

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

Женева, 20–23 февраля 2024 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Совещание по вопросам осуществления пересмотренного
круга ведения и Стратегии Комитета по внутреннему
транспорту на период до 2030 года только
для правительственных делегатов с участием
председателей вспомогательных органов Комитета****Четвертый цикл пересмотра мандатов рабочих групп
их вышестоящим отраслевым комитетом****Записка секретариата***Резюме*

На своей восемьдесят пятой ежегодной сессии Комитет отметил, что 2023 год знаменует собой четвертый цикл пересмотра мандатов рабочих групп их вышестоящими секторальными комитетами в соответствии с итогами реформы ЕЭК 2005 года и принятыми впоследствии Руководящими принципами создания и функционирования рабочих групп в рамках ЕЭК (ECE/EX/1). Принимая во внимание обзор и анализ, содержащиеся в документе ECE/TRANS/2023/4/Rev.1, Комитет решил продолжить процесс пересмотра в течение 2023 года, отметив, что он проходит в контексте более широких преобразований после одобрения ЭКОСОС круга ведения КВТ (E/RES/2022/2) (ECE/TRANS/328, п. 18).

Настоящий документ подготовлен во исполнение этого решения Комитета. В приложениях к нему содержатся представленные вспомогательными органами Комитета материалы, в которых, в частности, излагаются их мандат, цели и направления деятельности.

Комитету предлагается **изучить и рассмотреть** эти материалы для целей обзора.



Приложение I

Материалы, представленные Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1)

I. Мандаты вспомогательных органов и система управления

- A. Генеральная Ассамблея/Экономический и Социальный Совет
- B. Европейская экономическая комиссия
- C. Комитет по внутреннему транспорту
- D. Для справки: Согласование с пересмотренными кругом ведения и правилами процедуры Комитета по внутреннему транспорту

В соответствии с пунктом 1 документа TRANS/WP.1/100/Add.1 (Положение о круге ведения Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1)): «1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (именуемая далее WP.1), действуя в рамках общего курса Организации Объединенных Наций и Европейской экономической комиссии (именуемой далее ЕЭК) и под общим наблюдением Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), при условии, что ее действия не выходят за рамки Положения о круге ведения ЕЭК (документ E/ECE/778/Rev.3) и соответствуют правовым документам, перечисленным в приложении». Документ TRANS/WP.1/100/Add.1 в настоящее время пересматривается. В настоящее время Рабочая группа называется «Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1)».

II. Цель Рабочей группы

«Принимать и осуществлять меры, направленные на укрепление и повышение безопасности дорожного движения, разработку и согласование правил дорожного движения и дорожных знаков и сигналов, учитывая также задачи по охране окружающей среды, а также на укрепление отношений между странами», согласно документу TRANS/WP.1/100/Add.1 (Положение о круге ведения Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1)). Документ TRANS/WP.1/100/Add.1 в настоящее время пересматривается.

III. Области деятельности Рабочей группы

- A. Облегчение перевозок (включая облегчение пересечения границ)
 - Безопасность дорожного движения — сквозная тема, затрагивающая всю транспортную сферу в целом. Кроме того, Конвенции о дорожном движении 1949 и 1968 годов, а также Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах направлены на облегчение международного дорожного движения.
- B. Безопасность дорожного движения
 - Основная область работы

С. Экологические/климатические показатели

- Вклад в деятельность КВТ по смягчению последствий изменения климата

IV. Области деятельности, охватываемые рабочей группой, — эффективность и практическая польза

A. Внутренний параллелизм/дублирование (другие органы Европейской экономической комиссии, выполняющие аналогичные/идентичные задачи)

1. Область работы 1: Безопасность дорожного движения на глобальном уровне

- Отсутствие дублирования
- ЕЭК ООН возглавила деятельность в сфере безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций, создав в 1950 году Специальную рабочую группу по предотвращению несчастных случаев на дорогах. В 1988 году был учрежден межправительственный орган — Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1). В 2017 году Рабочая группа была переименована в «Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1)».
- В данный момент Глобальный форум по безопасности дорожного движения остается единственным постоянным органом в системе Организации Объединенных Наций, который занимается вопросами повышения уровня безопасности дорожного движения. Его главная функция заключается в том, чтобы служить хранителем правовых документов Организации Объединенных Наций, направленных на согласование правил дорожного движения. [Конвенции 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах](#) и другие правовые документы ЕЭК, касающиеся основных факторов дорожно-транспортных происшествий (поведения участников дорожного движения, транспортных средств и инфраструктуры), вносят ощутимый вклад в повышение безопасности дорожного движения. Многие страны во всем мире стали сторонами этих правовых документов и получают выгоду от их осуществления. Кроме того, эти Договаривающиеся Стороны являются ключевыми движущими силами, обеспечивающими актуальность международных конвенций по безопасности дорожного движения. ЕЭК ООН также поддерживает накопление и продвижение передового опыта в области безопасности дорожного движения, организацию Недель безопасности дорожного движения и других мероприятий по повышению осведомленности.
- Участие в Глобальном форуме по безопасности дорожного движения (WP.1) открыто для всех стран мира. Как правило, WP.1 проводит два совещания в год в Женеве, Швейцария. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН обеспечивает секретариатскую поддержку Форума: обслуживает сессии, готовит документы, повестки дня и доклады, собирает и распространяет информацию, а также содействует взаимодействию между правительствами.
- В 2010 году WP.1 отметила шестидесятилетнюю годовщину инициатив в области безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций. Она совпала с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, провозглашенным в силу резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций. С 2010 года ЕЭК ООН вносит свой вклад в этот процесс, участвуя в разработке и осуществлении плана действий на Десятилетие действий.
- В 2012 году Комитет по внутреннему транспорту (головной орган WP.1) принял План действий ЕЭК ООН на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения ООН (2011–2020 годы) ([ECE/TRANS/2012/4](#))

и Согг. 1 и 2). План действий ЕЭК ООН непосредственно увязан с планом действий на Десятилетие действий и направлен на реализацию широкого круга целей ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения путем рассмотрения приоритетных сфер деятельности, а также принятия последовательных мер, в том числе и в будущем, по каждой цели в своем географическом районе и за его пределами. Им предусмотрены действия, инициативы и меры для нескольких рабочих групп ЕЭК ООН, причем Глобальный форум по безопасности дорожного движения является главным координирующим органом в области безопасности дорожного движения.

В. Внешний параллелизм/дублирование (другие органы, не входящие в Европейскую экономическую комиссию, которые выполняют аналогичные/идентичные задачи)

- Область работы 1: Безопасность дорожного движения на глобальном уровне
- Отсутствие дублирования (см. выше)

С. Внутренний синергизм (с другими органами Европейской экономической комиссии, которые выполняют дополняющие задачи)

- Область работы 1: Безопасность дорожного движения на глобальном уровне
- Существует синергизм с другими рабочими группами ЕЭК ООН.

