



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят девятая сессия

Женева, 21–24 февраля 2017 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

Проект годового доклада

Проект годового доклада о деятельности Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций в 2016 году

Записка секретариата

Резюме

Начиная с 2013 года секретариат публикует годовой доклад не только в качестве составной части годового доклада Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, но и как отдельное резюме достижений Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН и Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов (ПОГ), а также Согласованной на глобальном уровне системы классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС).

Поскольку совещания вспомогательных органов КВТ и Комитета экспертов ЭКОСОС проходят ближе к концу года, в проект годового доклада, представляемый на перевод в декабре, могут вноситься изменения. Тем не менее секретариат стремится подготовить как можно более полный проект. Полная версия доклада вместе с содержащимися в нем фотографиями будет представлена на ежегодной сессии Комитета в виде неофициального документа.

GE.16-22006 (R) 221216 231216



* 1 6 2 2 0 0 6 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Подготовка годового доклада для специалистов представляет собой также процесс познания, в ходе которого приветствуется представление мнений и замечаний Комитета. В частности, Комитету предлагается:

- **представить** замечания по существу, а также по формату изложения проблем, достижений, вызовов и т.д.;
- **внести рекомендации** относительно улучшения наглядного представления этих результатов и использования годового доклада в будущем.

Введение

1. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН является секретариатом Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системы классификации опасности и маркировки химической продукции. Отдел также является секретариатом 12 договорных органов, которые проводят регулярные совещания в целях обновления некоторых правовых документов ООН и внесения в них изменений. Кроме того, совместно с Отделом транспорта Экономического и Социального Совета для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) он обслуживает Проектную рабочую группу по облегчению перевозок Специальной программы для стран Центральной Азии (СПЕКА). ЕЭК ООН также является учреждением – исполнителем проекта Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и проекта Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). В то же время совместно с Отделом окружающей среды ЕЭК ООН и Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) Отдел выполняет функции секретариата Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). Кроме того, начиная с мая 2015 года Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН за счет внебюджетных ресурсов обеспечивает секретариатское обслуживание Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

2. КВТ является единственным в своем роде межправительственным органом Организации Объединенных Наций, занимающимся исключительно вопросами внутреннего транспорта, главная цель которого заключается в обеспечении безопасного, эффективного и экологически чистого развития внутреннего транспорта. КВТ и его вспомогательные органы уделяют основное внимание оказанию содействия в осуществлении 58 конвенций, соглашений и других правовых документов Организации Объединенных Наций, формирующих международный правовой режим функционирования внутреннего транспорта, включая автомобильные, железнодорожные, внутренние водные и интермодальные перевозки, а также перевозку опасных грузов и конструкцию транспортных средств. Работа КВТ осуществляется в форме диалога по вопросам политики, нормотворческой и аналитической деятельности, а также укрепления потенциала и оказания технической помощи. Принимаемые им решения непосредственно влияют на повседневную жизнь людей и предприятий во всем мире.

3. В 2016 году КВТ провел свою семьдесят восьмую ежегодную сессию под названием «Инновации для устойчивого внутреннего транспорта с уделением особого внимания информационно-коммуникационным технологиям». Участники политического сегмента четко обозначили роль, которую КВТ может иг-

рать в качестве международной платформы по оказанию помощи директивным органам, распространению передовой практики, созданию потенциала и проведению аналитических исследований. В частности участники сегмента по вопросам политики пришли к выводу о том, что КВТ:

- играет первостепенную роль в поддержке и поощрении взаимодействия между государствами-членами, а также на глобальном уровне, что обусловлено теми многочисленными направлениями деятельности в области внутреннего транспорта, которыми он занимается, широким кругом принимаемых им рекомендаций и стандартов по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям, а также реализуемыми им информационно-пропагандистскими программами;
- способствовал сокращению расходов на трансграничные деловые операции за счет повышения эффективности международных грузовых перевозок благодаря осуществлению Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП);
- поощряет и активизирует деятельность в области инновационных транспортных систем путем проведения диалога по вопросам политики, связанного с его нормотворческой и аналитической деятельностью;
- задает направление анализу вопросов, связанных с внедрением интеллектуальных транспортных систем. Основным органом КВТ, в рамках которого правительства обеспечивают согласованное внедрение новых технологий, предназначенных для повышения безопасности и экологичности транспортных средств, что способствует упрощению процедур международной торговли транспортными средствами, является Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств. Например, в 2013 году были приняты Глобальные технические правила, касающиеся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, а в настоящее время ведется подготовка глобальных технических правил, касающихся безопасности электромобилей.

II. Транспорт и окружающая среда

4. В рамках сотрудничества между Отделом окружающей среды и Отделом устойчивого транспорта ЕЭК ООН в проведении обзоров результативности экологической деятельности (ОРЭД) сотрудники Отдела активно участвовали в подготовительных мероприятиях, миссиях по установлению фактов и составлению обзора транспортного сектора для третьего ОРЭД Таджикистана. Миссия в связи с подготовкой второго ОРЭД (Кыргызстан) была отменена. В соответствующей главе были охвачены все виды транспорта и все виды перевозок (пассажирские и грузовые перевозки, включая перевозку опасных грузов). Анализ транспортного сектора завершает раздел, содержащий выводы и рекомендации для органов государственной власти. Доклады по итогам ОРЭД адресованы главным образом правительственным должностным лицам, международным финансовым учреждениям, межправительственным и неправительственным организациям, гражданскому обществу, исследователям и деловому сектору.

A. Проект в интересах будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS)

5. В рамках ОРЭД, подготовкой которых руководит Отдел окружающей среды, ЕЭК ООН провела исследования в поддержку обзора выбросов CO₂ на транспорте в Беларуси, Грузии и Таджикистане. Были проанализированы реалистичные сценарии возможного сокращения выбросов CO₂, и результаты этой работы были представлены в приложении к итоговому докладу об ОРЭД.

6. Кроме того, на основе «инерционного» сценария ЕЭК ООН провела региональное исследование, посвященное динамике изменения транспортной деятельности, потребления энергии и выбросов CO₂ в регионе ЕЭК в будущем. КВТ были представлены основные выводы исследования, в которых подчеркивается, что для разрыва зависимости между выбросами CO₂ и ожидаемым экономическим ростом необходимо вмешательство на уровне политики.

7. Кроме того, ЕЭК ООН при финансовой поддержке Министерства охраны окружающей среды Канады (МООК) подготовила технико-экономическое обоснование возможности разработки нового модуля для внедорожной подвижной техники. Такая возможность была подтверждена, и впоследствии этот модуль может быть разработан при условии наличия средств.

8. И наконец, ЕЭК ООН подготовила план работы на следующие два года, предусматривающий возможные виды деятельности по более масштабному использованию ForFITS и дальнейшему расширению нынешнего варианта модели (например, за счет применения нового модуля для местных загрязнителей, нового пользовательского интерфейса, проведения курсов подготовки). Все эти виды деятельности будут осуществляться при условии привлечения средств для внебюджетных проектов.

B. Общеευропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)

9. В Париже был вновь дан старт эстафете Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) как одному из главных механизмов осуществления Парижской декларации о транспорте, охране здоровья и окружающей среде. Только в 2016 году были организованы три конференции-эстафеты, что является самым высоким достигнутым показателем.

