


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Семьдесят шестая сессия**

Женева, 25–27 февраля 2014 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе  
его семьдесят шестой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Должность Председателя .....	1	4
II. Участники .....	2–8	4
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	9	5
IV. Инновации для устойчивого внутреннего транспорта и мобильности (пункт 2 повестки дня) .....	10	5
V. Стратегические вопросы горизонтальной политики (пункт 3 повестки дня) .....	11–37	5
A. Аналитическая деятельность ЕЭК ООН в области транспорта: обзор за 2013 год .....	11–14	5
B. Изменение климата и транспорт .....	15–24	6
1. Последующая деятельность КВТ в контексте "Рио+20" .....	15	6
2. Смягчение экологически вредных последствий перевозок внутренним транспортом .....	16–19	7
3. Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптационные требования .....	20–24	8
C. Общеευропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья и экологические аспекты транспорта .....	25	9

GE.14-10250 (R) 251114 271114



\* 1 4 1 0 2 5 0 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



D.	Интеллектуальные транспортные системы .....	26–28	9
E.	Помощь странам с переходной экономикой .....	29–31	10
F.	Подготовительная деятельность для всеобъемлющего десятилетнего обзора Алматинской программы действий.....	32–33	10
G.	Безопасность на внутреннем транспорте .....	34	11
H.	Положение в связи с присоединением к международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН в области транспорта .....	35–37	11
VI.	Стратегические вопросы отраслевого характера (пункт 4 повестки дня)	38–86	12
A.	Деятельность, связанная с проектами .....	38–39	12
1.	Проекты Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) .....	38	12
2.	Проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) .....	39	12
B.	Согласование правил в области транспортных средств .....	40–47	13
C.	Безопасность дорожного движения .....	48–51	14
D.	Автомобильный транспорт .....	52–54	15
E.	Железнодорожный транспорт .....	55–57	16
F.	Интермодальные перевозки и логистика .....	58–61	17
G.	Внутренний водный транспорт .....	62–65	18
H.	Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция о согласовании, Конвенция МДП, проект eTIR и другие меры по облегчению таможенного транзита).....	66–69	18
I.	Перевозка опасных грузов .....	70–80	20
J.	Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов .....	81–86	22
VII.	Вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 5 повестки дня).....	87	23
VIII.	Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2013 году (пункт 6 повестки дня) .....	88	23
IX.	Вопросы для одобрения Комитетом и вопросы информативного характера (пункт 7 повестки дня).....	89–93	23
A.	Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета .....	89	23
B.	Подготовка обследований движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E 2015 года .....	90–93	24
X.	Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту (пункт 8 повестки дня) .....	94–96	25
XI.	Доклад Комитета Исполнительному комитету ЕЭК ООН (пункт 9 повестки дня) .....	97	25
XII.	Утверждение двухгодичной оценки работы Комитета за 2012–2013 годы (пункт 10 повестки дня) .....	98	25

XIII.	Программа работы и двухгодичная оценка на 2014–2015 годы и Стратегические рамки на 2016–2017 годы (пункт 11 повестки дня) .....	99–104	26
XIV.	Проект плана работы на 2014–2018 годы (пункт 12 повестки дня) .....	105	27
XV.	Выборы должностных лиц для сессий Комитета в 2015 и 2016 годах (пункт 13 повестки дня).....	106	27
XVI.	Состав Бюро Комитета в 2015 и 2016 года (пункт 14 повестки дня) .....	107–108	27
XVII.	Перечень публикаций на период 2016–2017 годов (пункт 15 повестки дня) .....	109	28
XVIII.	Расписание совещаний в 2014 году (пункт 16 повестки дня) .....	110	28
XIX.	Изменения на транспорте в Европейском союзе (пункт 17 повестки дня) .....	111	28
XX.	Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума (пункт 18 повестки дня) .....	112	28
XXI.	Деятельность других организаций, представляющая интерес для Комитета (пункт 19 повестки дня) .....	113	28
XXII.	Совещание председателей вспомогательных органов Комитета по вопросу об участии Договаривающихся сторон, не являющихся членами ЕЭК, в деятельности вспомогательных органов Комитета и о путях укрепления сотрудничества (полтора часовое совещание с ограниченным участием – только для делегатов от правительств) (пункт 20 повестки дня) .....	114–115	29
XXIII.	Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 21 повестки дня) .....	116	29
XXIV.	Утверждение перечня основных решений семьдесят шестой сессии (пункт 22 повестки дня) .....	117	29

#### Приложения

I.	Сегмент по вопросам политики на тему: "Инновации для устойчивого внутреннего транспорта и устойчивой мобильности" (25 февраля 2014 года) .....	30
II.	Проект резолюции об обследовании движения по автомобильным дорогам категории E и составлению перечня основных стандартов и параметров на междугородных магистралях в Европе в 2015 году ("Обследование движения по автомобильным дорогам категории E 2015 года") .....	33
III.	Проект резолюции об обследовании движения на железнодорожных линиях категории E в Европе в 2015 году ("Обследование движения на железнодорожных линиях категории E 2015 года") .....	34
IV.	Изменения в плане работы на 2014–2018 годы .....	35

## I. Должность Председателя

1. Комитет по внутреннему транспорту (Комитет) провел свою семьдесят шестую сессию 25–27 февраля 2014 года под председательством г-на Ежи Клевевски (Польша).

## II. Участники

2. В ее работе участвовали представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Боснии и Герцеговины, бывшей югославской Республики Македония, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Испании, Италии, Казахстана, Кипра, Латвии, Мальты, Монако, Нидерландов, Польши, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии.

3. В соответствии со статьей 11 круга ведения ЕЭК ООН на сессии присутствовали также представители следующих стран: Иордании, Ирана (Исламской Республики), Монголии и Пакистана.

4. Был представлен Европейский союз (ЕС).

5. На совещании присутствовали представители следующих организаций и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Международного бюро труда (МБТ) и Международного союза электросвязи (МСЭ). Были также представлены проекты Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК ООН.

6. В работе сессии приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Центральноевропейской инициативы (ЦЕИ), Центра транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Дунайской комиссии (ДК), Евразийской экономической комиссии, Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международного транспортного форума (МТФ) и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

7. Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская интермодальная ассоциация (ЕИА), Международная автомобильная федерация (ФИА), Международный центр алкогольной политики (ИКАП), Международная ассоциация заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная федерация транспортников (МТФ) и Международный союз железных дорог (МСЖД).

8. На сессии по приглашению секретариата присутствовали представители следующих организаций: Объединения македонских предприятий по международным автомобильным перевозкам (АМЕРИТ), Конфедерации по вопросам жилья, городского строительства, территориального планирования и окружающей среды (КЖГСТПО), Генерального директората по транспорту Республики и кантона Женева, Технологического университета Эйнховена, Федеральной

политехнической школы Лозанны (ЕПФЛ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей – КСАОД, Торгово-промышленной палаты Боснии и Герцеговины, Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций "Укрвнештранс", "Гугл инк", Транспортной ассоциации греческих палат, Венгерской железнодорожной ассоциации "ХАНГРЕЙЛ", Международной ассоциации "Координационный совет по транссибирским перевозкам" (КСТП), Международной ассоциации "Транспортный коридор Восток–Запад" (ТКВЗ), организации "Интеллектуальные транспортные системы" (ИТС) – Ирландия, Управления по расследованию ДТП Швеции.

### III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/239 и Add. 1

9. Комитет утвердил предварительную повестку, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/239 и Add.1).

### IV. Инновации для устойчивого внутреннего транспорта и мобильности (пункт 2 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/2014/1

10. Комитет **одобрил** результаты сегмента, связанного с выработкой политики, по теме "Инновации для устойчивого внутреннего транспорта и мобильности", **решил**, что краткий доклад в виде выводов Председателя будет распространен в качестве приложения к полному докладу о работе сессии, и **просил** свои вспомогательные органы принять к сведению итоги этого мероприятия (приложение I).

### V. Стратегические вопросы горизонтальной политики (пункт 3 повестки дня)

#### A. Аналитическая деятельность ЕЭК ООН в области транспорта: обзор за 2013 год

*Документация:* ECE/TRANS/2014/2, неофициальный документ № 1 (издание ЕЭК ООН), ECE/TRANS/WP.5/54

11. Г-н Бьорн Ориволь (Германия), Председатель Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), проинформировал Комитет об основных достижениях WP.5 в 2013 году. Комитет **напомнил** о том, что WP.5 играет роль аналитического центра, определяющего направленность политических дискуссий по вопросам горизонтального характера, которые имеют значение для государств-членов и других вспомогательных органов Комитета. Комитет **отметил также** важность публикации, озаглавленной "Вопросы устойчивого городского транспорта и мобильности в регионе ЕЭК" (ECE/TRANS/2014/2 и неофициальный документ № 1). Комитет **приветствовал** результаты обзора устойчивого городского транспорта и мобильности; **поблагодарил** секретариат за этот анализ и **настоятельно призвал** секретариат как можно скорее завершить работу над окончательным докладом и выпустить его. Комитет **призвал** правительства и муниципалитеты оказать содействие в дальнейшем изучении городского

транспорта и мобильности, организованного ЕЭК ООН, и **предложил** рассмотреть эту тему в рамках повестки дня WP.5.

12. Соответствующей темой на 2014 год, одобренной на сентябрьской сессии WP.5 в развитие решений, принятых на сессии КВТ 2013 года и на совместном рабочем совещании WP.5, ЕАТС, ТЕА и ТЕЖ<sup>1</sup>, состоявшемся в сентябре 2013 года (ECE/TRANS/WP.5/54), станет "Финансирование транспортной инфраструктуры и инновационных решений". Комитет **принял к сведению** результаты рабочего совещания "Финансирование транспортной инфраструктуры", на котором представители Австрии, Азербайджана, Германии, Кипра, Кыргызстана, Литвы, Польши, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Турции, Узбекистана, Украины и секретариата Организации экономического сотрудничества представили свои высокоприоритетные инвестиционные проекты, продемонстрировали применяемые ими различные методы финансирования и рассказали о проблемах при мобилизации финансирования.