Д. Внешний синергизм (с другими органами, не входящими в Европейскую Экономическую Комиссию, которые выполняют дополняющие задачи)

- Область работы 1: Безопасность дорожного движения на глобальном уровне
- Существует синергизм с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций.

V. Методы работы

Результаты работы WP.1, например число совещаний и официальных документов, указываются в нижеследующих программах работы КБТ по подпрограмме «Транспорт», планах по программам и программам публикаций:

- 2023 год: ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12;
- 2022 год: ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9;
- 2021 год: ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9;
- 2020 год: ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1;
- 2019 год: ECE/TRANS/2019/24;
- 2018 год: ECE/TRANS/2018/21, Add.1 и Corr.1, ECE/TRANS/2018/22.

Время от времени, по мере необходимости, WP.1 проводил «специальные сессии» — как, например, в 2018, 2019 и 2021 годах.

Секретариат обслуживает следующие группы экспертов:

Группу экспертов по дорожным знакам и сигналам (GERSS) в 2018–2022 годах;

Неофициальную межправительственную группу экспертов по дорожным знакам сигналам (IGERSS) — начиная с 2023 года.

Как правило, GERSS несколько раз в год проводила официальные совещания, а также организовывала неофициальные сессии. Так, в 2022 году GERSS провела 3 официальных совещания (по 4 дня) и 7 неофициальных сессий.

IGERSS проводит только неофициальные сессии (в 2023 году будет проведено 5 или 6 сессий);

Группу экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ЛИАВ) — начиная с 2021 года.

Все прочие неофициальные «группы экспертов» официально не признаны ЕЭК и не обслуживаются секретариатом.

VI. Основные консультации

WP.1 состоит из представителей правительств и проводит консультации с международными/межправительственными организациями, неправительственным сектором, научными кругами и частным сектором.

VII. Достигнутые результаты (укажите основные результаты за период с 2017 года)

- Нормативно-правовая работа и договаривающиеся стороны (например, поправки к правовым документам, число договаривающихся сторон и т. д.)

Поправки (2018–2023 годы):

Конвенция 1968 года о дорожном движении — поправки к статье 1 и новая статья 34 bis;

Конвенция 1968 года о дорожном движении — поправки к статьям 25 bis и 32, а также к приложениям 1 и 5;

текущие предложения по поправкам к Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах, Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию 1968 года о дорожных знаках и сигналах, и Протоколу 1973 года о разметке дорог, которые должны быть приняты в ближайшее время.

Договаривающиеся стороны трех важнейших правовых документов:

Конвенции 1968 года о дорожном движении — 88;

Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах — 73;

Конвенции 1949 года о дорожном движении — 102.

Присоединения (2018–2023 годы):

Конвенция 1968 года о дорожном движении: Соединенное Королевство, Кабо-Верде, Нигерия, Мьянма, Государство Палестина, Лихтенштейн, Таиланд, Оман, Эфиопия, Уганда, Бенин, Саудовская Аравия, Мальдивские Острова;

Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах: Армения, Мьянма, Гондурас, Лихтенштейн, Уганда, Бенин, Турция, Мальдивские Острова;

Конвенция 1949 года о дорожном движении: Литва, Хорватия, Лихтенштейн, Эстония;

Протокол 1949 года о дорожных знаках и сигналах: Лихтенштейн, Бруней-Даруссалам;

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1949 года о дорожном движении и Протокол 1949 года о дорожных знаках и сигналах: Лихтенштейн;

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1968 года о дорожном движении: Лихтенштейн, Туркменистан;

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1968 года о дорожных знаках и сигналах: Лихтенштейн, Туркменистан, Турция;

Протокол 1973 года о разметке дорог: Лихтенштейн, Туркменистан, Турция.

Политические рекомендации

В 2022 году WP.1 принял резолюцию о соображениях безопасности при выполнении водителями действий, не связанных с вождением, когда автоматизированные системы вождения, выдающие запросы на передачу управления, осуществляют динамическое управление (ECE/TRANS/WP.1/2021/2/Rev.1).

В 2021 году был издан документ «Конвенция, имеющая преимущественную силу в вопросах выдачи/использования национальных водительских удостоверений и международных водительских удостоверений, выдаваемых в соответствии с Конвенциями о дорожном движении 1949 и 1968 годов».

В 2021 году была издана «Хартия прав пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях», являющаяся совместной инициативой секретариата WP.1, Института европейского права в сфере дорожного движения и Совета страховых бюро.

В 2019 году Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) принял резолюцию о внедрении высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения.

Текущая оценка и пересмотр [Сводной резолюции о дорожном движении \(CP.1\)](#).

[Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах \(CP.2\)](#).

VII. Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем

A. Возможности для оптимизации и синергетической увязки деятельности по каждому из ожидаемых результатов

Тесное сотрудничество с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и учреждениями Организации Объединенных Наций, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения и достижения целей 3.6 и 11.2 в области устойчивого развития.

B. Способы повышения эффективности и улучшения методов работы

Содействие организации специальных сессий WP.1 во Дворце Наций в Женеве и за его пределами по просьбе WP.1, а также содействие обеспечению виртуального участия в гибридном режиме.

C. Ожидаемые результаты и соответствующие виды деятельности, которые, возможно, необходимо будет переориентировать/перенацелить, с тем чтобы они лучше отражали приоритетные потребности государств-членов и договаривающихся сторон

Основной акцент в деятельности WP.1 должен быть поистине глобальным.

D. Возможности для оптимизации структуры программы работы

Программа работы WP.1 уже имеет всеобъемлющий и исчерпывающий характер. Ввиду движения к цели, состоящей в обеспечении глобального масштаба, необходимо поощрять участие новых сторон.

E. Пути совершенствования информационных связей и работы с общественностью

См. раздел В.

F. Прочие комментарии

Сроки, отведенные на представление каждой рабочей группой докладов/обновленной информации в ходе ежегодных сессий КВТ, следует продлить и поставить в зависимость от сложности повестки дня, рассматриваемых тем, проделанной работы и продолжительности сессий соответствующей рабочей группы.

Приложение II

Материалы, представленные Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)

I. Цели Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта

1. Основной целью WP.5 в соответствии с ее нынешним кругом ведения является обеспечение межрегионального форума для государств — членов ЕЭК и стран, не входящих в ЕЭК, а также соответствующих заинтересованных сторон из частного сектора и научных кругов, с тем чтобы:

a) обсуждать и углублять понимание основных тенденций и изменений в области внутреннего транспорта в регионе ЕЭК в контексте текущих интеграционных процессов в регионе ЕЭК и/или процессов реформ, происходящих в государствах-членах; и

b) анализировать тенденции и изменения, определить пути и содействовать, посредством укрепления международного сотрудничества и обмена передовым опытом или его разработки, переходу к более устойчивым системам внутреннего транспорта в государствах — членах ЕЭК и других заинтересованных странах.