- Владивосток, Российская Федерация, 12–13 октября 2016 года, «Устойчивое транспортное планирование – современная перспектива решения транспортных проблем крупных городов и агломераций»;
- Вена, Австрия, 13–15 июля 2016 года, «Обезуглероживание – мобильность с нулевым уровнем выбросов начинается сейчас!»;
- Петрозаводск, Российская Федерация, 30–31 мая 2016 года, «Экологическое бремя используемых сегодня моторных транспортных средств и потенциальные экологические и экономические выгоды немоторизованных видов передвижения в городах».

10. Проведенный в 2016 году ежегодный Симпозиум ОПТОСОЗ был посвящен осуществлению цели 1 ОПТОСОЗ – «содействовать устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья».

- На Симпозиуме были рассмотрены две темы в рамках зеленой экономики: тема 1: благоприятные для окружающей среды и здоровья инвестиции; тема 2: «зеленые» рабочие места на транспорте;
- он явился последующим мероприятием в рамках темы «Экологизация экономики», которой была посвящена восьмая Конференция министров «Окружающая среда для Европы» (Батуми, Грузия, 8–10 июня 2016 года).

11. На симпозиуме были рассмотрены проблемы и наилучшая практика в области экологизации экономики, которая способствует улучшению состояния окружающей среды и здоровья человека, обеспечивая при этом экономический рост.

III. Укрепление потенциала и техническая помощь

12. В 2016 году Отдел устойчивого транспорта провел мероприятия по всему спектру технической помощи (проекты по укреплению потенциала, консультативные услуги и рабочие совещания) в целях содействия укреплению национального потенциала, необходимого для присоединения к правовым документам Организации Объединенных Наций, относящимся к ведению КВТ, и их осуществления. Секретариат предлагал государствам-членам консультативные услуги по транспортной проблематике, занимался совместной организацией рабочих совещаний, продолжил осуществление проектов по укреплению потенциала, а также проектов по развитию инфраструктуры в субрегионе. Ожидается, что после завершения реализации двух находящихся на стадии осуществления проектов по созданию потенциала в области безопасности дорожного движения (SafeFITS и укрепление национального потенциала в области управления безопасностью дорожного движения в отобранных развивающихся странах и странах с переходной экономикой) в распоряжении государств-членов появится инструментарий, необходимый для дальнейшего повышения безопасности дорожного движения. На совещании Проектной рабочей группы СПЕКА по транспорту и пересечению границ (Ашхабад, сентябрь 2016 года) были рассмотрены вопросы, относящиеся к достижению целей устойчивого развития транспорта, региональному транспортному сообщению, транзиту и более полной интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а также укреплению потенциала стран – участниц СПЕКА в интересах улучшения статистических показателей в области национальных автодорожных перевозок и безопасности дорожного движения. В этом году ориентация на осязаемые результаты в рамках субрегиональных инфраструктурных проектов (проектов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), ТЕА и ТЕЖ) получила подтверждение в исследованиях и на тематических рабочих совещаниях; региональное сотрудничество в транспортном секторе (ОЧЭС, «ЕвроМед», ТОЮВЕ) направлено на совершенствование интермодальных перевозок, повышение стыкуемости, облегчение пересечения границ и поощрение сотрудничества и интеграции в области транспорта.

А. Евро-азиатские транспортные связи (ЕАТС)

13. В 2016 году продолжилась работа по оказанию поддержки проекту ЕАТС со стороны Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ). Эта организация приняла две сессии Группы экспертов по ЕАТС и участвовала в их совместной организации. Первая сессия состоялась 2–3 февраля 2016 года в Вене, а вторая прошла 26–27 октября 2016 года в Ереване. На сессии в Вене Группа экспертов по ЕАТС согласовала план доклада о реализации этапа III проекта ЕАТС. На сессии в Ереване главный консультант проекта ЕАТС, Московский научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ), представил Группе первый проект доклада о реализации этапа III. Группа высказала свои мнения, замечания и предложения по проекту НИИАТ и выразила надежду на то, что пересмотренный вариант доклада о реализации этапа III будет подготовлен к концу 2016 года, с тем чтобы его окончательный вариант был готов в 2017 году.

14. Основная цель этапа III заключается в практическом осуществлении отобранных проектов по созданию девяти автодорожных и девяти железнодорожных маршрутов в рамках ЕАТС. Группа экспертов и секретариат начали процесс, который, как ожидается, приведет к практическому осуществлению в ходе этапа III результатов, полученных по итогам этапа II, насколько это позволят имеющиеся ресурсы. С этой целью Группа экспертов по ЕАТС провела две официальные сессии – в Женеве (3–4 февраля 2015 года) и в Душанбе (9–10 июня 2015 года). Поскольку мандат группы экспертов истек в сентябре 2015 года, Группа провела две неофициальные сессии – в Стамбуле (Турция, 20–21 октября 2015 года) и в Вене (2–3 февраля 2016 года – принимающей стороной являлась ОБСЕ). В то же время Группа экспертов приступила к осуществлению процедуры продления ее мандата еще на один год. Рассмотрение ее просьбы было успешно завершено, и в мае 2016 года ей был предоставлен мандат еще на один год, в связи с чем Группа экспертов по ЕАТС провела свою официальную сессию в Ереване (26–27 октября 2016 года), которую приняла ОБСЕ и которая была организована совместно с ней.

В. Проекты Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)

1. Новый этап в рамках проекта ТЕА

- В стратегическом плане по проекту ТЕА на 2017–2021 годы с целью реструктуризации проекта ТЕА предложена новая структура управления проектом и определены новые видение и среднесрочные задачи;
- Руководящий комитет (SC) ТЕА утвердил доклад об аудите безопасности дорог/инспекции безопасности дорожного движения в рамках сети ТЕА;
- были проведены два рабочих совещания – по вопросам осуществления информационного моделирования (Варшава, апрель 2016 года) и по текущему техническому обслуживанию автомагистралей зимой и летом (Прага, октябрь 2016 года).

2. Вклад ТЕЖ

- В рамках проекта ТЕЖ начата подготовка генерального плана высокоскоростной железнодорожной магистрали;
- в сентябре 2015 года в Вене было проведено рабочее совещание, посвященное высокоскоростным железнодорожным линиям.

С. Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту, транзиту и взаимодействию Специальной программы ООН для стран Центральной Азии (СПЕКА)

15. Основной темой двадцать первого совещания Тематической рабочей группы по устойчивому транспорту, транзиту и взаимосвязанности (ТРГ-УТТВ) СПЕКА, которое состоялось в Ашхабаде, Туркменистан, 7–8 сентября 2016 года, явились относящиеся к транспорту цели устойчивого развития (ЦУР) и оказание помощи странам – членам СПЕКА в осуществлении и мониторинге ЦУР. Участники совещания подчеркнули важность регионального сотрудничества в области транспорта для достижения ЦУР и приняли решение включить в программу работы СПЕКА на 2017–2018 годы мероприятия, связанные с ЦУР. Представители стран – членов СПЕКА выступили с сообщениями о последних изменениях в сфере национальной транспортной инфраструктуры (автодорожной, железнодорожной, терминалов «сухих портов»/интермодальных терминалов и т.д.), мероприятиях по устранению основных «узких» мест вдоль транспортных коридоров, а также по вопросам упрощения процедур по пересечению границ. ТРГ-УТТВ отметила жизненно важное значение безопасности дорожного движения и настоятельно призвала страны – участницы СПЕКА принять необходимые меры по повышению безопасности дорожного движения.

