюции ЕКМТ, содержащей "типовой" текст как базового плана действий или соглашения, так и соглашения о партнерстве. По мнению обеих специальных групп экспертов, только согласованные и по возможности одновременные действия в этой связи всех межправительственных и неправительственных, а также профессиональных организаций могут послужить необходимым мощным сигналом для отрасли и общества в целом - сигналом, означающим, что правительства и отрасль действуют совместно в духе сотрудничества в целях стимулирования комбинированных и интермодальных перевозок, без которых невозможно эффективное функционирование системы перевозок "от двери до двери" (см. пункт 9).

III. Примеры интермодальных соглашений о партнерстве

20. "Декларация о повышении качества 95/20", подписанная ЕОКП, НОЖДФ, НОВОТРАНС и ПМТР (TRANS/WP.24/2002/1, приложение 1).

21. "Декларация о качестве", подписанная "НОЖДБ Б-Карго", ТРВ и ФЕБЕТРА (Бельгия).

22. "Альпийское партнерство (Ральпен)" между Бернско-Альпийской железной дорогой (БЛС), ХУПАК и ЖДШК (Швейцария).

D. ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ IV К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП

23. Помимо подготовки "типовых" планов действий или базового соглашения и "типового" соглашения о партнерстве, как это предлагается выше, почти через 10 лет после вступления Соглашения СЛКП в силу Рабочая группа, возможно, пожелает также провести его систематический обзор для обновления всех железнодорожных линий и соответствующих объектов, имеющих важное значение для международных комбинированных и интермодальных перевозок, и обеспечения соответствия эксплуатационных характеристик и требований к инфраструктуре СЛКП современным техническим и эксплуатационным реалиям и/или возможностям. Целью этой работы необязательно должно быть составление исчерпывающего перечня характеристик и требований, однако она должна быть направлена на выявление тех характеристик и требований, которые можно было бы использовать для проверки соответствия стандартов услуг и на основе которых можно было бы проводить сопоставления на международном уровне, в частности в тех странах и теми правительственными органами и отраслями, которые только планируют и начинают развивать эффективные услуги по комбинированным перевозкам.

24. Кроме того, Рабочей группе предлагается рассмотреть более удобный для пользователя формат представления данных СЛКП, опубликованных в серии "Желтой книги", что позволило бы, например, проверять соответствие характеристик инфраструктуры и требований к услугам на конкретных линиях и коридорах комбинированных перевозок.

25. Исходя из изложенных выше соображений, Рабочая группа, возможно, пожелает, в частности, изучить вопрос о целесообразности внесения поправок в раздел D приложения IV к Соглашению СЛКП "Минимальные требования к терминалам", с тем чтобы:

- проводить различие между терминалами для сопровождаемых и несопровождаемых комбинированных перевозок;
- ввести принципы/положения о планировании и зонировании;

- включить положения, рекомендуемые в тех случаях, когда это практически осуществимо и возможно, оснащать терминалы средствами таможенного, санитарного, ветеринарного, фитосанитарного и прочего контроля во избежание/для минимизации такого вмешательства в пути.

26. В соответствии с ранее принятыми решениями Рабочей группы секретариат подготовит вопросник для сбора данных о перечисленных в Соглашении СЛКП требованиях и характеристиках за 2002 год. В этом вопроснике будут также содержаться вопросы целесообразности сохранения нынешних требований и характеристик СЛКП, а также вопросы включения дополнительных требований и характеристик, наподобие тех, о которых упоминалось выше. На основе полученных ответов Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть в 2004 году все указанные в Соглашении СЛКП требования и характеристики.

Е. ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СФЕРА ОХВАТА СОГЛАШЕНИЯ СЛКП И ПРОТОКОЛА ВВТ К НЕМУ

27. Рабочей группе также предлагается активизировать свои усилия по расширению географической сферы охвата Соглашения СЛКП и Протокола ВВТ к нему. Участниками Соглашения СЛКП являются 26 договаривающихся сторон². Сербии и Черногории, Украине, Финляндии, а также государствам - членам ЕЭК ООН на Кавказе и в Центральной Азии следует предложить рассмотрение возможности присоединения к этому Соглашению. В частности, следует предпринять усилия для обеспечения вступления Протокола ВВТ в силу и внесения уже предложенных изменений³.

Ф. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ

28. Учитывая вышеизложенные предложения двух специальных групп экспертов, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть нижеизложенные выводы, принять соответствующее решение и подтвердить, что:

² Договаривающиеся стороны СЛКП: 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, Швейцария.

³ Договаривающиеся стороны Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям: Болгария, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Чешская Республика, Швейцария.

- a) основные элементы межправительственного "типового" плана действий или базового соглашения приемлемы либо могут потребовать изменения;
- b) основные элементы "типового" интермодального соглашения о партнерстве приемлемы либо могут потребовать изменения;
- c) следует продолжить подготовку "типовых текстов" плана действий или базового соглашения и соглашения о партнерстве;
- d) процедуры осуществления вышеупомянутых "типовых текстов", работа над которыми должна быть выполнена в сотрудничестве с ЕКМТ, считаются адекватными;
- e) по возможности следует обновить перечень существующих линий комбинированных перевозок и соответствующих объектов, содержащихся в Соглашении СЛКП и в Протоколе ВВТ к нему, и принять решение о методике такого обновления;
- f) следует провести обзор эксплуатационных характеристик и минимальных требований к инфраструктуре, содержащихся в Соглашении СЛКП и в Протоколе ВВТ к нему, и принять решение о методике такого обзора.

29. Наконец, Рабочая группа, возможно, пожелает вновь рассмотреть пути и средства для:

- a) расширения географической сферы охвата Соглашения СЛКП;
- b) обеспечения вступления Протокола ВВТ к Соглашению СЛКП в силу, т.е. призвать страны, являющиеся договаривающимися сторонами Соглашения СЛКП, присоединиться к этому Протоколу.