II. Согласованные направления работы и долгосрочная программа работы (2020–2030 годы)

2. Учитывая свою прошлую деятельность и принимая во внимание Стратегию КВТ на период до 2030 года, WP.5 на своей тридцать второй ежегодной сессии в сентябре 2019 года согласовала шесть тематических блоков для своей долгосрочной программы работы на 2020–2030 годы (ECE/TRANS/WP.5/66, приложение II):

a) Развитие транспортных сетей и/или связей

В рамках этого направления WP.5 решила продолжить работу по евро-азиатским транспортным связям и другим соединениям и коридорам, включая мониторинг развития сети. В частности, WP.5 должна служить платформой для активизации и мониторинга усилий по введению в действие транспортной инфраструктуры. В связи с этим она уточнила, что под термином «введение в действие» должны быть охвачены следующие темы: гармонизация и упрощение формальностей при пересечении границ; инфраструктурные соединения и стандарты функциональной совместимости; эффективное управление коридорами; и применение новых технологий и цифровизации. В рамках этого первого тематического блока было также решено создать руководство по приведению национальных стандартов и правил в соответствие с международными правилами (предусмотренными в транспортных правовых документах ООН).

b) Транспорт и изменение климата

В рамках этого блока WP.5 решила продолжать аналитическую работу и исследования по воздействию изменения климата на транспортные активы и операции и выявлению наиболее подходящих мер по адаптации.

c) Устойчивая городская мобильность

В рамках этого блока WP.5 решила опираться на свою прошлую работу и продолжить разработку политики в области городской мобильности в поддержку устойчивого развития городов. Дальнейшие разработки, связанные с концепцией «Мобильность как услуга» (MaaS), также будут относиться к этому блоку.

d) Данные о транспортной инфраструктуре

В рамках этого блока WP.5 решила создать и поддерживать Международную обсерваторию для мониторинга транспортной инфраструктуры (МОМТИ), доступную на платформе географической информационной системы (ГИС). Работа Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры также должна относиться к этому блоку.

e) Обзор и мониторинг возникающих проблем и Целей устойчивого развития

В рамках этого блока WP.5 решила обсудить и проанализировать возникающие транспортные проблемы и подготовить аналитические материалы. WP.5 также решила продолжить отслеживать тенденции в достижении связанных с транспортом Целей устойчивого развития и содействовать разработке вспомогательных инструментов для их достижения.

f) Безопасность на внутреннем транспорте

В рамках этого блока WP.5 решила посредством проведения тематических обсуждений обеспечить платформу для актуализации и дальнейшего совершенствования решений для урегулирования проблем безопасности внутреннего транспорта.

III. Доклад об оценке за период 2020–2023 годов

3. На основе ранее согласованных шести тематических блоков в приведенной ниже таблице в колонке 1 представлен обзор мероприятий, которые были запланированы в рамках двухгодичной программы работы на 2020–2021 годы, а в колонке 2 перечислены достижения за прошедшее время. С учетом того что осуществление мероприятий продолжалось и после первоначального периода 2020–2021 годов, в частности из-за ограничений, связанных с пандемией COVID-19, в таблице перечислены достижения Рабочей группы на период 2020–2023 годов.

A. Развитие транспортных сетей и/или связей

Запланированные мероприятия

Достижения

- | <i>Запланированные мероприятия</i> | <i>Достижения</i> |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • WP.5 управляет процессом введения в действие транспортных связей/коридоров на основе этапов I, II и III проекта ЕАТС, их выводов и рекомендаций. • WP.5 проводит обзор существующих подходов и методологий для измерения экономической ценности международных транспортных коридоров. | <ul style="list-style-type: none"> • Ноябрь 2020 года: в рамках последующей деятельности по итогам тридцать третьей ежегодной сессии WP.5 был организован виртуальный раунд консультаций по введению в действие евро-азиатских транспортных коридоров (собравший 155 участников из государственного/частного секторов и научных кругов, представляющих 32 страны ЕАТС и страны, не входящие в ЕАТС). Правительства Азербайджана, Грузии, Турции, Украины и Казахстана выразили готовность внести свой вклад в разработку функционирующего в рамках ЕЭК механизма управления коридорами на участках железнодорожного маршрута 3 ЕАТС. • Сентябрь 2022 года: был проведен круглый стол для оценки эксплуатационной грузоподъемности Транскаспийского железнодорожного коридора и коридора Алматы — Стамбул (в связи с сессией WP.5). • По просьбе правительств был создан Координационный комитет ЕЭК-ОЭС по |

транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул в формате группы друзей Председателя WP.5 (заседания состоялись в декабре 2022 года в Женеве и в июне и июле 2023 года в Стамбуле и Баку); одобрены круг ведения Координационного комитета и программа работы на 2023–2025 годы.

- Обзоры проводились, в частности, в рамках Координационного комитета. В связи с проведением тридцать шестой ежегодной сессии WP.5 при участии ОСЖД, ОТИФ, региональных комиссий ООН ЭКА, ЭСКЗА, ЭСКАТО, ЭКЛАК и других партнеров было подготовлено межрегиональное рабочее совещание по управлению мультимодальными транспортными коридорами.

В. Транспорт и изменение климата

- WP.5 инициирует процесс создания своей Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним.
- Группа экспертов совершенствует базы данных, содержащие климатические данные и информацию о транспортных активах и операциях.
- Группа экспертов расширяет анализ климатических индексов для создания дополнительных знаний о будущем воздействии изменения климата и экстремальных явлений на транспортные активы и операции.
- Группа экспертов собирает и анализирует информацию и данные, касающиеся национальных проектов по адаптации к изменению климата, стремясь определить ключевые области уязвимости конкретных активов, и содействует реализации одного такого проекта в странах, желающих улучшить ситуацию в этой области.
- Группа экспертов была создана в 2020 году. К настоящему времени она провела шесть совещаний.
- Климатические индексы доступны в MOMТИ, где они накладываются на данные транспортной сети. Группа продолжает работать над дальнейшим совершенствованием этих данных и их визуализацией.
- Группа экспертов согласовала дополнительные индексы для анализа высоких температур и обильных осадков и индексы скорости порывов ветра.
- Группа экспертов рассмотрела многочисленные национальные проекты, связанные с улучшением адаптации транспорта к изменению климата. В связи с этим она начала работу над экономическим обоснованием для адаптации, в ходе которой она собирает данные об убытках, связанных с погодными происшествиями на транспортной инфраструктуре. Группа экспертов занимается также разработкой руководства по путям адаптации и еще одного руководства по оценке критичности транспорта. Кроме того, она разработала рамки для стресс-тестирования транспортных активов на предмет опасности изменения климата и организовала три рабочих совещания с 2020 года, а именно:
 - рабочее совещание, посвященное учету физических рисков, связанных с изменением климата, в процессах планирования и эксплуатации транспортного сектора (Женева/онлайн, 26 марта 2021 года);

Запланированные мероприятия

Достижения

- рабочее совещание для стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии по повышению осведомленности о необходимости адаптации транспорта к изменению климата (Москва, 15–16 ноября 2021 года); и
- рабочее совещание для стран Средиземноморья по повышению осведомленности об адаптации транспортной инфраструктуры к изменению климата и разработке эффективной программы вмешательства (Марсель/Франция, 15–16 мая 2023 года).
- Группа экспертов изучает проекты стран/проекты, связанные с транспортными активами, по стресс-тестированию инфраструктуры.