16. Рабочее совещание по статистике автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения СПЕКА (8–9 сентября 2016 года) было посвящено вопросам укрепления потенциала СПЕКА и стран Восточной Европы в области сбора надежных и всеобъемлющих статистических данных об автомобильном транспорте и безопасности дорожного движения. На состоявшемся под эгидой ТРГ-УТТВ СПЕКА рабочем совещании по оказанию технической помощи присутствовали 35 участников из стран СПЕКА, Восточной и Юго-Восточной Европы, которые обсудили методологии сбора статистических данных об автомобильном транспорте и безопасности дорожного движения, а также вопрос о том, как наиболее эффективным образом довести эту информацию до директивных органов, специалистов дорожного транспорта и широкой общественности. Представители стран выступили с сообщениями о национальных механизмах сбора данных и основных успехах/трудностях в сборе данных. Все участники рабочего совещания получили возможность обменяться опытом и извлечь из него уроки, а также подтвердить свою поддержку механизмам по обмену важной для транспортной отрасли информацией.

IV. Безопасность дорожного движения

A. Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)

17. В 2016 году Отдел по устойчивому транспорту работал над двумя проектами по оказанию технической помощи (ТП) в области безопасности дорожного движения: в одном из них сделан особый акцент на оказании технической помощи и наращивании организационного потенциала, а в другом – на понимании и моделировании решений основных вопросов политики безопасности дорожного движения.

18. Цель модели безопасности дорожного движения «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)» заключается в оказании содействия принятию основанных на знаниях решений по вопросам транспортной политики, способствующих сокращению количества пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. Планировалось, что SafeFITS будет использоваться правительствами и директивными органами как развитых, так и развивающихся стран главным образом для принятия решений в отношении оптимальной политики и мер в области безопасности дорожного движения, направленных на ее заметное повышение. В основу модели будут положены данные о динамике безопасности дорожного движения за длительный период времени и взаимосвязях между ее несколькими параметрами; как ожидается, она позволит получать информацию о результативности различных сценариев безопасности дорожного движения в зависимости от выбранной политики и принимаемых мер.

19. Разработка такого многокомпонентного и сложного программного средства по обеспечению безопасности дорожного движения связана с применением поэтапного подхода; в этой связи разработка модели SafeFITS была разделена на четыре этапа. В 2016 году на основе итогов реализации этапа II проекта SafeFITS и требований, изложенных в концептуальном рамочном документе по SafeFITS, по всем странам был получен набор достоверных данных. В настоящее время завершается их всесторонний анализ и работа по созданию модели, по итогам которых будут разработаны три компонента модели SafeFITS (база знаний, база данных и статистические модели), а также связанные с ними приложение/пользовательский интерфейс.

20. Тестирование и верификацию модели SafeFITS планируется завершить в 2016 году и сразу же начать подготовку «круглого стола» с участием признанных экспертов и специалистов-практиков по вопросам безопасности дорожного движения, с тем чтобы они могли высказать свои экспертные замечания в отношении улучшения качества модели.

B. Обследования состояния безопасности дорожного движения, финансируемые по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН)

21. Цель проекта заключается в том, чтобы помочь правительствам укрепить потенциал в области управления безопасностью дорожного движения и эффективно решить проблему улучшения национальных показателей безопасности дорожного движения. Наиболее важные аспекты безопасности дорожного движения и приоритетные потребности в стране-получателе будут определяться

путем проведения обследований состояния безопасности дорожного движения (ОСБДД). На основе их выводов будут проведены национальные рабочие совещания по наращиванию потенциала, на которых специалисты пройдут дополнительную подготовку по вопросам, касающимся соответствующих приоритетных областей, выявленных в ходе обзоров. В ходе второго цикла рабочих совещаний по наращиванию потенциала будут рассмотрены вопросы о присоединении к правовым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, относящиеся к определенным в обзорах областям, а также вопросы их осуществления. В этом смысле проект поможет странам (Албании, Вьетнаму, Грузии и Доминиканской Республике) в укреплении национального потенциала в области управления безопасностью дорожного движения. Кроме того, проект поможет странам в повышении осведомленности общественности о проблемах безопасности дорожного движения и информировании государственных и неправительственных секторов о необходимости постановки амбициозных целей в области безопасности дорожного движения, а также принятия конкретных мер для их достижения.

22. В 2016 году во всех четырех странах была завершена работа миссий по установлению фактов и были созданы национальные группы, а также начаты обследования состояния безопасности дорожного движения. Этот проект возглавляет Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН совместно с Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) и ЭСКАТО. Реализация проекта будет завершена в декабре 2017 года.

23. С самого начала была признана возможность создания эталонной модели ОСБДД, которая могла бы найти применение во многих других странах с целью повышения безопасности дорожного движения. В настоящее время со Специальным посланником ООН по безопасности дорожного движения обсуждается вопрос о финансировании ОСБДД в двух африканских странах. Предполагается, что затем, в рамках последующей деятельности по проекту, в целях повышения безопасности дорожного движения в странах-получателях помощи найдут совместное применение техническая помощь (ТП) и аналитические навыки секретариата.

С. Специальный посланник Генерального секретаря по безопасности дорожного движения

24. Реагируя на глобальный кризис безопасности дорожного движения, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций Пан Ги Мун 29 апреля 2015 года объявил о назначении г-на Жана Тодта своим Специальным посланником по безопасности дорожного движения. Мандат Специального посланника предусматривает оказание помощи в мобилизации на постоянной основе политических усилий, повышение уровня информированности о конвенциях ООН по вопросам безопасности дорожного движения и их пропаганду, а также пропаганду необходимости надлежащего финансирования безопасности дорожного движения в мире.

25. С начала осуществления своего мандата Специальный посланник посетил более 30 стран и провел там встречи с соответствующими заинтересованными сторонами с целью привлечения их внимания к безопасности дорожного движения. В период до сентября 2016 года эта работа была проведена в 8 странах Азии, 5 странах Африки, 7 странах Европы и Северной Америки, а также в 12 странах Латинской Америки и Карибского бассейна. В рамках Организации Объединенных Наций Специальный посланник регулярно встречается с руко-

водителями учреждений и прилагает усилия по налаживанию новых партнерских связей. В апреле 2016 года Специальный посланник организовал в рамках ООН совещание по координации деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения с руководителями 14 учреждений и департаментов Организации Объединенных Наций, на котором состоялся обмен информацией о предпринимаемых усилиях и приоритетных задачах в области безопасности дорожного движения каждого учреждения ООН и рассмотрены потенциальные возможности для сотрудничества.

26. В рамках посещения стран Специальный посланник занимается пропагандой конвенций ООН по безопасности дорожного движения, проводит серию рабочих совещаний по укреплению потенциала в области безопасности дорожного движения, одно из которых состоялось в Женеве в феврале 2016 года, а два других – в Восточной Африке и регионе Латинской Америки и Карибского бассейна.