13. Комитет **принял к сведению** результаты рабочего совещания по вопросу о портах и маршрутах, соединяющих их с внутренними районам, на котором представители правительства федеральной земли Бургенланд (Австрия), портов Риека (Хорватия), Копер (Словения) и Монфальконе (Италия), австро-венгерской железнодорожной компании "Рабербан" (ГИСЕВ) и Центрально-европейской инициативы представили проект Юго-Восточной транспортной оси (ЮВТО). Проект "Улучшение доступности на пограничных переходах в целях интеграции Юго-Восточной Европы" (ACROSSEE) был приведен в качестве примера совершенствования маршрутов, соединяющих порты с внутренними регионами.

14. Комитет **выразил** поддержку деятельности WP.5 в качестве аналитического и экспертного центра Отдела, **поблагодарил** секретариат за его усилия, **одобрил** просьбу секретариата об увеличении продолжительности его ежегодной сессии с двух до трех дней и **дал указания** относительно дальнейшего направления аналитической работы в области транспорта.

## **В. Изменение климата и транспорт**

### **1. Последующая деятельность КВТ в контексте "Рио+20"**

*Документация: ECE/TRANS/2014/3*

15. Комитет **принял к сведению** последующую деятельность в контексте Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, состоявшейся в Рио-де-Жанейро (Бразилия) 13–22 июня 2012 года, известной также под названием "Рио+20", и о другой деятельности, свидетельствующей о центральной, принципиально важной роли транспорта в достижении целей устойчивого развития. Особое значение имеют ведущиеся глобальные переговоры по формулированию задач на период после 2015 года, которые, как ожидается, будут оформлены в виде целей устойчивого развития (ЦУР). Комитет был **проинформирован** об основных изменениях и этапах разработки этих задач и **ознакомился** с анализом важности устойчивого транспорта в контексте ЦУР. Комитет **высказался в поддержку** надлежащего рассмотрения вопроса об устойчивом транспорте, отвечающего требованиям экологичности, доступности и

---

<sup>1</sup> Евро-азиатские транспортные связи (ЕАТС), проекты Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ).

безопасности, в рамках предстоящих переговоров в Нью-Йорке, посвященных будущим целям устойчивого развития.

## 2. Смягчение экологически вредных последствий перевозок внутренним транспортом

*Документация:* ECE/TRANS/2014/4, неофициальный документ № 2, ECE/TRANS/2014/5

16. Комитет **принял к сведению** исследование ЕЭК ООН, касающееся загрязнения атмосферы выбросов дизельными двигателями и мер, которые могли бы способствовать их сокращению (ECE/TRANS/2014/4, неофициальный документ № 2). Комитет **поблагодарил** секретариат за проведение этого анализа, который дает сбалансированную оценку продолжающейся дискуссии о вредном влиянии отработавших газов из дизельных двигателей на здоровье человека и окружающую среду, а также содержит информацию о дизельных выбросах в различных секторах экономики, и **вынес рекомендации** по дальнейшему распространению этой информации и достижению намеченной цели. Комитет **отметил**, что на уровне ЕЭК ООН были разработаны и успешно внедрены многие стратегии для различных видов транспорта, направленные на снижение загрязнения от дизельных двигателей, например путем внедрения стандарта Евро VI и альтернативных видов топлива, а также на использование стимулов к снижению стоимости владения и эксплуатации экологически чистых транспортных средств. Комитет **решил** продлить трехнедельный период представления замечаний и предложений государствами-членами по первоначальному варианту исследования.

17. Комитет **приветствовал** завершение глобального проекта "Для будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS)", финансировавшегося по линии Счета развития Организации Объединенных Наций и осуществлявшегося совместно со всеми другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций (ECE/TRANS/2014/5). Цель этого проекта заключалась в разработке инструмента мониторинга и оценки выбросов CO<sub>2</sub> на внутреннем транспорте, включая "преобразователь" транспортной политики, для содействия смягчению последствий изменения климата, проведению экспериментальных мероприятий по использованию этой модели и созданию национального потенциала для ее применения.

18. Комитет, среди прочего, **был проинформирован** о результатах осуществления этого проекта, и в частности о применении модели ForFITS в пилотных странах (Таиланд, Тунис, Чили, Черногория и Эфиопия), имеющихся вспомогательных материалах, таких как интернет-руководство для пользователей, а также о рабочих совещаниях по наращиванию потенциала и учебных мероприятиях для представителей директивных органов и технических экспертов.

19. Комитет **рассмотрел** вопрос о будущем использовании инструмента ForFITS и роли членов Комитета и ЕЭК ООН в его популяризации. Кроме того, в свете результатов этого глобального проекта, его актуальности и значимости для устойчивого развития Комитет **высказал мнение** о том, что он должен быть представлен на Генеральной Ассамблее и **предложил**, чтобы одно из правительств выступило с инициативой, став автором такого доклада.

### 3. Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптационные требования

*Документация:* ECE/TRANS/2014/6 (публикация ЕЭК ООН), неофициальный документ № 3

20. Комитет **приветствовал результаты** работы Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним и ее окончательный доклад-публикацию (ECE/TRANS/2014/6). Комитет **отметил**, что Группа экспертов завершила свою работу в 2013 году и представила полный отчет о достигнутых результатах. В этот отчет включены ориентированные на выработку политики рекомендации, нацеленные на повышение устойчивости транспортной инфраструктуры в долгосрочной перспективе с упором на международных маршрутах. В нем содержится также информация о передовых методах, используемых в различных национальных стратегиях для решения проблем устойчивости транспортной сети к последствиям изменения климата. Комитет **одобрил** основные рекомендации, содержащиеся в докладе, согласно которому эффективные стратегии адаптации к изменению климата должны основываться на четком понимании и систематическом картировании уязвимости транспортного сектора к изменению климата и потенциала, необходимого для адаптации к изменениям.

21. Комитет **заслушал также информацию** о том, что после учреждения группы экспертов, одобренного Исполкомом в мае 2011 года, эта группа провела совещания в сентябре и ноябре 2011 года; в апреле, октябре и декабре 2012 года; и в марте 2013 года, когда ее задачи были сочтены выполненными. В ее совещаниях приняли участие представители 22 правительств, межправительственных и неправительственных организаций, таких как Европейский союз, Всемирная метеорологическая организация, Евразийское экономическое сообщество, Международный союз железных дорог, Международная автомобильная федерация, Международный союз автомобильного транспорта, и научных кругов.

22. Комитет **отметил**, что окончательный доклад Группы будет издан в качестве публикации ЕЭК ООН с целью повысить информированность общественности о важности адаптации к изменению климата, и в этой связи **настоятельно призвал** секретариат как можно скорее завершить работу по опубликованию окончательного доклада. В нем содержится также информация об оптимальной практике и передовом опыте в области адаптационных мер.

23. Комитет **предложил** ЕЭК ООН укреплять сотрудничество, в частности с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН) и Глобальной рамочной основой для климатического обслуживания (ГРОУК) Всемирной метеорологической организации.

24. Комитет **просил** WP.5 изучить вопрос о продлении мандата Группы экспертов и направлениях дальнейшей работы, пересмотреть ее круг ведения на предмет продления мандата группы и представить их на следующей сессии Комитета для утверждения (неофициальный документ № 3).



### **С. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья и экологические аспекты транспорта**

*Документация: ECE/AC.21/SC/2013/6*

25. Комитет **был проинформирован** о результатах работы одиннадцатой сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ (27–28 ноября 2013 года) и **приветствовал** проведение четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (4СВУ), которое было организовано правительством Франции (14–16 апреля 2014 года, Париж). Кроме того, Комитет **был проинформирован** о проекте итогового документа 4СВУ – так называемой Парижской декларации, в которой будет определена концепция ОПТОСОЗ до 2020 года, включая приоритетные цели, а также будут идентифицированы механизмы реализации концепции ОПТОСОЗ, установлены институциональные рамки ОПТОСОЗ и описаны процедуры распределения обязанностей и оказания ОПТОСОЗ финансовой поддержки и поддержки в натуральной форме. Комитет **высказал** свои ожидания по поводу результатов 4СВУ и будущей деятельности ОПТОСОЗ.

### **Д. Интеллектуальные транспортные системы**

*Документация: ECE/TRANS/2014/7*

26. Комитет **был проинформирован** о ходе осуществления "дорожной карты" по интеллектуальным транспортным системам (ИТС), которая была составлена на его семьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/2014/7). Комитет **принял к сведению**, что Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) продолжал разрабатывать требования в отношении эффективности интеллектуальных транспортных систем и включать их в правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года, и в глобальные технические правила ООН (ГТП ООН), разработанные в рамках Соглашения 1998 года. Всемирный форум и Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) совместно рассмотрели различные предложения, касающиеся соответствия между положениями Венских конвенций 1968 года и правил в области транспортных средств, принятых в рамках Соглашений 1958 и 1998 годов, в частности по согласованию требований к освещению и автоматическим системам помощи при вождении. Ожидается, что озабоченность по поводу потенциальных юридических несоответствий, вызванных содержащимся в Конвенции о дорожном движении положением, согласно которому водитель "должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством", будет снята за счет предлагаемых поправок к различным конвенциям о безопасности дорожного движения, основанных на итогах обсуждений в рамках WP.1 вопросов, касающихся ответственности. Благодаря техническому прогрессу уровень автоматизации дорожных транспортных средств растет, что в конечном счете позволит создать автономные транспортные средства. Всемирный форум приступил к рассмотрению вопроса об автоматизированных автомобилях в рамках Соглашений 1958 и 1998 годов о конструкции транспортных средств. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) планирует разработать меры по более оперативному и эффективному реагированию на чрезвычайные ситуации, связанные с опасными грузами на транспорте.

27. Комитет был также **проинформирован** о круглом столе на тему "Интеллектуальные транспортные системы в странах с формирующейся рыночной экономикой – стимулы для безопасного и устойчивого роста", который, будучи конкретно посвящен проблеме отвлечения внимания водителей, был организован совместно с Международным союзом электросвязи (МСЭ) в июне 2013 года. Комитет **приветствовал** запланированное участие ЕЭК ООН в симпозиуме на тему: "Будущий сетевой автомобиль", организуемом МСЭ в ходе Женевского автомобильного салона. Комитет был также **проинформирован** о следующем ежегодном знаковом мероприятии – круглом столе по безопасности дорожного движения, который должен быть организован совместно с Бельгией в 2014 году и посвящен повышению безопасности с помощью ИТС.