С. Устойчивая городская мобильность

Запланированные мероприятия

Достижения

- WP.5 разрабатывает модель для оценки проблем городской мобильности.
- WP.5 разрабатывает руководство по запуску или укреплению МaaS на городском уровне.
- WP.5 вносит вклад в генеральный план для велосипедного движения через инфраструктурный модуль.
- В сентябре 2020 года было опубликовано Руководство ЕЭК по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию, в котором предложена модель оценки проблем городской мобильности, основанная на принципах «предотвращения», «перехода» и «модернизации».
- В феврале 2020 года был опубликован Справочник ЕЭК «Мобильность как услуга» (тенденции и экономика транспорта: 2018–2019 годы).
- В связи с ежегодными сессиями WP.5 были проведены следующие тематические рабочие совещания:
 - рабочее совещание по экономическому анализу трансформации городских транспортных систем (9 сентября 2020 года);
 - рабочее совещание по экологичному городскому транспорту (17 сентября 2021 года);
 - межрегиональное рабочее совещание по электрификации мобильности — вызовы и возможности для транспорта, энергетики и территориального планирования (5 сентября 2022 года).
- В июне 2022 года была создана группа экспертов (ГЭ) по модулю велосипедной инфраструктуры (WP.5/GE.5). Она служит платформой для сбора данных о национальной велосипедной инфраструктуре, анализа данных и предложения маршрутов в регионе ЕЭК на основе существующих национальных велосипедных маршрутов для формирования велосипедной

сети ЕЭК. ГЭ занимается в настоящее время разработкой общих определений для различных видов велосипедной инфраструктуры, а также новых дорожных знаков для обозначения велосипедных маршрутов. В рамках этой работы ГЭ реализует инфраструктурный модуль генерального плана.

D. Данные о транспортной инфраструктуре

- WP.5 развивает международную обсерваторию для мониторинга транспортной инфраструктуры.
- Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры занимается выявлением моделей, методологий, инструментов и оптимальной практики для оценки, расчета и анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта.
- Группа экспертов разрабатывает терминологию, используемую для оценки затрат на инфраструктуру внутреннего транспорта.
- Группа экспертов собирает данные для сопоставительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры.
- Международная обсерватория для мониторинга транспортной инфраструктуры (ITIO-GIS.org) была торжественно открыта в КВТ в феврале 2022 года. В 2022 году начался этап тестирования все большим числом государств-членов.
- Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры завершила выполнение своего мандата, и ее заключительный доклад (в том числе глоссарий с терминологией), который был одобрен на ежегодной сессии WP.5 в сентябре 2022 года, будет опубликован в качестве издания Организации Объединенных Наций в течение 2023 года.
- Собранные данные и их детальный анализ затрат на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта являются неотъемлемой частью заключительного доклада. Группа экспертов подготовила предложения о том, как эти данные можно загрузить в МОМТИ и визуализировать в формате географической информационной системы (ГИС).

E. Обзор и мониторинг возникающих проблем и целей в области устойчивого развития

- WP.5 отслеживает тенденции в деле достижения Целей устойчивого развития, связанных с транспортом.
- WP.5 содействует распространению показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ).
- WP.5 выявляет возникающие проблемы внутреннего транспорта и анализирует их.
- В качестве реакции на пандемию COVID-19 по просьбе КВТ под эгидой WP.5 была создана неофициальная многопрофильная консультативная группа по мерам реагирования транспорта на кризис COVID-19. Группа объединила сотрудников транспортных, таможенных и медицинских служб из самых разных государств-членов (регион ЕЭК и другие страны) и провела четыре совещания (июнь/сентябрь 2020 года и июнь/сентябрь 2021 года). Консультативная группа сформулировала подробный набор рекомендаций по повышению устойчивости сектора внутреннего транспорта к пандемиям и международным чрезвычайным ситуациям. На основе этого

руководства была разработана концепция международного управления чрезвычайными ситуациями для сектора внутреннего транспорта (охватывающая автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт).

- В рамках проекта, финансируемого ЮНДА, был разработан набор из 215 показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ). Эти показатели предоставляют правительствам инструмент для измерения и определения степени транспортной связанности как внутри страны, так и на двустороннем/субрегиональном уровне. Имеются пользовательская платформа для самооценки SITCIN.org и курс электронного обучения, и все большее число государств-членов выражают заинтересованность в использовании показателей для понимания эффективности своего сектора внутреннего транспорта.
- WP.5 постоянно работает над возникающими проблемами внутреннего транспорта: в дополнение к своей работе по устойчивости транспорта были подготовлены два аналитических документа для рассмотрения на ежегодной сессии в 2022 году и впоследствии представлены КВТ: доклад об исследовании «Активизация мер по смягчению последствий изменения климата в секторе внутреннего транспорта — уроки, извлеченные из секторов воздушного и морского транспорта» и доклад об исследовании «Оценка новых тенденций в области инфраструктуры для зарядки электромобилей».

Г. Безопасность на внутреннем транспорте

- WP.5 служит платформой для обмена информацией об угрозах и рисках на внутреннем транспорте и проводит совещания по мере необходимости.
- В связи с ежегодными сессиями WP.5 были проведены следующие тематические рабочие совещания/круглые столы:
 - круглый стол по интеллектуальным транспортным системам и кибербезопасности (9 сентября 2020 года);
 - рабочее совещание по аспектам безопасности при перевозке опасных грузов (17 сентября 2021 года);
 - круглый стол по защите транспортной инфраструктуры на этапах проектирования, строительства и эксплуатации (7 сентября 2022 года);
 - рабочее совещание по угрозам в области кибербезопасности для зарядных станций электромобилей (сентябрь 2023 года).

V. Двухгодичная программа работы на 2024–2025 годы и оценка

4. В приведенной ниже двухгодичной программе работы Рабочей группы на 2024–2025 годы изложена деятельность для осуществления в течение предстоящего двухгодичного периода. Эта деятельность опирается на достижения предыдущих двухгодичных программ работы (2020–2023 годы) и определена в рамках шести тематических блоков долгосрочной программы работы (2020–2030 годы). Мероприятия перечислены вместе с ожидаемыми результатами, которые определены таким образом, чтобы помочь WP.5 в оценке достижений.