27. На глобальном уровне Специальный посланник принял участие во всемирных конференциях высокого уровня, включая вторую Всемирную конференцию высокого уровня по безопасности дорожного движения, состоявшуюся в Бразилиа в 2015 году, Хабитат III и созданную в ноябре 2016 года в Туркменистане Генеральным секретарем ООН Всемирную конференцию по устойчивому транспорту. После Конференции, состоявшейся в Бразилиа, Специальный посланник совместно с ЕЭК ООН участвовал в процессе консультаций, проведенном в связи с разработкой проекта резолюции Генеральной Ассамблеи по безопасности дорожного движения, которая направлена на активизацию усилий по достижению целевых показателей обеспечения безопасности дорожного движения, установленных в ходе Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также в рамках целей устойчивого развития. Эта работа включает в себя принятие решения, касающегося возможного создания целевого фонда по безопасности дорожного движения, а также разъяснение государствам-членам важности присоединения к конвенциям ООН по безопасности дорожного движения. 15 апреля 2016 года Специальный посланник выступил на сессии Генеральной Ассамблеи и поделился своими соображениями в поддержку ООН резолюции (A/70/L.44) «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», которая была принята в ходе этой сессии. Эта резолюция рассматривается как одна из наиболее решительных резолюций, принятых по вопросу о глобальной безопасности дорожного движения, которая обеспечивает дополнительную поддержку деятельности Специального посланника и направлена на повышение его роли.

1. Укрепление потенциала

28. Специальный посланник призван помочь способствовать мобилизации политической воли и выстраиванию системы управления в области безопасности дорожного движения, в частности путем пропаганды конвенций ООН по безопасности дорожного движения. В качестве вклада в решение этих задач, а также по случаю семьдесят восьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН Специальный посланник по безопасности дорожного движения организовал во Дворце Наций в Женеве рабочее совещание по безопасности дорожного движения на тему «Ключевые партнерства по безопасности дорожного движения». Рабочее совещание было организовано в сотрудничестве с Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и финансируемым ЕС проектом АЖГ «ЕвроМед» с участием представителей стран и должностных лиц правительств шести государств: Туниса, Кении, Иордании, Уганды, Европейского союза и Греции.

2. Брошюры

29. Под эгидой Специального посланника были выпущены брошюры с краткой информацией о 6 из 58 относящихся к транспорту правовых документах Организации Объединенных Наций, которые непосредственно ориентированы на повышение безопасности дорожного движения. В брошюрах содержится обзор шести конвенций Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, информация о положении с присоединением каждого государства-члена к ним и о шагах, которые необходимо предпринять для присоединения. Специальный посланник также подготовил краткую брошюру, в которой подчеркнута значимость и центральная роль безопасности дорожного движения, а также правовых документов Организации Объединенных Наций для достижения основных целей устойчивого развития. Эти брошюры распространялись и использовались в ходе совещаний, проходивших во всем мире.

D. Достижения в области нормативного регулирования безопасности дорожного движения

30. Многие воспринимают как должное обеспечение безопасных, эффективных и устойчивых перевозок, но немногие задумываются о том, почему автодорожные сети должны функционировать именно таким образом. Однако растущее количество транспортных средств, водителей и пассажиров на дороге, а также активное развитие внутренней и международной торговли и наращивание грузоперевозок не позволяют забывать о важнейшем значении обеспечения безопасности дорожного движения в мире. В 2016 году ЕЭК ООН продолжила работу по этому важному вопросу. Она направлена на дальнейшее содействие достижению целей Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и недавно согласованной отдельной задачи в рамках поставленной в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года для здравоохранения цели. Для эффективного решения этой задачи ЕЭК ООН работала, руководствуясь Планом действий в области безопасности дорожного движения, содержащего 11 конкретных целей, касающихся пяти основных компонентов Десятилетия действий ООН.

31. С учетом вышеизложенного далее перечисляются основные достижения ЕЭК ООН в области безопасности в 2015 году:

а) Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам:

- проверка около 4 000 дорожных знаков и сигналов на дорогах Договаривающихся сторон с использованием разработанной ЕЭК ООН веб-платформы;
- разработка более 100 рекомендаций, направленных на совершенствование Конвенции и активизацию ее осуществления;
- разработка предложения для e-CoRSS (электронной Конвенции о дорожных знаках и сигналах).

б) Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах:

- оценка характеристик безопасности в зоне взаимодействия рельсов с дорожным покрытием;

- оценка важнейших аспектов обеспечения безопасности в зоне взаимодействия рельсов с дорожным покрытием, в том числе с точки зрения инфраструктуры, образования, подготовки кадров, законодательства, обеспечения соблюдения, институциональных рамок, человеческого фактора и управления рисками;
 - разработка рекомендаций по повышению безопасности на опасных участках;
 - разработка общих показателей безопасности для переездов;
 - разработка системной стратегии обеспечения безопасности на конкретных переездах.
- с) Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, и:
- вступление в силу предложения по поправке, допускающей присоединение Алжира, Иордании, Марокко и Туниса к Соглашению ЕСТР;
 - публикация подготовленной совместно ЕЭК ООН и транспортным проектом ЕВРОМЕД «дорожной карты» по присоединению к ЕСТР и его осуществлению.

V. Аналитическая деятельность и соответствующие издания

A. Аналитическая работа и работа в области укрепления потенциала

32. В 2016 году WP.5 продолжила:

- подготовку в сотрудничестве с программой ОПТОСОЗ общеевропейского генерального плана для велосипедного движения;
- развитие центра мониторинга транспортной инфраструктуры в Европе и Азии на основе применения географической информационной системы (ГИС) в целях отслеживания изменений транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК, а также реализации новых проектов;
- проведение рабочих совещаний по наращиванию потенциала по темам «Транспортные исследования и инновации» и «Ключевая транспортная инфраструктура и кибербезопасность», которые состоялись в ходе сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (2016 год);
- подготовку публикации «Тенденции и экономика транспорта в 2015–2016 годах: финансирование транспортной инфраструктуры».

В. Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним

33. Группа экспертов:

- составляет перечни транспортных сетей в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК), подверженных изменению климата;
- применяет или разработает модели, методологии, программные средства и оптимальную практику с целью решения проблемы потенциальных и/или чрезвычайных опасностей (например, высоких температур и наводнений) для отдельных объектов инфраструктуры внутреннего транспорта в регионе;
- готовит подборку исследований примеров практического опыта по вопросам возможных экономических, социальных и экологических последствий воздействия изменения климата.

С. Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры

34. Группа экспертов:

- выявляет модели, методологии, инструменты и надлежащую практику для оценки, расчета и анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта;
- выявляет терминологию и составляет перечни терминов, используемых в регионе ЕЭК ООН в связи с затратами на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта и, по возможности, подготовит глоссарий согласованной терминологии с соответствующими пояснениями;
- собирает и анализирует данные для подготовки сравнительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК по каждому виду внутреннего транспорта (автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт), включая интермодальные терминалы, грузовые/логистические центры и порты.