28. Комитет **выразил поддержку** инициативам, направленным на повышение информированности и передачу знаний, в том числе о совершенствовании институциональных механизмов и политики, с тем чтобы директивные органы могли более эффективно содействовать разработке и применению решений и стратегий ИТС для улучшения положения в сфере мобильности во всем мире.

## **Е. Помощь странам с переходной экономикой**

*Документация:* ECE/TRANS/2014/8, ECE/TRANS/2014/9

29. Комитет **принял к сведению** деятельность в области оказания технической помощи и наращивания потенциала и **поддержал** стратегию, разработанную на предстоящие годы, включая Проектную рабочую группу по облегчению перевозок и пересечению границ (ПРГ-ППГ) Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА), обслуживаемой совместно с ЭСКАТО.

30. Комитет **с удовлетворением отметил** прогресс в реализации финансируемого по линии ЮНДА проекта по электронному обмену документами между таможенными (ECE/TRANS/ 2014/8).

31. Комитет **положительно оценил** информацию, представленную экспертом финансируемого по линии ЕС проекта ЕвроМед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта (ЕвроМед АЖГТ) и касающуюся результатов тесного сотрудничества проекта ЕвроМед АЖГТ, Отдела транспорта ЕЭК ООН и МСАТ для оказания технической помощи и поощрения присоединения к основным соглашениям и конвенциям ООН в области транспорта, относящимся к ведению КВТ, и их осуществления в странах, участвующих в проекте ЕвроМед. Комитет **отметил**, что в этой связи было организовано несколько учебных мероприятий и ознакомительных поездок, а также планируется провести другие подобные мероприятия с участием экспертов от ЕЭК ООН и МСАТ.

## **Е. Подготовительная деятельность для всеобъемлющего десятилетнего обзора Алматинской программы действий**

*Документация:* ECE/TRANS/2014/10

32. Комитет **принял к сведению** информацию о проведенных секретариатом подготовительных мероприятиях для десятилетнего всеобъемлющего обзора Алматинской программы действий, направленной на удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, который пла-

нируется провести в 2014 году, и **рассмотрел** вопрос о том, какие рекомендации он хотел бы сформулировать (ECE/TRANS/2014/10). Комитет **вновь заявил о своей поддержке** осуществления Алматинской программы действий, в частности в плане поощрения присоединения стран, не имеющих выхода к морю, и соседних с ними стран к правовым документам, касающимся облегчения перевозок и пересечения границ, и их осуществления.

33. Г-н Ораз Хуртыев, заместитель министра автомобильного транспорта Туркменистана, рассказал о новых возможностях по сотрудничеству между ЕЭК ООН и Туркменистаном и основных аспектах Конференции по вопросу о роли транспорта и транзитных коридоров (сентябрь 2014 года, Ашхабад).

## **Г. Безопасность на внутреннем транспорте**

34. Комитет **был проинформирован** о последних мероприятиях в области безопасности на внутреннем транспорте, в рамках которых в 2013 году особый акцент делался на автомобильном и железнодорожном транспорте. В частности, состоявшаяся в феврале 2013 года сессия Дискуссионного форума по безопасности на внутреннем транспорте была посвящена вопросам безопасных стоянок для грузовых автомобилей и коммерческих транспортных средств. Секретариат **проинформировал** Комитет о рабочем совещании по безопасности на железнодорожном транспорте, которое состоялось 23 октября 2013 года в Женеве в ходе шестьдесят седьмой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) и на котором правительственные должностные лица и представители железнодорожных и международных организаций обсудили мероприятия и инициативы в области железнодорожной безопасности, а также текущие проблемы и угрозы, связанные с безопасностью в секторе железнодорожного транспорта.

## **Н. Положение в связи с присоединением к международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН в области транспорта**

*Документация:* Неофициальный документ № 4

35. Комитет **рассмотрел** подготовленный секретариатом неофициальный документ № 4 о положении (по состоянию на 31 декабря 2013 года) в связи с подписанием, ратификацией международных правовых документов в области внутреннего транспорта, заключенных под эгидой Комитета, и присоединением к ним. В неофициальном документе № 4 также содержится информация о присоединениях, зарегистрированных после предыдущей сессии Комитета. Комитет **принял к сведению** тот факт, что в 2013 году семь новых Договаривающихся сторон присоединились к шести правовым документам, и **предложил** странам, которые еще не сделали этого, присоединиться к конвенциям и другим правовым документам ООН, относящимся к ведению ЕЭК ООН. Комитет **поручил** секретариату организовать "День договоров" в сотрудничестве с Договорной секцией Управления по правовым вопросам ООН в целях содействия присоединению к конвенциям ООН по вопросам безопасности дорожного движения и более эффективному их осуществлению. Комитет **поручил** также своим вспомогательным органам изучить вопрос об актуальности более ранних конвенций, которые по-прежнему не вступили в силу.

36. Г-жа Лина Шабиб, министр транспорта Иордании, предложила Комитету рассмотреть вопрос о преимуществах открытия некоторых европейских соглашений о международных автомобильных перевозках для стран, не являющихся

членами ЕЭК ООН. Комитет **предложил** Договаривающимся сторонам рассмотреть вопрос об изменении критериев правомочности для присоединения к соответствующим международным правовым документам, с тем чтобы все государства – члены Организации Объединенных Наций могли воспользоваться преимуществами конвенций и соглашений в области транспорта, находящихся в ведении ЕЭК ООН. В частности, в связи с Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (Соглашения ЕСТР), Комитет **выразил удовлетворение** тем, что Российская Федерация, Турция, Украина и Европейский союз поддержали предложение о внесении изменений в статью 14 ЕСТР, что позволит государствам, не являющимся членами ЕЭК ООН, присоединиться к нему. Затем Комитет **призвал** все стороны, участвующие в работе Группы экспертов по ЕСТР, как можно скорее достичь консенсуса по внесению изменений в статью 22-бис.

37. Комитет **с удовлетворением отметил**, что в июне 2013 года Дания присоединилась к Дополнительному протоколу к КДПГ, касающемуся электронной накладной (e-CMR), в результате чего число Договаривающихся сторон увеличилось до восьми, и **выразил надежду** на то, что другие страны также решат ратифицировать протокол e-CMR. В этой связи Комитет **поручил** своим соответствующим вспомогательным органам, в частности Рабочей группе по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), учесть в своей работе те обсуждения по вопросам транспорта и пересечения границ, касающимся происхождения товаров, которые состоялись в 2013 году в рамках Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1); было решено обменяться информацией о цифровых системах для более эффективного использования существующего опыта и правовых документов, с тем чтобы улучшить их, добиться согласованности и сократить административную нагрузку.

## VI. Стратегические вопросы отраслевого характера (пункт 4 повестки дня)

### A. Деятельность, связанная с проектами

#### 1. Проекты Трансьевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансьевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)

*Документация:* неофициальный документ № 5

38. Комитет **выразил удовлетворение** в связи с назначением г-на Анджея Мацевски (Польша) новым управляющим проектом Трансьевропейской автомагистрали (ТЕА), г-на Геннадия Бессонова (Российская Федерация) – новым управляющим проектом Трансьевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) и г-на Андреаса Циммера (Австрия) – новым заместителем управляющего проектом ТЕЖ, а также **вновь заявил о своей поддержке** деятельности, осуществляемой в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ. Комитет **одобрил** соответствующие направления будущей работы.

#### 2. Проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)

*Документация:* ECE/TRANS/2014/11

39. Комитет **положительно оценил** деятельность, ведущуюся в рамках проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), в том числе рабочее со-

вещание по финансированию инфраструктуры, организованное ЕЭК ООН 10 сентября 2013 года в Женеве в ходе двадцать шестой сессии WP.5. Была также представлена информация о текущем обсуждении вопросов, касающихся финансирования деятельности по осуществлению проектов. Комитет **высказался в поддержку** плана работы ЕАТС, **рекомендовал** правительствам более активно участвовать в деятельности Группы экспертов по ЕАТС и **предложил** правительствам и другим донорам вносить средства в бюджет ЕАТС предпочтительно на проектной основе. Комитет **принял к сведению** тот факт, что Российская Федерация придает большое значение проекту "Строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм от Кошице до Братиславы и Вены", и **призвал** свои государства-члены обращать на это должное внимание в рамках проекта ЕАТС.

## **В. Согласование правил в области транспортных средств**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2013/1/Rev.2, неофициальный документ № 6, ECE/TRANS/2014/12, ECE/TRANS/WP.29/2014/26

40. Комитет **был проинформирован** о самых последних изменениях в связи с деятельностью Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и его шести вспомогательных рабочих групп (GRB, GRE, GRPE, GRRF, GRSG и GRSP), Административного комитета Соглашения 1958 года, Административного комитета Соглашения 1997 года и Исполнительного комитета Соглашения 1998 года. Комитет **был также проинформирован** о деятельности Всемирного форума и его рабочих групп, проводимой в соответствии с его программой работы (ECE/TRANS/WP.29/2013/1/Rev.2). Комитет **отметил**, что в течение 2013 года параллельно со Всемирным форумом и его вспомогательными органами работали порядка 40 неофициальных групп, оказывавших им помощь в подготовке новых правил в области транспортных средств и обновлении 132 существующих правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года, 14 глобальных технических правил ООН, связанных с Соглашением 1998 года, и двух предписаний ООН, прилагаемых к Соглашению 1997 года (неофициальный документ № 6).

41. Комитет **отметил**, что Всемирный форум провел сессии 12–15 марта 2013 года (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1102), 25–28 июня 2013 года (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1104 и Add.1) и 12–15 ноября 2013 года (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1106).

42. Комитет **отметил**, что Соглашение 1958 года по-прежнему насчитывает 51 Договаривающуюся сторону, Соглашение 1998 года – 33 Договаривающиеся стороны и Соглашение 1997 года – 12 Договаривающихся сторон.

43. Комитет **отметил**, что WP.29 одобрил принятие Общей резолюции № 1 (OP.1) по Соглашениям 1958 и 1998 годов, касающейся описания, технических характеристик и чертежей испытательных инструментов и устройств, необходимых для оценки соответствия колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей техническим предписаниям, установленным в правилах ООН и глобальных технических правилах ООН (см. ECE/TRANS/WP.29/1101).