5. Учитывая, что шесть тематических блоков по-прежнему весьма актуальны, они могут остаться неизменными на предстоящий двухлетний период. Таким образом, хотя конкретные мероприятия и ожидаемые достижения, предусмотренные в рамках каждого тематического блока, могут несколько отличаться от тех, которые были предусмотрены в предыдущий двухлетний период, нет необходимости вносить изменения в долгосрочную программу работы.

6. WP.5 предлагается обменяться мнениями и достичь согласия по видам деятельности и ожидаемым достижениям, представленным в таблице ниже.

A. Развитие транспортных сетей и/или связей

<i>Запланированные мероприятия</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>
<ul style="list-style-type: none"> • WP.5 поддерживает усилия, предпринимаемые в рамках Координационного комитета ЕЭК/ОЭС по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул в соответствии с утвержденным кругом ведения и программой работы на 2023–2025 годы. • WP.5 продолжает отслеживать и поддерживать введение в действие транспортных связей/коридоров в регионе ЕЭК и в соседних регионах. 	<ul style="list-style-type: none"> • Проведение для получения отзывов технического исследования, определяющего все параметры технической инфраструктуры в коридоре(ах), находящемся(ихся) в ведении Координационного комитета. • Составление для получения отзывов подробного перечня с указанием недостающих звеньев или сегментов сети, нуждающихся в модернизации, обновлении или улучшении. • Завершение обзора документов, регулирующих отдельные виды транспорта и мультимодальные перевозки и используемых в коридоре(ах), и формулирование рекомендаций по решениям в области цифровизации и электронных стандартов для получения отзывов. • Проведение обзора мер по облегчению пересечения границ в ходе перевозок по коридору(ам). • Рассмотрение предложения о более унифицированном/лучше скоординированном расписании и системе тарификации в обоих коридорах.

В. Транспорт и изменение климата

<i>Запланированные мероприятия</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Группа экспертов совершенствует базы данных, содержащие климатические данные и информацию о транспортных активах и операциях. • Группа экспертов расширяет анализ климатических индексов для создания дополнительных знаний о будущем воздействии изменения климата и экстремальных явлений на транспортные активы и операции. • Группа экспертов собирает и анализирует информацию и данные, касающиеся национальных проектов по адаптации к изменению климата, стремясь определить ключевые области уязвимости конкретных активов, разрабатывает соответствующие руководящие указания и содействует реализации проектов в странах, желающих улучшить ситуацию в этой области. • Группа экспертов готовит заключительный доклад о выполнении своего мандата. • Группа экспертов проводит аналитическую работу в поддержку разработки стратегии КВТ по изменению климата. 	<ul style="list-style-type: none"> • Улучшение базы данных в МОМТИ. • Анализ новых климатических индексов и формулирование рекомендаций. • Сбор информации и данных национальных проектов, разработка соответствующих методических материалов. • Инициирование проекта как минимум в одной стране, желающей улучшить анализ адаптации инфраструктуры к изменению климата. • Подготовка и представление WP.5 заключительного доклада. • Подготовка вклада WP.5 в разработку и реализацию Стратегии КВТ по изменению климата.

С. Устойчивая городская мобильность

<i>Запланированные мероприятия</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>
<ul style="list-style-type: none"> • WP.5 через свою назначенную группу экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры вносит вклад в определение велосипедной сети ЕЭК, которая должна быть создана на основе национальных сетей, предоставляет руководящие материалы для государств-членов по развитию их национальной велосипедной инфраструктуры и разрабатывает определения для различных типов велосипедной инфраструктуры, а также горизонтальных и вертикальных дорожных знаков. • WP.5 продолжает служить платформой для обмена информацией о последних тенденциях и разработках в области городской мобильности, проводит целевые рабочие совещания и вырабатывает рекомендации по возможным следующим шагам в соответствии с запросами. • Группа экспертов готовит заключительный доклад о выполнении своего мандата. 	<ul style="list-style-type: none"> • Развитие и согласование велосипедной сети ЕЭК. • Подготовка руководства для государств-членов по определению национальной велосипедной сети. • Доработка и согласование набора определений. • Проведение как минимум одного регионального или межрегионального рабочего совещания/принятие рекомендаций по последующим действиям. • Подготовка и представление WP.5 заключительного доклада.

D. Данные о транспортной инфраструктуре

<i>Мероприятия</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>
<ul style="list-style-type: none"> WP.5 поддерживает МОМТИ, которая была создана на платформе ГИС, продолжает углублять ее технические функции и приложения, изучает возможности расширения ее географического охвата и повышает осведомленность государств-членов, многосторонних банков развития (МБР) и организаций регионального сотрудничества (ОРС) о ее ценности. WP.5 следует указаниям, предоставленным прежней группой экспертов, по визуализации сопоставительных данных на платформе. 	<ul style="list-style-type: none"> Достижение МОМТИ такого уровня зрелости, когда пользователи, государства-члены, МБР и ОРС начинают все чаще загружать и размещать новые данные и информацию. Увеличение числа активных пользователей МОМТИ и расширение географического охвата. Углубление/расширение по крайней мере одного существующего приложения МОМТИ и разработка одной новой функциональности МОМТИ.

E. Обзор и мониторинг возникающих проблем и Целей устойчивого развития

<i>Мероприятия</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>
<ul style="list-style-type: none"> WP.5 отслеживает тенденции в деле достижения Целей устойчивого развития, связанных с транспортом. WP.5 содействует распространению показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ). WP.5 выявляет возникающие проблемы внутреннего транспорта и анализирует их. 	<ul style="list-style-type: none"> Постоянное отслеживание тенденций. Увеличение числа стран, использующих платформу SITCIN.org, внедрение дополнительных языковых версий, разработка новых приложений, отвечающих потребностям пользователей. Выявление по крайней мере одной новой проблемы и начало проведения ее анализа.

F. Безопасность на внутреннем транспорте

<i>Мероприятия</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>
<ul style="list-style-type: none"> WP.5 продолжает служить платформой для обмена информацией об угрозах и рисках на внутреннем транспорте, в том числе в области кибербезопасности и ИИ, и проводит целевые совещания по мере необходимости. 	<ul style="list-style-type: none"> Обеспечение эффективного обмена информацией, в частности путем проведения специально организованных рабочих совещаний и мероприятий по повышению осведомленности.

Приложение III

Материалы, представленные Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6)

I. Согласование круга ведения и правил процедуры

1. На своей семьдесят второй сессии (9–11 июня 2021 года) WP.6 пересмотрела свой круг ведения в целях приведения его в соответствие со Стратегией КВТ на период до 2030 года (ECE/TRANS/WP.6/2021/3). Пересмотренный КВ был утвержден КВТ на его восемьдесят четвертой сессии 23 февраля 2022 года.
2. На своей семьдесят четвертой сессии (15–17 мая 2023 года) WP.6 согласовала собственные правила процедуры, приведенные в соответствии с правилами процедуры КВТ (ECE/TRANS/WP.6/185). На этой сессии круг ведения WP.6 был дополнительно обновлен, так чтобы он отражал новые правила процедуры и полностью соответствовал кругу ведения КВТ.
3. В этой связи WP.6, возможно, пожелает отметить, что ее КВ и ПП полностью согласованы с КВ и ПП КВТ.