VI. Статистика транспорта

35. В 2016 году активизировалась проводимая Рабочей группой по статистике транспорта деятельность в области статистики транспорта в связи с началом обсуждения вопроса о том, какую роль могла бы играть Группа в отношении Повестки дня в области устойчивого развития. Также продолжалось обсуждение вопроса о следующем варианте обновленного глоссария по статистике транспорта, работа над которым будет завершена в предстоящие годы.

36. После завершения в конце 2015 года работы над бюллетенем по статистике транспорта и бюллетенем по статистике безопасности в конце 2016 года был опубликован бюллетень по статистике транспорта за 2016 год. Кроме того, по транспортной проблематике отдельных стран подготовлены информационные графические материалы, содержащие основные соответствующие данные по статистике транспорта всех государств – членов ЕЭК ООН. С этими графическими материалами можно ознакомиться на нашем веб-сайте.

37. И наконец, в сентябре 2016 года в связи с ежегодным совещанием Рабочей группы по транспорту СПЕКА в Ашхабаде было организовано рабочее совещание по наращиванию потенциала в странах СПЕКА в области сбора и распространения статистических данных по автотранспорту и безопасности дорожного движения. В ходе рабочего совещания между странами-участницами состоялся широкий обмен передовым опытом, а также был представлен ряд докладов секретариата о наиболее эффективных методах сбора и распространения данных статистики транспорта.

VII. Железнодорожный транспорт

A. Повышение эффективности на железнодорожном транспорте

- Развитие сотрудничества с центром передового опыта ЕЭК ООН по государственно-частным партнерствам и размещение на веб-сайте Рабочей группы программного средства для оценки инвестиций в железнодорожную инфраструктуру в рамках решений, найденных по линии государственно-частного партнерства;
- работа по созданию международного центра мониторинга безопасности на железных дорогах;
- презентация и обсуждение исследований примеров из практики реформирования железных дорог;
- рассмотрение и утверждение пересмотренных показателей производительности железных дорог;
- организация рабочего совещания на тему «Международные пассажирские железнодорожные перевозки по маршруту Восток–Запад» на сессии Рабочей группы, к которому был проявлен интерес со стороны многих делегатов ряда стран и международных организаций.

B. Группа экспертов по единому железнодорожному праву

38. В рамках повышения эффективности железнодорожных перевозок между Азией и Европой Группа экспертов по единому железнодорожному праву подготовила в период действия своего мандата правовые положения, касающиеся договора перевозки и, в частности, прав и обязанностей сторон договора перевозки, документации, ответственности, заявления претензий и отношений между перевозчиками единого железнодорожного права. Это было сделано с учетом передовой практики, уже реализованной в рамках ЦИМ/КОТИФ и СМГС, а также других международных транспортных конвенций. Группа также подготовила основные принципы системы управления для единого железнодорожного права.

39. В 2017 году Группа экспертов продолжит свою работу, уделяя основное внимание:

- координации подготовки и/или рассмотрения уже подготовленных документов, необходимых для железнодорожных перевозок, соответствующими международными ассоциациями, имеющими отношение к железнодорожной отрасли, с учетом проекта правовых положений;

- мониторингу результатов проверок проектов правовых положений на практике и подготовке соответствующих рекомендаций.

С. Новая конвенция для облегчения пересечения национальных границ железнодорожным транспортом и его пассажирами и их багажом

40. В 2016 году соответствующими и заинтересованными сторонами был подготовлен всеобъемлющий правовой документ, который может применяться для регулирования всех видов пограничного контроля, связанного с международным перемещением пассажиров и их багажа по железной дороге.

VIII. Внутренний водный транспорт

А. Стратегия в области внутреннего водного транспорта

41. Принятая в ноябре 2016 года новая стратегия Рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту на 2016–2021 годы направлена на развитие общеевропейской сети внутренних водных путей международного значения с инфраструктурой и услугами, характеризующимися устойчивостью и эффективностью, как неотъемлемой части сетей и рынков внутреннего транспорта. Ее цель заключается в поддержке экономического развития с особым упором на обеспечение экономически приемлемого и равноправного доступа для всех государств – членов ЕЭК ООН, имеющих судоходные внутренние водные пути. Соответствующая деятельность способствует поддержке рентабельности и безопасности предоставляемых услуг, оказывающих минимальное воздействие на окружающую среду и объединенных с другими видами транспорта, а также сосредоточению усилий на развитии качественной инфраструктуры, устойчивой к изменению климата. Важнейшая цель стратегии – оказание поддержки развитию resilientной инфраструктуры и услуг ВВТ на устойчивой основе, а также содействие внедрению инноваций. Эта цель должна быть достигнута за счет консолидации усилий и вовлечения всех государств – членов ЕЭК ООН, когда решаемые современные проблемы и оказываемая этим государством помощь в достижении целей устойчивого развития имеют прямое отношение к данному сектору, а также путем координации мер по дальнейшей интеграции ВВТ в цепочки смешанных перевозок, содействия инновациям, созданию речных информационных служб и внедрению других информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) во внутреннее судоходство во всех государствах – членах ЕЭК ООН, развитию синергетического потенциала с другими видами транспорта и повышению значимости этого сектора.

В. Изменения в нормативной базе

42. В 2016 году государства – члены проделали большую работу по обновлению информации о европейских внутренних водных путях международного значения, итогом которой явилось принятие в ноябре 2016 года третьего пересмотренного варианта Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга»).

43. После принятия пятого пересмотренного варианта Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) в 2015 году в сотрудничестве с речными комиссиями были пересмотрены Руководящие принципы ЕЭК ООН в отношении знаков и маркировки на водных путях (резолюция № 59), которые были приняты в качестве резолюции № 85. Следующим шагом в этой работе станет пересмотр Сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП) в 2017 году.

44. В рамках продолжающейся работы по согласованию технических предписаний для судов внутреннего плавания были введены в действие применительно к лицам с пониженной мобильностью поправки к Рекомендациям в отношении согласованных на общеевропейском уровне технических требований к судам для внутреннего плавания (резолюция № 61).

С. Укрепление потенциала

45. 17 февраля 2016 года в связи с проведением сорок восьмой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) состоялось рабочее совещание на тему «Обеспечение эксплуатационной безопасности и защиты в европейском внутреннем судоходстве». Были рассмотрены следующие аспекты: устойчивость внутреннего водного транспорта к преднамеренному внешнему воздействию сравнительно с другими средствами транспорта, а также важнейшие имущественные объекты и инфраструктура внутреннего водного транспорта, управление обеспечением защиты, принятые на международном уровне положения по обеспечению защиты и подготовка по вопросам обеспечения защиты. Было отмечено, что в настоящее время на общеевропейском уровне отсутствуют официально установленные режимы управления обеспечением защиты в секторе, в связи с чем следует подготовить всеобъемлющую и комплексную оценку по этому вопросу. Рабочее совещание согласилось с целесообразностью принятия руководящих принципов ЕЭК ООН, касающихся превентивных и защитных мер по обеспечению защищенности внутренних водных перевозок, которые бы заполнили пробел в международном законодательстве в отношении защиты внутреннего водного транспорта и при этом создавали бы синергизм в процессе рассмотрения других вопросов, в частности вопросов цифровизации, эксплуатационной безопасности, перевозки опасных грузов, а также открывали возможность для принятия рекомендаций по обеспечению защиты в конкретных областях (т.е. в отношении перевозки опасных грузов, ценных и товарных грузов, пассажирских перевозок).