44. Комитет **отметил также**, что 9 июля 2013 года вступили в силу правила ООН, касающиеся систем предупреждения о выходе из полосы движения (СПВПД), систем автоматического экстренного торможения (САЭТ) и усовершенствованных детских удерживающих систем (УДУС). Он **отметил далее**, что в ноябре 2013 года Всемирный форум утвердил новые правила ООН, касаю-

щиеся модифицированных устройств ограничения выбросов и возможности утилизации транспортных средств, а также поправку к Правилам ООН № 110, направленную на включение новых положений, касающихся транспортных средств, двигатели которых работают на сжиженном природном газе. Ожидалось, что эти два новых правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года, вступят в силу к середине 2014 года. С их вступлением в силу Соглашение 1958 года будет насчитывать 134 прилагаемых к нему правил ООН.

45. Комитет **отметил**, что 27 июня 2013 года Исполнительный комитет Соглашения 1998 года ввел в Глобальный регистр, созданный на основании Соглашения 1998 года, новые глобальные технические правила (ГТП) для транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, и что в рамках Соглашений 1958 года и 1998 года разрабатываются новые ГТП, касающиеся бокового удара о столб, в результате чего число ГТП ООН возрастает до 14.

46. Комитет **отметил**, что в 2013 году Всемирный форум утвердил принципы проектирования и контроля автоматических систем помощи при вождении (АСПВ). Эти принципы были опубликованы в качестве приложения к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3. АСПВ разрабатываются в целях оказания водителям помощи в управлении транспортным средством и повышения безопасности дорожного движения. К системам АСПВ, которые включены в правила в области транспортных средств, разрабатываемые Всемирным форумом, относятся системы предупреждения об опасности; системы управления, позволяющие облегчить управление в обычных условиях вождения и помочь водителю избежать ДТП и/или смягчить последствия аварии в критических ситуациях. В некоторых случаях, когда водитель совершает ошибочные действия, АСПВ берут на себя управление транспортным средством во избежание потенциальных опасных ситуаций.

47. Комитет **принял к сведению** информацию о деятельности Всемирного форума по проекту третьего пересмотренного варианта Соглашения 1958 года, который включает концепцию международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и повышает привлекательность присоединения к Соглашению стран с развивающейся экономикой, поскольку он допускает применение предыдущих вариантов правил ООН (ECE/TRANS/2014/12, ECE/TRANS/WP.29/2014/26). В контексте МОУТКТС и пересмотренного Соглашения 1958 года чрезвычайную важность имеет новая база данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА). Комитет **одобрил** в принципе размещение ДЕТА в ЕЭК ООН или ЮНОГ.

## **С. Безопасность дорожного движения**

*Документация:* ECE/TRANS/2014/13

48. Г-жа Лучиана Иорио (Италия), Председатель WP.1, проинформировала Комитет об основных достижениях WP.1 в 2013 году. Комитет **приветствовал** прогресс, достигнутый в 2013 году на региональном и глобальном уровнях в области обеспечения безопасности дорожного движения благодаря деятельности Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) и нескольким мероприятиям, организованным секретариатом в ходе второй Глобальной недели безопасности дорожного движения ООН 6–12 мая 2013 года. По этому случаю секретариат ЕЭК ООН в сотрудничестве с основными партнерами органи-

зовал ряд мероприятий, в том числе симпозиум по вопросу о региональных подходах к проблеме употребления алкоголя за рулем, интерактивное совещание с участием молодежи и молодых лидеров "Скауты за глобальную безопасность дорожного движения", круглый стол, посвященный проводимому в 2013 году Международному дню повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах, и дискуссионный форум по вопросу о страховании и безопасности дорожного движения. Кроме того, в Италии секретариат ЕЭК ООН установил партнерские отношения с Министерством инфраструктуры и транспорта Италии, компанией АСТМ-СИАС, веб-газетой "Иль джорно" и компанией "ЛеСтраде" для пропаганды Недели безопасности дорожного движения ООН в популярных местных газетах и журналах и распространения 230 000 специально заказанных закладок для книг в местных школах и через киоски платных автомагистралей (ECE/TRANS/ 2014/13).

49. Комитет **принял к сведению** результаты первого Форума по безопасности дорожного движения "Европа–Азия" и сессии WP.1, организованной в Нью-Дели в декабре 2013 года в партнерстве с Министерством дорожного транспорта и автомобильных дорог Индии и Институтом по изучению проблем дорожного движения, а также в сотрудничестве с Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана.

50. Комитет **приветствовал** создание и работу двух новых групп экспертов – по дорожным знакам и сигналам и по повышению безопасности на железнодорожных переездах.

51. Комитет **принял к сведению** информацию Российской Федерации о ее намерении представить проект резолюции Генеральной Ассамблеи ООН по безопасности дорожного движения во всем мире, запланированный к рассмотрению на заседании Генеральной Ассамблеи 10 апреля 2014 года, и **призвал** государства-члены активно поддержать эту инициативу.

## **D. Автомобильный транспорт**

*Документация:* ECE/TRANS/2014/14

52. Г-н Роман Симоненко (Украина), Председатель SC.1, проинформировал Комитет об основных достижениях SC.1 в 2013 году. Комитет **напомнил**, что на своей семьдесят пятой сессии он просил Группу экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), активизировать усилия по достижению консенсуса в отношении предложений по внесению поправок в статью 22-бис ЕСТР, с тем чтобы обеспечить равноправные условия для всех Договаривающихся сторон ЕСТР. Секретариат **проинформировал** Комитет о ходе работы по внесению поправок в ЕСТР (ECE/TRANS/2014/14).

53. Комитет **был также проинформирован** о ходе внедрения цифрового тахографа в регионе ЕЭК; о последних изменениях, связанных с Дополнительным протоколом к Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), касающихся электронной накладной (e-CMR); а также об итогах неофициальной сессии экспертов, проведенной в рамках Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) (24 февраля 2014 года, Женева) с целью обсудить вопрос об учете отдельных аспектов, касающихся "электромобильности", в Соглашении СМА и, возможно, приступить к рассмотрению инфраструктурных требований, обусловленных внедрением интеллектуальных транспортных систем (ИТС) (ECE/TRANS/236, пункт 60). Секретариат **проинформировал также**

Комитет о последних изменениях, связанных с предложением правительства Швейцарии по разработке глобального многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров международными и городскими автобусами ("ОмниБус"). В частности, Комитет **призвал** все заинтересованные правительства принять участие в специальной сессии SC.1, которая запланирована на 30 июня – 1 июля 2014 года в Женеве, с целью дальнейшего обсуждения проекта соглашения "ОмниБус".

54. Комитет **рассмотрел** результаты, достигнутые SC.1 и Группой экспертов по ЕСТР в 2013 году, а также рекомендовал их национальным партнерам, участвующим в работе Группы экспертов по ЕСТР, достичь консенсуса по статье 22-бис.

## Е. Железнодорожный транспорт

*Документация:* ECE/TRANS/SC.2/220, ECE/TRANS/2014/15, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/5, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/8, ECE/TRANS/2014/16

55. Секретариат проинформировал Комитет об основных достижениях SC.2 в 2013 году. Комитет был **ознакомлен** с итогами шестидесятой седьмой сессии SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/220) и **выразил** поддержку усилиям этой Рабочей группы по повышению конкурентоспособности и эффективности железных дорог. Комитет **одобрил** просьбу SC.2 о продлении ее ежегодной сессии с двух до трех дней. Комитет **отметил** важность генерального плана по высокоскоростным поездам и сотрудничества с проектом ТЕЖ, а также деятельность – во взаимодействии с Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), – по разработке механизмов контроля за осуществлением приложения 9 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год).

56. Комитет **заслушал также информацию** о предложении, внесенном Российской Федерацией и поддержанном рядом других правительств и национальных обществ железных дорог, по разработке новой конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы. Российская Федерация выдвинула ряд аргументов в пользу разработки новой конвенции вместо присоединения к устаревшей Конвенции 1952 года. В документе ECE/TRANS/2014/15 были кратко изложены и обобщены замечания, полученные по этому вопросу. Комитет **приветствовал** создание неофициальной группы экспертов для облегчения дальнейшей работы в этой области; **поблагодарил** Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) за его предложение провести первое совещание неофициальной группы в Польше; **поблагодарил** также Российскую Федерацию за ее предложение организовать у себя второе совещание неофициальной группы; **просил** неофициальную группу проинформировать WP.30 и SC.2, которые в свою очередь проинформируют Комитет на его следующей сессии о достигнутом прогрессе.

57. Г-н Алексей Дружинин (Российская Федерация), Председатель Группы экспертов по единому железнодорожному праву, и секретариат проинформировали Комитет о последних изменениях, связанных с работой Группы экспертов. Комитет **приветствовал** усилия в поддержку разработки единого железнодорожного права, в частности итоги пятой (4–5 июля 2013 года) и шестой (2–3 декабря 2013 года) сессий Группы экспертов, которые направлены, как это предусмотрено в Совместной декларации министров о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права от 26 февраля 2013 года, на подготовку правовой основы для



железнодорожных перевозок, впервые охватывающей территорию от Атлантического до Тихого океана, по аналогии с правилами, которые применяются на автомобильном, воздушном и морском транспорте (ECE/TRANS/ 2014/16). Комитет **поблагодарил** экспертов Группы и секретариат за выполненную работу и прогресс, достигнутый в деле создания единого железнодорожного права, и **отметил** значительные усилия по анализу существующих международных конвенций, касающихся различных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, воздушного, внутреннего водного и морского), и связанных с ними соглашений, с тем чтобы определить соответствующие положения и процедуры для выработки единого комплекса транспарентных и предсказуемых регламентов и юридических норм, регулирующих международные железнодорожные транспортные операции.

## **Е. Интермодальные перевозки и логистика**

*Документация:* ECE/TRANS/2014/17; неофициальный документ № 7, ECE/TRANS/WP.24/133 и Add.1-2

58. Г-н Иззет Исик (Турция), Председатель WP.24, сообщил Комитету об основных достижениях WP.24 в 2013 году. Комитет **был проинформирован** о том, что после более чем двух лет интенсивных усилий 22 октября 2013 года WP.24 утвердила Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) с учетом незначительных изменений и поправок, которые были впоследствии согласованы Группой экспертов ИМО/МОТ/ЕЭК ООН (4–6 ноября 2013 года) (ECE/TRANS/2014/17). Текст нового Кодекса ГТЕ, пока только на английском языке, содержится в неофициальном документе № 7.