II. Материалы для процесса пересмотра мандата

4. Информация, содержащаяся в настоящей главе, запрашивается в контексте процесса пересмотра мандата WP.6. Ее структура соответствует предлагаемому порядку пересмотра мандатов, проводимого в 2023 году, и перечню рекомендуемой информации, прилагаемому к упомянутому выше письму Председателя КВТ и директора Отдела устойчивого транспорта.

A. Мандаты вспомогательных органов и система управления

5. Согласование с КВ и ПП КВТ: информация представлена в разделе I.

B. Цель Рабочей группы

6. Цель WP.6 состоит в ведении деятельности, которая соответствует цели подпрограммы ЕЭК ООН по устойчивому транспорту, заключающейся в облегчении международных пассажирских и грузовых перевозок разными видами внутреннего транспорта и повышении защищенности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортного сектора до уровней, которые действительно способствуют обеспечению устойчивости транспорта. Эта деятельность также согласуется со Стратегией КВТ на период до 2030 года.

C. Области деятельности Рабочей группы

7. Круг ведения WP.6 предусматривает следующие направления деятельности¹:
 - а) разрабатывать надлежащие общие методологии и терминологию для согласования статистических данных о наземном транспорте в целях повышения международной сопоставимости, с тем чтобы определить также показатели устойчивого транспорта (направление C);

¹ В конце описания каждого направления деятельности в скобках указано соответствующее стратегическое направление Стратегии КВТ.

b) вести сбор, составление и распространение статистических данных о наземном транспорте, отражающих воздействие существующих правовых документов ЕЭК, включая данные об автомобильном движении, дорожно-транспортных происшествиях, железнодорожном движении, внутреннем водном транспорте и транспортировке по трубопроводам (направление А);

c) разрабатывать, поддерживать и совершенствовать онлайн-базу статистических данных о транспорте ЕЭК ООН в целях обеспечения хорошего качества, актуальности, удобства для использования и своевременности статистики транспорта (направление С);

d) вносить вклад в координацию статистической деятельности международных организаций в области транспорта в целях поощрения надлежащей статистической практики и согласованности распространяемых данных, сведения к минимуму дублирования работы и сокращения бремени отчетности и проведения совещаний для стран — членов ЕЭК ООН, в частности путем сохранения и совершенствования системы Общего вопросника в партнерстве с Евростатом и Международным транспортным форумом (направление С);

e) служить форумом для обмена опытом и передовой практикой и рекомендовать методы решения статистических проблем, включая проблемы наличия, качества данных и обмена данными в области наземного транспорта (направление С);

f) поощрять и обеспечивать техническое сотрудничество и создание потенциала в области транспортной статистики (направление D);

g) вносить вклад в разработку связанных с транспортом показателей достижения целей в области устойчивого развития на основе обмена методологией и диалога между государствами-членами и соответствующими курирующими учреждениями (направление С);

h) изучать взаимосвязь между связанными с транспортом показателями достижения целей устойчивого развития и другими сферами устойчивого развития, например взаимодействие между транспортом и окружающей средой, энергетикой, здравоохранением, гендерными вопросами и т. д. (направление С);

i) стать центральным связующим звеном по вопросам статистики транспорта путем укрепления сотрудничества и совместной работы с Европейской комиссией, межправительственными и неправительственными организациями и другими региональными комиссиями и организациями или органами системы Организации Объединенных Наций (направление С);

j) тесно сотрудничать с другими вспомогательными органами КВТ и другими органами ЕЭК ООН по вопросам, представляющим общий интерес (направления А и В).

8. Деятельность WP.6, указанная в пункте 11 выше, охватывает следующие основные направления работы:

- облегчение перевозок (подпункт b));
- безопасность (подпункт g));
- экологическая и климатическая устойчивость (подпункты a), g) и h));
- инновации (подпункт e)).

D. Эффективность и практическая польза

1. Внутренний параллелизм и/или дублирование деятельности других органов Европейской экономической комиссии

9. WP.6 — единственный вспомогательный орган КВТ, который занимается разработкой методологии и терминологии для согласования статистических данных, сбором транспортных данных и распространением статистики транспорта

посредством публикации статистических данных ЕЭК ООН о транспорте и онлайн-базы таких данных.

2. Внешний параллелизм и/или дублирование деятельности других органов, не относящихся к Европейской экономической комиссии

10. Рабочая группа по статистике транспорта тесно сотрудничает с Евростатом, МТФ, МСЖД и ГД МОТР. ЕЭК ООН, Евростат и МТФ совместно заведуют размещенным на веб-сайте Евростата Общим вопросником по статистике внутреннего транспорта, посредством которого назначенные страновые координаторы из национальных статистических управлений могут ежегодно представлять транспортные данные при их наличии. Эта совместная работа направлена на рационализацию инициатив Группы, сведение к минимуму дублирования работы и, следовательно, облегчение бремени отчетности, возложенного на государства-члены.

3. Внутреннее взаимодействие с другими органами Европейской экономической комиссии

11. В рамках своей деятельности WP.6 обслуживает другие рабочие группы, способствуя удовлетворению их потребностей в статистическом анализе. В частности, WP.6 тесно сотрудничает с:

- Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1) и Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) в части сбора данных об инфраструктуре и дорожном движении по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E, как определено в соглашениях СМА и СМЖЛ соответственно;
- Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) в части сбора данных, касающихся сетей судоходных внутренних водных путей, учета судов и грузовых перевозок;
- Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1) в части сбора статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях;
- Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в части тенденций развития различных видов транспорта и инфраструктуры;
- Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) в связи с разработкой и уточнением показателей, позволяющих оценить рыночную долю интермодальных перевозок;
- Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в части данных о парке транспортных средств.

12. Помимо Отдела транспорта, заинтересованность в транспортных данных время от времени выражают и другие подразделения. В число этих подразделений входит ОПТОСОЗ, которая использует данные WP.6 с уделением особого внимания активной и городской мобильности. Кроме того, с WP.6 взаимодействует Отдел по окружающей среде в рамках таких совместных проектов, как Совместная целевая группа по экологической статистике и показателям и Рабочая группа по мониторингу и оценке окружающей среды (РГМООС). При работе над веб-сайтами и базами данных в качестве партнера также выступает Статистический отдел.