46. Рабочее совещание по речным информационным службам (РИС) состоялось 22 июня и было приурочено к сорок девятой сессии SC.3/WP.3. На рабочем совещании было принято решение усилить координацию работы и сотрудничество между ЕЭК ООН, Европейской комиссией, Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайской комиссией, Международной комиссией по бассейну реки Сава, Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС) и другими соответствующими организациями в деле согласования технических стандартов, а также и впредь оказывать поддержку резолюциям ЕЭК ООН по РИС как эффективным, современным и гибким инструментам для осуществления положений РИС на общеевропейском уровне.

47. 3 ноября в связи с шестидесятой сессией SC.3 секретариат совместно с Европейской ассоциацией лодочного спорта организовал рабочее совещание по теме «Рекреационное судоходство и водный туризм: решение проблем и обмен информацией о наилучшей практике». В рабочем совещании приняли участие представители органов управления и инспекционных органов, международных и национальных ассоциаций лодочного спорта и учебных центров по профессиональной подготовке и сертификации судоводителей прогулочных судов. Участники рабочего совещания обсудили наилучшие практики и проблемы прогулочного судоходства и сектора водного туризма, вопросы профессиональной подготовки и признания свидетельств судоводителей прогулочных судов, а также рассмотрели исследования примеров из практики, относящейся к выдаче международного свидетельства судоводителя прогулочного судна в соответствии с резолюцией № 40.

IX. Интермодальные перевозки

48. Интермодальные перевозки по-прежнему являются ключевым фактором обеспечения решения на грузовом транспорте задач, поставленных в Повестке дня в области устойчивого развития. На состоявшемся в 2015 году рабочем совещании обсуждался вопрос о том, как интермодальные перевозки и логистика могли бы внести конкретный вклад в устойчивое развитие; темой рабочего совещания 2016 года явился вопрос о том, как инновации в области интермодальных перевозок могли бы внести дополнительный вклад в решение этой задачи.

49. Кроме того, была проведена дополнительная работа по обновлению и модернизации Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) в связи с внесением в него ряда изменений, принятых Административным комитетом СЛКП.

X. Упрощение пересечения границ и МДП

A. Расширение географического охвата

50. После вступления в силу Конвенции для Пакистана 21 января 2016 года и присоединения к ней Китая 5 июля 2016 года общее количество Договаривающихся сторон Конвенции выросло до 70. Присоединение Китая будет способствовать дальнейшему расширению возможностей экономического роста и развития Китая и стран транзита, упрощению процедур торговли со странами Центральной Азии, Монголией и Европейским союзом, а также стимулированию транзитных перевозок и логистических услуг Китая. Соседи Китая на его северных и западных границах, включая Казахстан, Кыргызстан, Монголию, Российскую Федерацию и Таджикистан, уже являются Договаривающимися сторонами Конвенции МДП. Применение системы МДП откроет Китаю возможность для перемещения своих экспортных товаров в страны ЕС всеми видами транспорта по единой упрощенной транзитной процедуре. Перевозку грузов через сухопутные границы Китая осуществляют более 1 200 китайских автотранспортных компаний, проводящих более 700 000 транзитных операций в год.

В. Повышение прозрачности

51. Достигнут прогресс в деле повышения прозрачности системы гарантий МДП благодаря предоставлению Административному комитету МДП (АС.2) дополнительных возможностей для рассмотрения уже проверенных финансовых ведомостей, которые ежегодно представляются международными организациями, имеющими полномочия управлять международной системой гарантий, а также печатать и распространять книжки МДП, включая право ходатайствовать о проведении дополнительного рассмотрения. В то же время в предъявляемые международным организациям требования, касающиеся ведения учетной документации и привлечения независимого внешнего аудита, были внесены дополнительные изменения. Кроме того, АС.2 установил для стран процедуру, позволяющую им запрашивать копии документов, сданных международной организацией на хранение в ЕЭК ООН в соответствии с положениями части III приложения 9 к Конвенции.

С. Поддержка подготовки сотрудников таможенных органов по вопросам применения процедуры МДП

52. Участие секретариата МДП, в частности, в следующих различных национальных, региональных или глобальных семинарах:

- национальное рабочее совещание по стимулированию всесторонней реализации Венской программы действий для не имеющих выхода к морю развивающихся стран (НВМРС), Улан-Батор, 27–28 апреля 2016 года,
- глобальный семинар по вопросу об актуальности ключевых конвенций в области торговли и транспорта, Нью-Йорк, 9 мая 2016 года,
- рабочие совещания по руководящим принципам транзита ВТО, Абиджан (Кот-д'Ивуар), 27 июня – 1 июля 2016 года, и Лусака, 31 октября – 4 ноября 2016 года,
- рабочее совещание ОБСЕ-ВТО по стимулированию упрощения процедур торговли на основе совершенствования регионального транзита в Центральной Азии, Астана, 27–29 сентября 2016 года,
- различные делегации из Китая и Пакистана посетили Дворец Наций и были проинформированы об основных транспортных конвенциях Организации Объединенных Наций, обслуживаемых ЕЭК ООН.

Д. Компьютеризация МДП

53. В 2016 году был придан новый импульс усилиям по компьютеризации процедуры МДП. В настоящее время к участию в реализуемом в Турции и Иране (Исламской Республике) экспериментальном проекте eTIR были привлечены дополнительные операторы и таможенные службы; кроме того, в его рамках появилась возможность вносить изменения в декларации с целью отражения в них частичной погрузки и выгрузки.

Е. Конвенция о согласовании

54. В 2016 году продолжилось обсуждение предварительного проекта нового приложения 10, касающегося процедур пересечения границ в морских портах, и, как ожидается, в 2017 году Договаривающиеся стороны приблизятся к завершению работы над этим приложением.

Ф. Пассажирские железнодорожные перевозки

55. Подготовлен проект новой конвенции для облегчения пересечения национальных границ железнодорожным транспортом и его пассажирами и их багажом. В 2016 году ее всеобъемлющий проект был обсужден WP.30 и SC.2 с участием ОСЖД. Несмотря на то, что стороны еще не пришли к консенсусу, ожидается, что запланированное на конец 2016 года продолжение обсуждения, которое при необходимости будет проводиться и в 2017 году, принесет свои плоды, и работа над новой конвенцией может быть завершена уже в следующем году.

Г. Проект по обмену данными по схеме «таможенный орган–таможенный орган»

56. 30 июня 2016 года была завершена работа над глобальным проектом «Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции». Этот проект осуществлялся под руководством ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве с ЭСКАТО, Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для Западной Азии (ЭСКЗА), Экономической комиссией Организации Объединенных Наций для Африки (ЭКА) и ЭКЛАК. По итогам проведенных рабочих совещаний, оказания технической помощи и заключительного семинара проект достиг своих целей, т.е. он позволил:

а) расширить потенциал по обмену защищенной электронной информацией о транзите по схеме ТО–ТО между пятью участвовавшими в эксперименте странами и соседними с ними странами и торговыми партнерами; и

б) расширить потенциал по использованию международных стандартных электронных сообщений в сфере транзитных процедур между участвовавшими в эксперименте странами и соседними с ними странами, в частности для обмена информацией по схеме ТО–ТО.