59. Комитет **согласился** с мнением WP.24 о том, что новый Кодекс ГТЕ, заменив Руководство 1997 года, позволит повысить безопасность работников и других лиц при обработке и перевозке контейнеров по морю и суше. Комитет **выразил надежду** на то, что в скором времени Кодекс ГТЕ будет широко использоваться правительствами, транспортной отраслью и другими заинтересованными сторонами в международных контейнерных перевозках, что они будут на него активно ссылаться и что он может стать важным элементом договоров перевозки и страхования грузов. Комитет **одобрил** новый факультативный Кодекс ГТЕ и **поручил** обеспечить его широкое распространение и применение, в том числе посредством перевода на официальные языки ЕЭК ООН и создания специального веб-сайта по адресу [www.unecce.org/trans/wp24/welcome.html](http://www.unecce.org/trans/wp24/welcome.html) (ECE/TRANS/WP.24/133, пункты 59–67).

60. Компетентные органы в рамках ИМО и МОТ, как ожидается, одобряют этот Кодекс в 2014 году. Комитет **поблагодарил** WP.24 и Группу экспертов за весьма оперативное завершение разработки Кодекса ГТЕ и эффективное сотрудничество с ИМО и МОТ в этом важном вопросе.

61. Комитет **высказал мнение** о том, что мультимодальные перевозки являются ключевым фактором устойчивого развития, и **одобрил** намерение WP.24 продолжать при содействии секретариата цикл мероприятий по годовой теме, как это предусмотрено в "дорожной карте" WP.24 на 2009 год (ECE/TRANS/WP.24/133, пункт 28).

## Г. Внутренний водный транспорт

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/195 и Add.1–2

62. Комитет был **проинформирован** о последних мероприятиях Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) (ECE/TRANS/SC.3/195). В частности, Комитет **отметил**, что пакет поправок к приложениям I и II к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), принятый SC.3 в 2012 году, вступил в силу 15 октября 2013 года. Соответствующая онлайн-база данных ЕЭК ООН, позволяющая осуществлять мониторинг всех стандартов инфраструктуры и параметров сети водных путей категории E, была обновлена и теперь доступна на английском, русском и французском языках.

63. Комитет **отметил** также, что после одобрения им решения об учреждении международной Группы экспертов по взаимному признанию удостоверений судоводителей и согласованию профессиональных требований во внутреннем судоходстве (МГЭ) (ECE/TRANS/236, пункт 30) SC.3 решила провести в ходе сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях в июне 2014 года первое совещание МГЭ продолжительностью в полдня.

64. Кроме того, Комитет **отметил**, что в соответствии с его просьбой рассмотреть вопрос о подготовке и организации глобальной конференции высокого уровня по внутреннему судоходству (ECE/TRANS/236, пункт 31) SC.3 в предварительном порядке обсудила ее формат, рамки и график работы. После консультаций с заинтересованными сторонами SC.3 намерена сформулировать предложение по этому мероприятию, которое будет проведено, возможно, в 2016 году.

65. Комитет **выразил поддержку** стратегии SC.3 и ее работе, проводимой в тесном сотрудничестве с речными комиссиями, в целях завершения существенного пересмотра Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (пятое издание ЕПСВВП). Новое пересмотренное издание послужит основой и будет представлять собой базовый свод стандартных нормативных положений для правил плавания и сигнализации на европейских внутренних водных путях. Комитет **поддержал также** деятельность SC.3 по согласованию стандартов для Общеевропейской речной информационной службы (РИС), включая, в частности, резолюцию № 48 ЕЭК ООН "Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС)", технические требования которой стали в 2013 году обязательными для всех государств – членов Европейского союза (регламент ЕС № 909/2013).

## Н. Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция о согласовании, Конвенция МДП, проект eTIR и другие меры по облегчению таможенного транзита)

*Документация:* ECE/TRANS/2014/18, ECE/TRANS/2014/19

66. Г-н Александр Федоров (Украина), Председатель Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), проинформировал Комитет об основных достижениях WP.30 в 2013 году. Г-н Гилем Андриё (Франция), Председатель Административного комитета МДП (АС.2), проинформировал Комитет об основных достижениях АС.2 в 2013 году. Комитет **принял к сведению** и **поддержал** итоги недавней деятельности секретариата, Договари-

вающихся сторон и WP.30 в целях, в частности, укрепления Конвенции о согласовании 1982 года и Конвенции МДП 1975 года (ECE/TRANS/2014/18). Учитывая, что на переговорах в рамках ВТО по соглашению об упрощении процедур торговли, состоявшихся в ходе Конференции на уровне министров на Бали в декабре 2013 года, был достигнут консенсус, Комитет **отметил**, что окончательное соглашение содержит положения о более быстрых и более эффективных таможенных процедурах благодаря эффективному сотрудничеству между таможенными и другими соответствующими властями по вопросам упрощения процедур торговли и контроля за соблюдением таможенных правил. В этой связи Конвенция о согласовании может рассматриваться в качестве одного из ключевых элементов в деле эффективного осуществления Соглашения об упрощении процедур торговли, поэтому будет приветствоваться более тесное сотрудничество с ВТО в деле продвижения Конвенции о согласовании.

67. В частности, Комитет **был проинформирован** о том, что в октябре 2013 года вступил в силу обширный пакет поправок к Конвенции МДП (новая часть III приложения 9 к Конвенции МДП). Поправки вводят условия и требования для выдачи международной организации (в настоящее время – Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)) разрешения в отношении принятия ответственности за эффективную организацию и функционирование международной системы гарантий, а также за печатание и распространение книжек МДП. Эти поправки, которые стали важным шагом на пути к повышению прозрачности системы МДП, были учтены в тексте нового соглашения между ЕЭК ООН и МСАТ на 2014–2016 годы.

68. Комитет **отметил** продолжающиеся территориальные ограничения в применении Конвенции МДП в Российской Федерации, которые большинство Договаривающихся сторон Конвенции рассматривают как нарушение международных обязательств, **подчеркнул**, что Конвенция МДП – важный инструмент для экономик ее государств-участников и что в общих интересах всех Договаривающихся сторон добиться последовательного и полного осуществления Конвенции в будущем, и заявил о необходимости как можно скорее обеспечить ее полное эффективное применение. Комитет **предложил** всем заинтересованным сторонам приложить максимальные усилия для достижения консенсуса и разрешения нынешних проблем. Комитет **подчеркнул** также необходимость реализации недавно внесенных в Конвенцию изменений, касающихся прозрачности.

69. Кроме того, Комитет **был проинформирован** о ходе осуществления проекта eTIR, включая результаты анализа затрат–выгод (АЗВ) и различные правовые варианты введения eTIR, а также о соответствующем проекте, финансируемом по линии Счета развития Организации Объединенных Наций, под названием "Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции". Комитет **настоятельно призвал** все Договаривающиеся стороны активизировать усилия по завершению и запуску проекта eTIR, принимая во внимание тот факт, что его реализация позволит не только повысить эффективность функционирования Конвенции МДП на практике, но и обеспечит большую прозрачность и ответственность. В контексте этой деятельности Комитет **поддержал** усилия по продолжению проекта eTIR и **продлил** мандат Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) на 2014 год. Наконец, Комитет **дал указания** относительно дальнейших действий WP.30 и секретариата по совершенствованию функционирования системы МДП.

## I. Перевозка опасных грузов

*Документация:* Неофициальный документ № 8, ST/SG/AC.10/C.3/86 и Add.1, ST/SG/AC.10/C.3/88, ST/SG/AC.10/C.4/50, ST/SG/AC.10/C.4/52, ECE/TRANS/WP.15/219, ECE/TRANS/WP.15/221, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132 и Add.1–2, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48 и Add.1–2, ECE/ADN/24 ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50 и Add.1, ECE/ADN/26, ECE/TRANS/238

70. Секретариат и г-н Жозе Альберту Франку (Португалия), Председатель Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15), **принформировали** Комитет о самых последних изменениях, связанных с деятельностью Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета; Подкомитета экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ; WP.15; Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (WP.15/AC.1); Совместного совещания экспертов по Правилам, прилагаемым к ВОПОГ (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ) (WP.15/AC.2); а также Административного комитета ВОПОГ. В период после предыдущей сессии КВТ все шесть органов провели по два совещания.

71. Комитет **отметил**, что 25 июля 2013 года Экономический и Социальный Совет принял резолюцию 2013/25 о работе Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ (см. неофициальный документ № 8) и что WP.15, Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ<sup>2</sup> и Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ уже предприняли или предпринимает действия, требуемые в соответствии с пунктами 3, 4, 5 и 6 постановляющей части раздела А этой резолюции. Комитет **отметил также**, что в соответствии с пунктом 2 постановляющей части разделов А и В секретариат уже опубликовал восемнадцатое пересмотренное издание Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила (на английском, испанском, русском и французском языках), поправку 2 к пятому пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям (на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках) и пятое пересмотренное издание Согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ (СГС) (на английском, испанском, и французском языках). В ближайшее время должны быть опубликованы варианты на других языках.

72. Комитет **отметил**, что число Договаривающихся сторон ДОПОГ по-прежнему насчитывает 48. Протокол о внесении поправок в статьи 1 а), 14 1) и 14 3) б) ДОПОГ, принятые на Конференции Договаривающихся сторон 28 октября 1993 года, еще не вступил в силу, поскольку не все Договаривающиеся стороны ДОПОГ стали участниками этого Протокола. Его участниками стали тридцать три Договаривающиеся стороны, и Комитет **настоятельно призвал** остальные Договаривающиеся стороны (Азербайджан, Беларусь, Боснию и Герцеговину, бывшую югославскую Республику Македония, Исландию, Казах-

<sup>2</sup> Правила международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ), Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

стан, Мальту, Марокко, Сербию, Таджикистан, Тунис, Турцию, Украину, Хорватию и Черногорию) предпринять необходимые шаги, с тем чтобы Протокол мог вступить в силу.

73. Комитет **отметил** также, что число Договаривающихся сторон Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) по-прежнему составляет семнадцать.

74. Комитет **отметил**, что WP.15 одобрила общие поправки к МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ, принятые Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (WP.15/АС.1) в течение двухлетнего периода, и приняла поправки, относящиеся к ДОПОГ, в частности поправки, касающиеся цистерн, оборудованных устройствами для добавления присадок, подготовки водителей и свидетельств о подготовке водителей. Комитет **поручил** секретариату подготовить сводный перечень всех принятых поправок для вступления в силу 1 января 2015 года, с тем чтобы в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 14 ДОПОГ, их можно было включить в официальное предложение. Все эти поправки должны вступить в силу 1 января 2015 года.