4. Внешнее взаимодействие с другими органами, не относящимися к Европейской экономической комиссии

13. WP.6 тесно сотрудничает с организациями, перечисленными в пункте 14.

Е. Методы работы

14. Результаты работы WP.6, включая число совещаний, официальных документов, публикаций и баз данных, указываются в программах работы КВТ (в разделах,

относящихся к подпрограмме по транспорту), а также в планах по программам и программам публикаций:

- 2018 год: ECE/TRANS/2018/21, Add.1 и Corr.1, ECE/TRANS/2018/22;
- 2019 год: ECE/TRANS/2019/23, ECE/TRANS/2019/24;
- 2020 год: ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1, ECE/TRANS/2020/23;
- 2021 год: ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9, ECE/TRANS/2021/10;
- 2022 год: ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9, ECE/TRANS/2022/10 и Corr.1;
- 2023 год: ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12, ECE/TRANS/2023/13/Rev.1.

F. Основные партнеры

15. Основные партнеры перечислены в пункте 14 выше.

G. Достигнутые результаты

16. Информация о результатах, достигнутых WP.6, содержится в докладах КВТ и программах работы КВТ (разделах, касающихся подпрограммы по транспорту), упомянутых в пункте 18. Кроме того, раз в два года WP.6 проводит обзоры результатов своей работы и соответствующим образом корректирует действия в соответствии со своей долгосрочной программой работы. С ожидаемыми достижениями на 2018–2019 и 2020–2021 годы можно ознакомиться в документах ECE/TRANS/WP.6/2017/4 и ECE/TRANS/WP.6/2020/9 соответственно. Во втором документе также изложены итоги последней двухгодичной оценки, охватывающей период 2020–2021 годов. Основные ожидаемые достижения связаны с повышением доступности и расширением сферы охвата статистических данных о транспорте.

17. В рамках недавней нормативной деятельности секретариат в 2019 году выпустил Глоссарий по статистике транспорта, который является совместной публикацией ЕЭК ООН, МТФ и Евростата и служит справочным пособием для всех лиц, занимающихся статистикой транспорта, в регионе и за его пределами. В Глоссарии представлены определения, охватывающие инфраструктуру, транспортные средства и транспортное оборудование, измерение показателей движения и транспорта, безопасность, потребление энергии и мобильность пассажиров.

18. Некоторые примеры конкретных достижений приведены ниже.

- В целях поддержания (онлайн-овой) статистической базы данных ЕЭК ООН в актуальном состоянии ведется ежегодный сбор транспортных данных посредством Общего вопросника, который является основным источником транспортных данных ЕЭК ООН.
- Продолжается выпуск двух публикаций, издаваемых раз в два года («Статистика внутреннего транспорта Европы и Северной Америки» выходит по четным годам, а «Статистика дорожно-транспортных происшествий» — по нечетным годам). Ими широко пользуются как научные круги, так и государства-члены.
- В 2023 году на восемьдесят пятой сессии КВТ были представлены и положительно восприняты новые способы распространения статистических продуктов с помощью историй на основе данных.
- В 2022 году успешно завершилось обследование движения по автомобильным дорогам категории Е и на железнодорожных линиях категории Е за 2020 год, в ходе которого были собраны сведения об инфраструктуре и объемах перевозок, необходимые для предоставления фактических данных о движении другим рабочим группам в целях оценки политики.

- В 2022 году WP.6 начала сбор данных об инфраструктуре для зарядки электромобилей, конечной целью которого является распространение информации о международных стандартах и определениях зарядной инфраструктуры в странах ЕЭК ООН, за которым последует включение этих данных в Общий вопросник в ближайшем будущем.
- В 2020 году, ввиду важности обеспечения устойчивой городской мобильности, WP.6 начала ежегодный сбор данных о трамваях и метро. Ранее такие данные не собирала ни одна международная организация.
- В 2019 году, в соответствии с соглашением о совместном издании, подписанным в апреле того же года Организацией Объединенных Наций, Европейским союзом и Международным транспортным форумом, был опубликован Глоссарий по статистике транспорта.
- В 2017 году была разработана система глобальных показателей достижения целей в области устойчивого развития.

19. За период 2017–2023 годов в рамках WP.6 был проведен ряд мероприятий и действий, в том числе пять рабочих совещаний, два неофициальных вебинара и четыре сессии по укреплению потенциала. Среди этих мероприятий можно особо отметить следующие:

- рабочее совещание по целям в области устойчивого развития, связанным с транспортом (июнь 2020 года);
- рабочее совещание по вопросу о качестве статистических данных по внутренним водным путям (июнь 2018 года);
- неофициальные вебинары по новому мониторингу мобильности (сентябрь 2020 года и январь 2021 года);
- мероприятия по укреплению потенциала, проведенные в 2017 и 2018 годах и направленные на повышение качества и полноты транспортных статистических данных в ряде стран.

Н. Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем

20. WP.6 изложит ожидаемые достижения на предстоящий двухгодичный период в своей программе работы. Ожидаемые достижения на 2022–2024 годы предложены в документе ECE/TRANS/WP.6/2022/4.

21. Рабочая группа отмечает свое успешное сотрудничество с различными внутренними и внешними заинтересованными сторонами, о котором уже говорилось в предыдущих разделах. Это плодотворное партнерство привело к рационализации методик сбора статистических данных о наземном транспорте и расширению базы статистических данных о транспорте ЕЭК ООН. Достижения WP.6 за последние годы, отмеченные выше и подробно изложенные в программе работы и двухгодичной оценке, подчеркивают высокий уровень эффективности Рабочей группы и связанной с ней деятельности. Поэтому Рабочая группа не находит каких-либо убедительных причин для отклонения от своего нынешнего курса, который жестко увязан с выполнением требований, изложенных в Стратегии КВТ и положении о круге ведения WP.6. В связи с этим Рабочая группа пришла к выводу о том, что в мандаты WP.6 не требуется вносить существенных изменений.

22. В настоящее время все задачи, предусмотренные настоящим документом и порученные WP.6 государствами-членами и КВТ, выполняются единственным сотрудником категории специалистов Отдела устойчивого транспорта ЕЭК при определенной поддержке со стороны второго сотрудника категории специалистов, работающего в режиме неполного рабочего дня. Хотя секретариат стремится оказывать услуги высокого качества, стало очевидно, что его возможности, относящиеся к ведению некоторых текущих и будущих видов деятельности WP.6, ограничены, в частности по причине масштабной поддержки, которую он оказывает

другим РГ в плане предоставления данных для разработки рациональной политики и нормативных рамок. Поэтому следует рассмотреть вопрос о выделении секретариату дополнительных людских и бюджетных ресурсов. Это становится особенно актуальным, если WP.6 желает активизировать свои усилия в конкретных областях или ввести новые направления работы, которые в настоящее время не входят в сферу ее компетенции или требуют расширения географического охвата.