57. В регионе ЕЭК ООН Турция и Грузия приступили к реализации экспериментального проекта по обмену электронной информацией о перевозках МДП по схеме ТО–ТО. В других регионах были разработаны планы действий для Союза арабского Магриба (ЭКА), Коста-Рики (ЭКЛАК), Туниса (ЭСКЗА), а также для Кыргызстана и Таджикистана (ЭСКАТО).

58. Центральная платформа для обмена данными (ЦПО), представляющая собой универсальную ИКТ-систему, конфигурация которой может быть приспособлена для обмена всеми видами электронных сообщений между таможенными администрациями, была разработана и развернута в ЕЭК ООН с целью создания условий для электронного обмена данными о транзите между таможенными администрациями с помощью защищенных веб-услуг. ЦПО была

придана такая конфигурация, которая позволяет проводить обмен данными между Грузией и Турцией в рамках экспериментального проекта ЕЭК ООН.

XI. Последние изменения правил в области транспортных средств

Соглашение 1958 года

59. В 2016 году вступили в силу три новых правила Организации Объединенных Наций по транспортным средствам, которые направлены на улучшение показателей безопасности и экологических характеристик транспортных средств:

- новые Правила ООН № 136, касающиеся двухколесных транспортных средств с электрическим приводом – электрических транспортных средств категории L (ЭТС-L), принятые в ходе сессии WP.29 в июне 2015 года и содержащие требования в отношении безопасной эксплуатации ЭТС-L с учетом установленных на них систем аккумулирования электрической энергии;
- новые Правила ООН № 137, касающиеся лобового столкновения, с уделением особого внимания удерживающим системам (ЛСУС), принятые в ходе сессии WP.29 в ноябре 2015 года и содержащие более жесткие требования в отношении характеристик безопасности транспортных средств в случае лобового столкновения с барьером безопасности со 100-процентным перекрытием;
- новые Правила ООН № 138, касающиеся бесшумных автотранспортных средств (БАТС), принятые в ходе сессии WP.29 в марте 2016 и содержащие конкретные требования в отношении звука, издаваемого электрическими или гибридными транспортными средствами, находящимися в неподвижном состоянии или движущимися на малой скорости.

60. Наряду с этим 89 поправок к уже действующим правилам ООН, внесенные в целях их обновления, позволили привести их в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик. В частности, в июне 2016 года WP.29 принял поправку к Правилам № 127 (усовершенствованные детские удерживающие системы, УДУС), которая вводит концепцию невстроенных УДУС, позволяющую использовать бортовые удерживающие системы (ремни безопасности) вместе с УДУС, обеспечивая тем самым более эффективную защиту детей.

61. В 2015 году WP.29 продолжил также разработку эксплуатационных требований, касающихся интеллектуальных транспортных систем и систем помощи водителю автоматизированного транспортного средства, заложив, таким образом, основу для производства будущих автономных транспортных средств. Неофициальная Рабочая группа WP.29 по ИТС/автономному вождению (ИТС/АВ) сосредоточила свою деятельность на:

- подготовке предложения по согласованному определению технологий автоматизированного вождения;

- определении элементов, которые будут рассмотрены в ходе создания международно согласованных положений о технологиях автоматизированного вождения, позволяющих водителям пользоваться большей автоматизацией задач по управлению транспортным средством, и
- подготовке предложения по согласованным общим руководящим принципам обеспечения эксплуатационной безопасности и защищенности с помощью электронных систем (eSecurity и eSafety) автотранспортных средств.

62. Вспомогательный орган WP.29, Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF), которая работает над элементами активной безопасности, завершила свою работу над первой поправкой к Правилам № 79 (оборудование рулевого управления), содержащей положения по автоматическим функциям управления (АФУ) с изложением требований к безопасности и соответствующим процедурам испытания систем удержания в пределах полосы движения, корректировочным функциям рулевого управления и дистанционно управляемой парковке. Эти поправки являются первыми элементами в разработке правил, касающихся автоматизированных транспортных средств.

63. Завершена работа над Пересмотром 3 Соглашения 1958 года об официальном утверждении транспортных средств, предметов оборудования и частей по типу конструкции в рамках Всемирного форума, и на состоявшейся в июне сессии WP.29 Договаривающимися сторонами был достигнут консенсус. Цель внесения этой поправки также заключается в расширении участия стран с формирующейся рыночной экономикой и региональных организаций экономической интеграции в деятельности Всемирного форума и увеличении числа Договаривающихся сторон Соглашения.

64. Таким образом, основные цели Пересмотра 3 предусматривают:

- a) включение новых положений, касающихся Международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС);
- b) предоставление Договаривающимся сторонам права выдавать официальные утверждения типа в соответствии с прежними вариантами правил ООН;
- c) создание в ЕЭК ООН электронной базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) между всеми Договаривающимися сторонами Соглашения (см. пункт 8 ниже);
- d) изменение условий голосования для принятия новых правил ООН или поправок к существующим правилам ООН (т.е. нынешнего большинства в две трети голосов); и
- e) рассмотрение и укрепление нынешних положений с целью улучшения функционирования и повышения надежности процедур официального утверждения типа и условий их взаимного признания (т.е. оценки качества, процедуры сертификации и соответствия производства, задач, обязанностей и компетенции участвующих сторон и аспектов, связанных с соблюдением, таких как обеспечение надзора за рынком и защитные меры).

65. Вступление в силу Пересмотра 3 Соглашения 1958 года ожидается в августе 2017 года.

66. В соответствии с решением КВТ о финансировании размещения ДЕТА из регулярного бюджета ЕЭК ООН Отдел устойчивого транспорта инициировал этот относящийся к бюджету процесс. Запуск этого процесса в 2016 году должен обеспечить своевременное размещение ДЕТА на базе ЕЭК ООН/ЮНОГ в Женеве в 2018 году после реализации необходимых административных и технических мер, включая проведение закупок.

Соглашение 1998 года

67. В ноябре 2016 года WP.29 завершила многолетнюю работу над новыми глобальными техническими правилами:

- новое глобальное техническое правило № 17, касающееся выбросов картерных газов механическими двух- и трехколесными транспортными средствами, которое было принято на ноябрьской сессии WP.29 2016 года, устанавливает согласованные процедуры испытаний, позволяющие измерять картерные газы и выбросы в результате испарения и впоследствии обеспечить сокращение токсичных выбросов несгоревшего топлива;
- новое глобальное техническое правило № 18, касающееся бортовых систем диагностики для механических двух- и трехколесных транспортных средств, которое было принято на ноябрьской сессии WP.29 2016 года, устанавливает функциональные требования к БД для бортовой «инфраструктуры» механического транспортного средства в рамках настоящих ГТП, в которых, в частности, аппаратные средства и программное обеспечение определены без привязки к конкретным технологиям, а также установлены согласованные требования к проведению проверочных испытаний их экологических характеристик; и
- поправки к глобальным техническим правилам № 16 (шины) в связи с их принятием.