75. Комитет **отметил**, что Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ принял целый ряд новых положений, касающихся перевозки опасных грузов судами внутреннего плавания, в том числе, например, средств эвакуации с судов в чрезвычайных ситуациях, а также перевозки сжиженного природного газа (СПГ) в качестве груза на борту танкеров. Он продолжил также обсуждение вопроса о предоставлении временных отступлений для использования СПГ в качестве топлива для обеспечения движения судов, перевозящих опасные грузы.

76. Административный комитет ВОПОГ принял все проекты поправок, подготовленные Комитетом по вопросам безопасности в 2013 году и в январе 2014 года, т.е. набор поправок, которые должны вступить в силу 1 января 2015 года и которые обеспечат согласование ВОПОГ с ДОПОГ и МПОГ.

77. Комитет **согласился** с предложениями WP.15 и Административного комитета ВОПОГ о том, чтобы полные тексты ДОПОГ и ВОПОГ с поправками, вступающими в силу с 1 января 2015 года, были консолидированы и опубликованы секретариатом достаточно заблаговременно до этой даты, что позволило бы странам подготовиться к их эффективному выполнению до вступления данных поправок в силу.

78. Комитет **с интересом отметил** ход работы Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, касающейся телематики (ECE/TRANS/WP.15/АС.1/132, пункт 103), и **настоятельно рекомендовал** ему продолжить эту деятельность в качестве пилотного проекта, который должен быть связан с более общей работой по развитию интеллектуальных транспортных систем в целях осуществления на основе нормативно-правовой базы МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ к 2019 году.

79. Комитет **с удовлетворением отметил**, что в рамках мероприятий Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, связанных с обязательной отчетностью о происшествиях в ходе внутренних перевозок опасных грузов и с оценкой рисков, правительства нескольких стран вызвались ввести сведения об авариях и инцидентах в базу данных, представленную правительством Франции и адаптированную секретариатом, и **призвал** Договаривающиеся стороны МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ принять активное участие в этом проекте с целью архивирования в секретариате всех соответствующих данных, которые необходимы для принятия решений в процессе разработки нормативных мер на основе анализа и оценки рисков.

80. Комитет с удовлетворением **отметил**, что в соответствии с поручением семьдесят пятой сессии секретариат опубликовал "дорожную карту" по созданию административных структур, необходимых для применения ДОПОГ, которая содержится в приложении IV к документу ECE/TRANS/WP.15/217, и **предложил** всем Договаривающимся сторонам ДОПОГ и государствам, заинтересованным в присоединении к ДОПОГ, принять во внимание эту "дорожную карту" для обеспечения надлежащего осуществления его требований.

## **Ж. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.11/228

81. Г-н Тельму Нобре (Португалия), Председатель Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11), проинформировал Комитет об основных достижениях WP.11 в 2013 году.

82. Комитет **отметил**, что предложенные поправки к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), принятые на шестьдесят восьмой сессии WP.11 в октябре 2012 года и предусматривающие внесение изменений в свидетельство о соответствии СПС (ECE/TRANS/WP.11/226, приложение I), будут сочтены принятыми в июне 2014 года, если не поступит никаких возражений.

83. Комитет **отметил**, что после вступления в силу 23 сентября 2013 года поправок, касающихся испытания новых многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами, секретариат выпустил новый сводный текст СПС в качестве издания Организации Объединенных Наций для продажи (ECE/TRANS/232).

84. Комитет **отметил** также, что на своей шестьдесят девятой сессии (8–11 октября 2013 года) WP.11 утвердила два новых класса отопляемого транспортного средства СПС для учета условий в странах, где температура в зимний период года обычно ниже  $-20^{\circ}\text{C}$  и где требуется обогрев для поддержания нужной температуры продовольственных грузов (ECE/TRANS/WP.11/228, приложение I). Комитет **отметил**, что WP.11 утвердила также предложенные поправки к СПС и замечания для включения в Справочник СПС по незначительным приемлемым внутренним изменениям для изотермических транспортных средств без необходимости повторного испытания (ECE/TRANS/WP.11/228, приложение III).

85. Комитет **был проинформирован** о том, что WP.11 изменила свои правила процедуры (ECE/TRANS/WP.11/222/Add.1) посредством введения требования о том, чтобы в соответствующих случаях предложения по внесению поправок в СПС включали оценку экологических последствий предложения в дополнение к обоснованию стоимости, практической осуществимости и исполнимости (ECE/TRANS/WP.11/228, приложение IV).

86. Комитет **отметил**, что в целях соблюдения процедуры внесения поправок, предусмотренной в самом СПС, решения WP.11 по проектам поправок к СПС принимаются единогласно; **отметил** также потребность в обеспечении надлежащего развития системы СПС; **предложил** WP.11 оценить необходимость пересмотра используемой ею процедуры принятия решений; **настоятельно рекомендовал** Договаривающимся сторонам по мере возможности воздерживаться от возражений против поправок, что препятствует развитию СПС; **призвал** WP.11 рассмотреть возможность расширения сферы охвата Соглаше-

ния, например путем добавления приложения, которое могло бы применяться Договаривающимися сторонами на добровольной основе.

## **VII. Вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 5 повестки дня)**

87. Комитет был **проинформирован** секретариатом о вопросах, вытекающих из последних решений ЕЭК ООН, ЭКОСОС и других органов и конференций Организации Объединенных Наций, которые представляют интерес для Комитета.

## **VIII. Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2013 году (пункт 6 повестки дня)**

*Документация: ECE/TRANS/2014/20*

88. Комитету **был представлен** всеобъемлющий доклад о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2013 году по административному сопровождению 58 конвенций, соглашений и другого рода правовых документов Организации Объединенных Наций, которые составляют международную нормативно-правовую базу в области автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также в области перевозки опасных грузов и конструкции транспортных средств (ECE/TRANS/2014/20). Эта деятельность осуществлялась в форме диалога по вопросам политики и нормативно-правовой работы, аналитической работы, а также мероприятий по наращиванию потенциала и оказанию технической помощи. В проекте годового доклада делегатам КВТ была представлена краткая информация в формате, пригодном для широкого распространения.

## **IX. Вопросы для одобрения Комитетом и вопросы информативного характера (пункт 7 повестки дня)**

### **A. Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета**

*Документация:*

ECE/TRANS/WP.1/139, ECE/TRANS/WP.1/141 и Corr.1

ECE/TRANS/WP.5/54

ECE/TRANS/WP.6/165

ECE/TRANS/WP.11/228

ECE/TRANS/WP.15/219, ECE/TRANS/WP.15/221, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132 и Add.1 и 2, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48 и Add.1 и 2, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50

ECE/TRANS/WP.24/133 и Add.1 и 2, ECE/TRANS/WP.29/1102

ECE/TRANS/WP.29/1104 и Add.1, ECE/TRANS/WP.29/1106

ECE/TRANS/WP.30/266, ECE/TRANS/WP.30/268 и Corr.1,  
ECE/TRANS/WP.30/270, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113,  
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/115

ECE/TRANS/SC.1/400, ECE/TRANS/SC.1/S/392

ECE/TRANS/SC.2/220

ECE/TRANS/SC.3/195 и Add.1 и 2

89. Комитет **одобрил** в целом доклады и деятельность своих вспомогательных органов и **поручил** секретариату включить необходимые ссылки в полный текст доклада КБТ на основе соответствующих аннотаций, содержащихся в настоящем документе.

## **В. Подготовка обследований движения по автомобильным дорогам категории Е и на железнодорожных линиях категории Е 2015 года**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.6/165, ECE/TRANS/WP.6/2013/4 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.6/2013/5

90. Г-жа Ольга Каствова (Чешская Республика), Председатель Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), проинформировала Комитет об основных достижениях WP.6 в 2013 году. Комитет **утвердил** проект резолюции по обследованию движения по автомобильным дорогам категории Е 2015 года (ECE/TRANS/WP.6/165, приложение III) и рекомендации для правительств относительно этого обследования (ECE/TRANS/WP.6/2013/4 и Corr.1), которые были приняты Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6) (см. приложение II).

91. Комитет **утвердил** также проект резолюции по обследованию движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 года (ECE/TRANS/WP.6/165, приложение IV) и рекомендации для правительств относительно этого обследования (ECE/TRANS/WP.6/2013/5), которые были приняты WP.6 (см. приложение III).

92. Комитет **предложил** всем своим государствам-членам принять более активное участие в сборе данных, который координируется WP.6 посредством общего вопросника; в этой связи **рекомендовал** WP.6 продолжить мероприятия по наращиванию потенциала, оказывая методологическую поддержку, в частности странам Восточной Европы, Центральной Азии и Южного Кавказа.

93. Комитет **призвал** секретариат активизировать работу по распространению результатов обследования движения по автомобильным дорогам категории Е и на железнодорожных линиях категории Е, в частности данных, отраженных на общеевропейской карте.



## **X. Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту (пункт 8 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2014/21

94. Комитет **принял во внимание** результаты совещаний Бюро, проведенных в 2013 году в рамках рассмотрения соответствующих пунктов повестки дня Комитета (ECE/TRANS/2014/21). Комитет ознакомился с решениями Бюро по соответствующим пунктам его повестки дня.

95. Комитет **отметил**, что на семидесятой сессии он постановил следующее:

а) его годовые сессии будут разделены на три части: вопросы, связанные с выработкой политики, технические вопросы и вопросы отчетности;

б) обсуждения будут сосредоточены на проблемах, нуждающихся в рассмотрении и требующих принятия решений со стороны Комитета;

с) будет утверждаться перечень основных решений;

д) все вопросы информативного характера и вопросы, требующие официального одобрения Комитетом, будут рассматриваться в целом на основе аннотированной повестки дня, распространенной секретариатом.

96. Комитет далее **отметил**, что утверждение доклада о работе его семьдесят шестой сессии будет ограничено принятием перечня основных решений, а полный текст доклада Комитета будет распространен на более позднем этапе.

## **XI. Доклад Комитета Исполнительному комитету ЕЭК ООН (пункт 9 повестки дня)**

97. Комитет **был проинформирован** о том, что была восстановлена практика представления председателями Комитета Исполнительному комитету ЕЭК ООН (Исполкому) докладов об итогах работы сессий Комитета, и **поручил** своему Председателю проинформировать Исполком о выводах Комитета.

## **XII. Утверждение двухгодичной оценки работы Комитета за 2012–2013 годы (пункт 10 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2014/22 и Согг.1

98. Комитет **рассмотрел и утвердил** оценку результативности программы в 2012–2013 годах (двухгодичная оценка) в отношении подпрограммы по транспорту (ECE/TRANS/2014/22). Этот документ содержит обзор оценок результативности подпрограммы по транспорту и составлен в соответствии с решением Комиссии, в котором содержится просьба в адрес каждого секторального комитета проводить двухгодичные оценки, а также обзор плана двухгодичной оценки результативности, который Комитет по внутреннему транспорту принял на своей семьдесят четвертой сессии в 2012 году.

### **ХIII. Программа работы и двухгодичная оценка на 2014–2015 годы и Стратегические рамки на 2016–2017 годы (пункт 11 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2014/23, ECE/TRANS/2014/24, ECE/TRANS/2014/25

99. Комитет имел в своем распоряжении документ ECE/TRANS/2014/23, содержащий проект программы работы в рамках подпрограммы по транспорту на период 2014–2015 годов. На своей сессии в ноябре 2013 года Бюро рассмотрело этот проект программы и постановило рекомендовать его Комитету для утверждения.

100. Комитет **рассмотрел** и **принял** свою программу работы на двухгодичный период 2014–2015 годов для последующего официального утверждения Исполнительным комитетом ЕЭК ООН. Комитет **отметил**, что у него будет возможность скорректировать свою программу работы в течение двухгодичного периода и что такие изменения будут отражены в отдельном документе.

101. Результаты/мероприятия, перечисленные в данном документе, соответствуют предлагаемому бюджету по программам ЕЭК ООН на 2014–2015 годы. Результаты/мероприятия перечислены в кластере видов деятельности, к которому они относятся, в разбивке по следующим основным категориям: а) совещания и соответствующая дискуссионная документация; б) публикации и другие информационные материалы; с) техническое сотрудничество, включая семинары, рабочие совещания, учебные заседания и консультационные услуги.

102. Комитет **рассмотрел** также и **принял** план двухгодичной оценки (2014–2015 годы) для подпрограммы по транспорту, содержащийся в документе ECE/TRANS/2014/24. На своей сессии в ноябре 2013 года Бюро рассмотрело этот план оценки и постановило рекомендовать его Комитету для утверждения.

103. Соответствующие показатели достижения результатов вместе с базовыми и целевыми данными, на основании которых будет измеряться результативность, указаны с целью облегчить задачу Комитета при оценке того, все ли мероприятия, необходимые для достижения ожидаемых результатов, были включены в этот план.

104. Кроме того, Комитет **рассмотрел** и **принял** проект Стратегических рамок на 2016–2017 годы для подпрограммы по транспорту (ECE/TRANS/2014/25). В соответствии с процессом планирования программ ЕЭК ООН проект Стратегических рамок должен быть рассмотрен секторальными комитетами (или их бюро, если комитеты не заседали в течение последних четырех месяцев 2013 года) до его представления Исполнительному комитету ЕЭК ООН в ноябре/декабре 2013 года и в Центральные учреждения Организации Объединенных Наций в начале 2014 года. На своей ноябрьской сессии 2013 года Бюро рассмотрело проект этого предложения и постановило рекомендовать его Комитету для утверждения.

#### **XIV. Проект плана работы на 2014–2018 годы (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2014/26

105. Комитет **одобрил** в целом проект плана работы на период 2014–2018 годов, содержащийся в документе ECE/TRANS/2014/26, и решил предусмотреть двухнедельный период, в течение которого государства-члены могут высказать свои замечания по существу этого проекта. Комитет постановил, что изменения в окончательном плане работы будут отражены в приложении к докладу Комитета (приложение IV).

#### **XV. Выборы должностных лиц для сессий Комитета в 2015 и 2016 годах (пункт 13 повестки дня)**

106. Комитет **избрал** г-на Ежи Кленевски (Польша) Председателем, а г-на Сергея Андреева (Российская Федерация) и г-жу Изабель Пайе (Франция) заместителями Председателя для сессий, которые состоятся в 2015 и 2016 годах.

#### **XVI. Состав Бюро Комитета в 2015 и 2016 годах (пункт 14 повестки дня)**

107. Комитет **избрал** следующих членов Бюро на двухлетний период:

Председатель:	г-н Ежи Кленевски	(Польша)
Заместители Председателя:	г-жа Изабель Пайе	(Франция)
	г-н Сергей Андреев	(Российская Федерация)
Члены:	г-н Фарид Валиев	(Азербайджан)
	г-н Сергей Дубина	(Беларусь)
	г-н Кристоф Шоккарт	(Бельгия)
	г-н Бьёрн Ориволь	(Германия)
	г-н Антонио Эрарио	(Италия)
	г-н Боб Аудсхорн	(Нидерланды)
	г-жа Адриана Пакуруару	(Румыния)
	г-н Жан-Клод Шнёвли	(Швейцария)
	г-н Роман Симоненко	(Украина)
	г-н Тахир Алиев	(Узбекистан)

108. Европейской комиссии будет направлено стандартное приглашение присутствовать на совещаниях Бюро в качестве наблюдателя.

## **XVII. Перечень публикаций на период 2016–2017 годов (пункт 15 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2014/27

109. Комитет **принял к сведению** информацию о результатах работы по выпуску публикаций за двухлетний период 2012–2013 годов и выразил свою решительную поддержку необходимости укрепления публикационной деятельности в рамках подпрограммы по транспорту.

## **XVIII. Расписание совещаний в 2014 году (пункт 16 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2014/28

110. Комитет **утвердил** расписание совещаний в 2014 году и на январь–март 2015 года (ECE/TRANS/2014/28).

## **XIX. Изменения на транспорте в Европейском союзе (пункт 17 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2014/29

111. Г-н Рикардо Паскуаль Бремон из Генерального директората по мобильности и транспорту Европейской комиссии **проинформировал** Комитет о наиболее важных законодательных инициативах и инициативах в области политики, связанных с транспортом и предпринятых Европейским союзом в 2013 году (ECE/TRANS/2014/29).

## **XX. Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума (пункт 18 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № 9

112. Комитет был **проинформирован** г-жой Еленой Шатберашвили, представляющей Международный транспортный форум (МТФ), о последних изменениях, связанных с работой Международного транспортного форума, и в частности сотрудничеством между МТФ и ЕЭК ООН (неофициальный документ № 9).

## **XXI. Деятельность других организаций, представляющая интерес для Комитета (пункт 19 повестки дня)**

113. Комитет **заслушал** информацию представителей других организаций об их деятельности за последнее время, которая представляет интерес для Комитета.

**XXII. Совещание председателей вспомогательных органов Комитета по вопросу об участии Договаривающихся сторон, не являющихся членами ЕЭК, в деятельности вспомогательных органов Комитета и о путях укрепления сотрудничества (полуторачасовое совещание с ограниченным участием – только для делегатов от правительств) (пункт 20 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № 10

114. Комитет **напомнил**, что председатели вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов ЕЭК ООН, члены Бюро и делегаты от правительств, присутствовавшие на семьдесят четвертой и семьдесят пятой сессиях Комитета, участвовали соответственно во втором и третьем совещаниях председателей вспомогательных органов Комитета. Эти совещания (с ограниченным участием – только для делегатов от правительств) дали возможность председателям вспомогательных органов Комитета сосредоточиться на обзоре реформы ЕЭК ООН, а также на вопросах, касающихся укрепления сотрудничества, взаимодействия, взаимозависимости и обмена опытом.

115. Комитет **приветствовал** организацию четвертого совещания председателей вспомогательных органов Комитета и **подтвердил** свою рекомендацию проводить такие совещания регулярно в ходе сессий Комитета. Всем делегатам от правительств было предложено принять участие в этом совещании. Предварительная повестка дня была распространена в качестве неофициального документа № 10 вместе с другими соответствующими документами. Комитет отметил, что с учетом того факта, что в совещании примут участие только делегаты от правительств, итоги обсуждений будут распространены в виде выводов Председателя (ECE/TRANS/2014/R.1) среди председателей вспомогательных органов Комитета, членов Бюро и правительственных делегаций.

**XXIII. Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 21 повестки дня)**

116. Комитет **отметил**, что семьдесят седьмую сессию в предварительном порядке планируется провести в Женеве 24–26 февраля 2015 года.

**XXIV. Утверждение перечня основных решений семьдесят шестой сессии (пункт 22 повестки дня)**

117. Комитет **утвердил** перечень основных решений семьдесят шестой сессии.

## Приложение I

### **Сегмент по вопросам политики на тему: "Инновации для устойчивого внутреннего транспорта и устойчивой мобильности" (25 февраля 2014 года)**

#### **Выводы Председателя**

##### **A. Введение**

1. На сессии выступили следующие высокопоставленные докладчики: д-р Астрид Мон, заместитель Генерального директора, Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры Германии; г-жа Сейя Миеттинен-Бельверг, старший советник, Министерство транспорта и связи Финляндии; г-н Рон Медфорд, директор по безопасности автономных автомобилей, "Гугл[икс]"; профессор Виктор Доенин, заведующий кафедрой "Интеллектуальные транспортные системы", Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ); д-р Райнер Хёгер, директор по инженерному управлению, автомобильным системам и технологиям, "Континентал отомотив ГмБХ"; г-н Карло ван де Вейер, директор, стратегическое направление "Умная мобильность", Технический университет Эйндховена и Королевский инженерный институт Нидерландов; профессор Владимир Соловьев, ученый секретарь Ученого совета, заведующий кафедрой информационных технологий, Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ); и г-н Александр Прина, директор по общему планированию, Республика и кантон Женева. В начале сегмента по вопросам политики вступительные заявления сделали г-н Свен Алкалай, Исполнительный секретарь ЕЭК ООН; г-н Сергей Аристов, Почетный председатель сегмента по вопросам политики, статс-секретарь, заместитель министра транспорта Российской Федерации; и г-жа Эва Мольнар, директор Отдела транспорта ЕЭК ООН. В роли модератора выступлений и обсуждения выступил г-н Андрэ Шнайдер, вице-президент по планированию и логистике Лозаннского федерального политехнического университета. В сессии приняли участие более 150 участников от 42 стран, Европейской комиссии и 36 международных и неправительственных организаций.