68. Обсуждение вопроса об активизации осуществления Соглашения 1998 года завершилось принятием специальной резолюции S.R.2 на состоявшейся в июне 2016 года сессии WP.29. Эта резолюция предусматривает более стратегически ориентированный подход к работе, осуществляемой в рамках Соглашения 1998 года, а также направлена на обеспечение большей прозрачности. В связи с последним аспектом секретариат уже предпринял первые шаги, а именно сделал более удобным для пользователей веб-сайт WP.29 и предложил поправки к правилам процедуры WP.29, которые облегчат участие в работе сессий Всемирного форума неправительственных организаций, научных кругов и гражданского общества.

XII. Перевозка опасных грузов и классификация и маркировка химических веществ

69. Организация Объединенных Наций разработала механизмы согласования критериев классификации химических веществ по видам опасности и соответствующие коммуникационные средства (маркировку и памятки по технике безопасности), а также механизмы согласования условий перевозки для всех видов транспорта. Речь идет о Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ (СГС) и о «Рекомендациях Органи-

зации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовых правилах», называемых обычно «Оранжевой книгой». Эти механизмы разрабатываются Комитетом экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и по СГС, которому ЕЭК ООН предоставляет секретариатские услуги.

70. Работа ЕЭК ООН по администрированию и предоставлению правовых документов по перевозке опасных грузов и соответствующих рекомендаций ЭКОСОС способствует безопасному обращению с химическими веществами на протяжении всего их жизненного цикла (производство, хранение, перевозка, профессиональное и потребительское использование).

71. Более 70 стран мира разработали или обновили свое национальное законодательство в области классификации и маркировки химических веществ в соответствии с положениями СГС или находятся в процессе проведения этой работы.

72. В 2016 году в связи с транспонированием положений, содержащихся в 19-ом пересмотренном издании «Рекомендации Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила» были опубликованы обновленные варианты международно-правовых документов, регулирующих воздушные, морские и наземные перевозки опасных грузов. Как указано ниже, эта работа была проведена на скоординированной основе участвовавшими в ней международными организациями, с тем чтобы соответствующие положения могли одновременно применяться ко всем видам транспорта начиная с 1 января 2017 года:

- по воздушному и морскому транспорту ИКАО и ИМО опубликовали обновленные варианты технических инструкций ИКАО и МКМПОГ;
- по автомобильному и внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН опубликовала издания 2017 года Правил международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ), Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ);
- по железнодорожному транспорту ОТИФ опубликовала издание 2017 года Правил международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ).

73. Многие страны разработали национальное законодательство, регулирующее внутренние перевозки опасных грузов, полностью или частично опираясь на Рекомендации ООН, например это относится к Австралии, Бразилии, Канаде, Малайзии и Соединенным Штатам Америки, а все страны ЕС в соответствии с Директивой 2008/68/ЕС обязаны применять к внутренним перевозкам требования МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ.

74. Деятельность по повышению информированности о перевозке опасных грузов и классификации и маркировке химических веществ (СГС):

- презентация ДОПОГ в ходе рабочего совещания КВТ по безопасности дорожного движения;
- участие секретариата в рабочих совещаниях по перевозке опасных грузов и СГС в Эквадоре и Коста-Рике;

- участие секретариата в нескольких мероприятиях по линии проекта «ЕвроМед», предназначенных для содействия присоединению к ДОПОГ нескольких стран Средиземноморья, которые еще не являются его сторонами;
- участие секретариата в рабочем совещании по перевозке опасных грузов, организованном МСАТ для Лиги арабских государств;
- участие секретариата в рабочем совещании по перевозке опасных грузов и перевозке скоропортящихся пищевых продуктов, организованном МСАТ для делегации Китая;
- участие секретариата в рабочем совещании по ДОПОГ, организованном для пакистанской делегации в ЕЭК ООН.

XIII. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

75. Цель Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), состоит в обеспечении эффективной, безопасной и гигиеничной перевозки охлажденных и глубокомороженных пищевых продуктов и непричинения вреда здоровью человека. Кроме того, оно помогает странам избежать потерь пищевых продуктов из-за их порчи, вызванной несоблюдением температурного режима во время перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом. У Соглашения СПС в общей сложности насчитывается 50 Договаривающихся сторон.

- Вступление в силу поправок к СПС в 2016 году, устанавливающих запрет на использование изотермических кузовов с нежесткими стенками, и переходного положения для находящихся в эксплуатации изотермических кузовов с нежесткими стенками.
- Принятие нового определения транспортных средств-рефрижераторов и отопляемых транспортных средств, включая положения, касающиеся испытаний, проверок и сертификатов для указанного оборудования.
- В сотрудничестве с проектом «ЕвроМед» в 2016 году была опубликована «дорожная карта» по присоединению к Соглашению СПС и его осуществлению.

XIV. 2017 год и последующий период

Совещание на уровне министров по случаю семидесятой годовщины КВТ

76. Вот уже на протяжении 70 лет КВТ проводит совместно с правительствами, отраслью и разработчиками политики последовательную работу по обеспечению устойчивости транспорта, с тем чтобы сделать его безопасным, чистым и конкурентоспособным посредством развития грузовых и пассажирских перевозок всеми видами внутреннего транспорта и посредством повышения безопасности дорожного движения, экологичности и энергоэффективности перевозок, безопасности внутреннего транспорта и эффективности услуг, оказываемых транспортным сектором.

77. 21 февраля 2017 года министры транспорта из региона ЕЭК ООН и других регионов соберутся в Женеве на совещании на уровне министров по теме «Прошлое и будущее Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН». Совещание будет посвящено 70-летней истории достижений КВТ; кроме того, на нем будут приняты решения о его задачах на будущее вплоть до 2030 года, т.е. на период глубоких перемен, проблем и возможностей во всем мире.

78. За истекшие 70 лет КВТ способствовал соблюдению соглашений, которые создают условия для более эффективного пересечения границ товарами, налаживания взаимосвязей между экономиками разных стран и их совместного роста; он создал инструментарий для оказания помощи правительствам в разработке наиболее экологичной транспортной политики, результатами которой стали более чистый воздух, лучшее состояние здоровья населения и более устойчивое развитие транспорта; помог в обеспечении изготовления автомобилей по самым высоким стандартам безопасности и их наименьшего воздействия на окружающую среду; и, кроме того, обеспечил соответствие детских удерживающих устройств лучшим стандартам проектирования и наилучшую возможную защиту для требующих наибольшей заботы участников дорожного движения.

79. Деятельность КВТ и впредь будет являться движущим фактором прогресса и инноваций в области перевозок и способствовать переходу к более безопасному, эффективному и экологичному взаимосвязанному миру.

80. Тот факт, что наши дороги стали безопаснее, воздух и реки – чище, а торговля – эффективнее, – это в значительной степени результат работы, проводимой правительствами и ключевыми заинтересованными сторонами транспортного сектора, которые объединили свои усилия в рамках межправительственной платформы, созданной Комитетом по внутреннему транспорту. Вместе с тем по мере совершенствования технологии и возникновения новых проблем и возможностей КВТ продолжает свою повседневную работу. Высокие стандарты безопасности, эффективности и устойчивости, которые были установлены КВТ, не стоят на месте, а являются лишь отправной точкой для инновационной деятельности в будущем.