2. 2014 год стал важной вехой в переговорах по рамочной программе устойчивого развития на период после 2015 года, которая будет включать устойчивый транспорт и устойчивую мобильность в качестве одной или нескольких целей устойчивого развития. Устойчивый транспорт и устойчивая мобильность лежат в основе работы Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), который является уникальным межправительственным органом в области внутреннего транспорта (автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, перевозок опасных грузов, правил, касающихся транспортных средств, и упрощения процедур пересечения границ), и, таким образом, играет ключевую роль в деятельности, связанной с конвенциями и соглашениями по вопросам транспорта.

3. В свете вышеизложенного сегмент по вопросам политики был посвящен инновациям, направленным на обеспечение устойчивой мобильности и устойчивого транспорта. Сегмент был разделен на два заседания. Первое было по-

священо теме "Инновации для инфраструктуры и транспортных средств завтрашнего дня". На втором заседании обсуждалась тема "Инновации для управления мобильностью, регулирования институциональной среды и политики".

## **В. Основные выводы**

4. Участники согласились с тем, что инновации для устойчивой мобильности и устойчивого транспорта могут способствовать решению многих современных транспортных проблем, связанных в том числе с нехваткой инфраструктуры, нагрузкой на окружающую среду, глобальным кризисом в области безопасности дорожного движения и отсутствием надлежащего финансирования. Обсуждения показали, что спрос на инновации как на средство реагирования на ключевые вызовы в сфере безопасности дорожного движения, демографических изменений (старение населения), экономических издержек из-за перегруженности транспортных сетей и социальной динамики (включая людей с особыми потребностями) будет расти. Тем не менее, несмотря на нынешние успехи, инновационный потенциал для развития устойчивой мобильности и устойчивого транспорта задействован далеко не полностью.

5. Состоявшиеся обсуждения позволяют сделать пять общих выводов. Во-первых, все участники согласились с тем, что сегодня уже имеются технологии, необходимые для "прыжка в будущее", хотя и нет полного согласия о том, что именно требуется для такого "прыжка". Например, если говорить о применении инноваций в транспортных средствах, еще не существует всеобъемлющего нормативного режима, который облегчил бы переход к частичному или полному автоматическому вождению при гарантии сохранения высоких стандартов качества и безопасности.

6. Во-вторых, традиционные системы управления движением все более и более устаревают, что, возможно, потребует пересмотра роли соответствующих ведомств. Потенциал интеллектуальных транспортных систем в урегулировании многих современных проблем в области управления движением реализован не полностью, поскольку на национальном и международном уровне существующие решения интегрированы недостаточно эффективно, что не позволяет расширять их применение и обеспечить их интероперабельность.

7. В-третьих, в качестве одной из приоритетных задач следует рассматривать диверсификацию энергетической базы транспорта и активизацию рынка электромобилей посредством развития инфраструктуры, в том числе инфраструктуры для использования альтернативных видов топлива и биотоплива.

8. В-четвертых, требуются инновационные подходы со стороны правительства. Инновации не ограничиваются частным сектором, а нуждаются в надлежащих правительственных мерах, направленных на поощрение, ускорение внедрения и поддержку благоприятных изменений при сдерживании нежелательных тенденций. Эти меры могут касаться разработки и осуществления политики или регулирования и реформирования институциональных механизмов. Например, без всякого сомнения, необходимо провести реформирование и реорганизацию системы управления дорожным движением, железнодорожного движения и всех сфер транспортного сектора. Вместе с тем эти реформы сопряжены с риском, поскольку они могут серьезным образом отразиться на показателях эффективности транспортной отрасли страны и в конечном счете экономике и обществе в целом. Поэтому к инновациям нужно подходить взвешенно и системно.

## С. Заключение

9. Сегодня уже существуют либо готовы к реализации многочисленные инновационные решения, направленные на обеспечение устойчивой мобильности и устойчивого транспорта, которые могут кардинальным образом изменить транспортный сектор. Для успешного применения таких решений, среди прочего, необходимо использовать уже накопленный опыт и знания и адаптировать их к конкретным условиям на местном и национальном уровне. Процесс передачи и адаптации знаний требует активизации обмена передовой практикой и ее распространения. Непременным условием снижения барьеров на пути разработки и внедрения инновационных решений являются партнерские отношения и международное сотрудничество. Значительную роль в этих усилиях может сыграть секретариат ЕЭК ООН.

10. Рекомендуется рассмотреть вопрос о роли, которую может играть КВТ в качестве международной платформы для предоставления помощи директивным органам, распространения передовой практики, создания потенциала и проведения аналитических исследований. Такой подход отвечает тем задачам, которые КВТ успешно выполняет с момента своего создания, и его приверженности делу поощрения устойчивой мобильности и устойчивого транспорта.



## Приложение II

### **Проект резолюции об обследовании движения по автомобильным дорогам категории Е и составлению перечня основных стандартов и параметров на междугородных магистралях в Европе в 2015 году ("Обследование движения по автомобильным дорогам категории Е 2015 года")**

Проект резолюции № ...

Обследование движения по автомобильным дорогам категории Е и составление перечня основных стандартов и параметров на междугородных магистралях в Европе в 2015 году ("Обследование движения по автомобильным дорогам категории Е 2015 года")

*Комитет по внутреннему транспорту,*

*принимая во внимание* последний пункт своей резолюции № 169 от 15 января 1954 года (E/ECE/TRANS/445),

1. *Предлагает* правительствам:

а) провести обследование движения по автомобильным дорогам категории Е на своей национальной территории в соответствии с Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА) по состоянию на 2015 год и рекомендациями для правительств относительно обследования движения по автомобильным дорогам категории Е и составления перечня основных стандартов и параметров на международных автомагистралях в Европе в 2015 году (Обследование движения по автомобильным дорогам категории Е 2015 года), изложенными в документах ЕЭК ООН (ECE/TRANS/WP.6/2013/4 и Corr.1), используя в качестве базового года 2015 год;

б) представить результаты обследования движения по автомобильным дорогам категории Е 2015 года в секретариат ЕЭК ООН, по возможности до **1 ноября 2016 года**, в соответствии с рекомендациями, изложенными в документах ЕЭК ООН ECE/TRANS/WP.6/2013/4 и Corr.1;

2. *рекомендует* правительствам провести обследование движения на других дорогах за пределами городов на своей национальной территории, по возможности с применением методов, изложенных в рекомендациях, упомянутых в пункте 1 а) выше;

3. *просит* правительства проинформировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) до **30 сентября 2014 года** о том, согласны ли они применять положения настоящей резолюции.

## Приложение III

### **Проект резолюции об обследовании движения на железнодорожных линиях категории Е в Европе в 2015 году ("Обследование движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 года")**

Проект резолюции № ...

Обследование движения на железнодорожных линиях категории Е в Европе в 2015 году  
("Обследование движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 года")

*Комитет по внутреннему транспорту,*

*ссылаясь* на свою резолюцию № 260, принятую 26 февраля 2009 года (ECE/TRANS/206, приложение III),

1. *Предлагает* правительствам:

а) провести обследование движения на железнодорожных линиях категории Е на своей национальной территории в соответствии с Европейским соглашением о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) по состоянию на 2015 год и Европейским соглашением о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) по состоянию на 2015 год и на основе рекомендаций для правительств, касающихся обследования движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 года, изложенных в документе ECE/TRANS/WP.6/2013/5 ЕЭК ООН;

б) представить результаты объединенного обследования движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 года в секретариат ЕЭК ООН, по возможности до **30 июня 2017 года**, в соответствии с рекомендациями, изложенными в документе ЕЭК ООН ECE/TRANS/WP.6/2013/5;

2. *рекомендует* правительствам провести обследование движения на других железнодорожных линиях за пределами городов на их национальной территории, по возможности с применением методов, изложенных в рекомендациях, упомянутых в пункте 1 а) выше;

3. *просит* правительства проинформировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) до **30 сентября 2014 года** о том, согласны ли они применять положения настоящей резолюции.

## Приложение IV

### Изменения в плане работы на 2014–2018 годы\*

#### 1. Раздел VII, подпрограмма 02.5: Железнодорожный транспорт

Пункт 02.5.2 изменить следующим образом:

"02.5.2 *Согласование требований, касающихся международных железнодорожных перевозок, включая вопросы **правового регулирования железнодорожных перевозок (единого железнодорожного права), безопасности и охраны на железнодорожном транспорте, и их облегчения.*** Очередность: 1

*Пояснение:*

- a) Упрощение и согласование административных формальностей, в частности в связи с документами и процедурами при пересечении границ.
- b) Согласование унифицированных требований, касающихся использования железнодорожной инфраструктуры.
- c) Разработка предложений и подготовка исследований, направленных на укрепление, консолидацию и расширение позиций железнодорожного транспорта на рынках международных транспортных услуг.
- d) Анализ проблем, связанных с согласованием и усовершенствованием требований к безопасности и охране на железнодорожном транспорте.
- e) Рассмотрение перспектив принятия правовых положений, применимых к договору перевозки ~~грузов~~ и пассажиров железнодорожным транспортом, в целях создания стандартного правового режима (~~согласование и/или унификация режимов СМГС/СМПС<sup>4</sup> и ЦИМ/МПК<sup>5</sup>~~).
- f) **Унификация международного железнодорожного права с целью обеспечить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом от Атлантического до Тихого океана (единым железнодорожным правом) и согласование требований, касающихся международных железнодорожных перевозок, включая вопросы безопасности и охраны на железнодорожном транспорте, и их облегчения. Разработка единого комплекса транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, регулирующих евро-азиатские железнодорожные перевозки во всех заинтересованных странах, что позволит упростить процедуры пересечения границ, особенно в случае транзитных перевозок".**

\* Для упрощения сопоставления предлагаемых изменений в плане работы на 2014–2018 годы, который содержится в документе ECE/TRANS/ 2014/26, секретариат выделил добавленные программные элементы или элементы, заменяющие прежний текст, жирным шрифтом, а текст, который предлагается исключить, – зачеркиванием.

<sup>4</sup> ~~Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС),  
Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС).~~

<sup>5</sup> ~~Международная конвенция о перевозке грузов по железным дорогам (ЦИМ),  
Международная конвенция о железнодорожной перевозке пассажиров и багажа (МПК).~~