Приложение IV

Материалы, представленные Рабочей группой по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11)

I. Мандаты вспомогательных органов и система управления

A. Генеральная Ассамблея/Экономический и Социальный Совет

B. Европейская экономическая комиссия

C. Комитет по внутреннему транспорту

Работа Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН в области перевозки скоропортящихся пищевых продуктов началась в 1948 году — в тот момент, когда после опустошительного дефицита продовольствия, последовавшего за Второй мировой войной, КВТ решил учредить Рабочую группу для изучения характера и масштабов международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов в целях выявления эксплуатационных затруднений и изучения требований к перевозкам на последующие годы. Учреждение Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов отражено в пункте 5 документа E/ECE/59 (1948 год). Также оно упоминается в статье 18 Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС). Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов известна под аббревиатурой WP.11.

D. Для справки: Согласование с пересмотренными кругом ведения и правилами процедуры КВТ

Как было доложено на восемьдесят пятой сессии КВТ (см. ECE/TRANS/2023/3), на своей семьдесят восьмой сессии (в мае 2022 года) WP.11 изучила сравнение своих правил процедуры и правил процедуры, принятых КВТ (см. ECE/TRANS/WP.11/2022/4). WP.11 пришла к выводу о том, что срочной необходимости в изменении ее правил процедуры нет (см. ECE/TRANS/WP.11/247, пункт 87).

В деятельности WP.11 может участвовать любая страна, являющаяся членом Организации Объединенных Наций. Все договаривающиеся стороны СПС, в том числе страны, не входящие в ЕЭК, могут голосовать по предложениям о внесении поправок в СПС.

II. Цель Рабочей группы

a) Принимать и осуществлять меры, направленные на улучшение условий сохранения качества скоропортящихся пищевых продуктов в ходе их транспортировки, в частности международных перевозок.

b) Содействовать облегчению международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов путем согласования относящихся к ним требований и правил, а также административных процедур и требований, связанных с документацией, которые применяются к этим перевозкам.

c) Разрабатывать и обновлять Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), заключенное в Женеве в 1970 году, равно как и иные соответствующие юридические документы по перевозке скоропортящихся пищевых продуктов, ответственность за которые КВТ может возложить на нее.

d) Содействовать присоединению новых стран к упомянутым выше соглашениям.

e) Обеспечивать согласование СПС с другими соответствующими юридическими документами, регулирующими перевозку скоропортящихся пищевых продуктов и разработанными на других форумах.

f) Посредством своей деятельности способствовать достижению ЦУР 2, 3, 8, 9 и 12 и относящихся к ним задач.

Рабочая группа принимает проекты поправок к СПС, которые предлагаются договаривающимся сторонам для окончательного принятия и вступления в силу в соответствии с правовой процедурой договоров.

(Справочный документ ECE/TRANS/WP.11/229, Положение о круге ведения WP.11)

III. Области деятельности Рабочей группы

A. Облегчение перевозок (включая облегчение пересечения границ)

- Основная область работы

СПС позволяет перевозчикам одной страны, являющейся договаривающейся стороной, перевозить скоропортящиеся пищевые продукты из своей страны происхождения через территорию и на территорию любой другой страны, являющейся договаривающейся стороной, в отсутствие дополнительных требований, установленных странами транзита или назначения. Тем не менее перевозки продолжают быть предметом внутригосударственных или международных предписаний, касающихся в целом внутреннего транспорта, в том числе дорожного движения, международных дорожных перевозок или международной торговли.

Аспектами облегчения перевозок, включенными в СПС, являются свидетельства о соответствии и отличительные обозначения, которые позволяют:

a) свести к минимуму время ожидания для транспортных средств СПС, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты;

b) обеспечить максимальную оперативность проведения требуемого контроля;

c) разрешить не отключать во время пересечения границы необходимые холодильные установки транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты;

d) сотрудничать, в частности посредством обмена предварительной информацией, с соответствующими компетентными службами в других Договаривающихся сторонах в целях ускорения процедур пересечения границ для скоропортящихся пищевых продуктов.

Страны, являющиеся договаривающимися сторонами СПС, применяют общие требования к международным перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов. Это упрощает перевозки между такими странами, в частности в страны Европейского союза и из них. Упрощенные процедуры в сочетании с повышенной безопасностью перевозки укрепляют транспортный сектор и способствуют коммерческому и экономическому развитию в соответствующих регионах.

В. Безопасность (в том числе безопасность дорожного движения)

- Основная область работы

Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), призвано обеспечить безопасную и эффективную перевозку скоропортящихся (глубокозамороженных и охлажденных) пищевых продуктов, не допустить угрозы для здоровья людей и выполнять транспортные операции устойчивым и эффективным способом. СПС также может применяться к внутренним перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов договаривающимися сторонами, обеспечивая надежную основу для безопасных и эффективных внутренних перевозок в их странах.

С. Экологические/климатические показатели

- Единственная область работы

Основная цель СПС — гарантировать безопасность продуктов питания и тем самым сократить количество пищевых отходов, которое само по себе является экологической и климатической проблемой (см. раздел D ниже). Хотя СПС непосредственно не задействовано в установлении стандартов загрязнения, связанного с приводными системами, оно зависит от нормативной деятельности других вспомогательных органов и подкрепляет эту деятельность, например связанную с выбросами из недорожной мобильной техники, требованиями в отношении эксплуатационных характеристик аккумуляторов и снижением ПГП хладагентов.

Кроме того, уже проделана большая работа по созданию условий для электрификации холодильного оборудования. Эта работа все еще продолжается, поскольку гарантия постоянного поддержания условий перевозки зависит от наличия электроснабжения. Для этой цели необходимо электроснабжение ночных стоянок и другие меры, которые необходимо принять в ближайшее время.

D. Прочее (безопасность)

- Неосновная область работы

Продовольственная безопасность приобретает все большее значение в свете недавних продовольственных кризисов, вызванных засухой, использованием сельскохозяйственной продукции в качестве биотоплива и инфляцией цен на продукты питания. СПС способствует общему сокращению объема пищевых отходов, возникающих из-за ненадлежащих условий перевозки. Кроме того, миллионы тонн продуктов питания, которые уходят в отходы, являются причиной растрачивания весьма скудных и невозобновляемых ресурсов, необходимых для производства продуктов питания, в частности земли, воды и энергии, а также химических удобрений и пестицидов.

IV. Области деятельности, охватываемые рабочей группой, — эффективность и практическая польза

A. Внутренний параллелизм/дублирование (другие органы Европейской экономической комиссии, выполняющие аналогичные/идентичные задачи)

- Область работы 1: Активизация процесса облегчения перевозок скоропортящихся грузов
 - Отсутствие дублирования

- Область работы 2: Повышение безопасности продуктов питания при уменьшении отрицательного воздействия на здоровье человека
 - Отсутствие дублирования
- Область работы 3: Сокращение объема отходов благодаря улучшению методов хранения продуктов питания
 - Отсутствие дублирования

В. Внешний параллелизм/дублирование (другие органы, не входящие в Европейскую экономическую комиссию, которые выполняют аналогичные/идентичные задачи)

- Область работы 1: Активизация процесса облегчения перевозок скоропортящихся грузов
 - Отсутствие дублирования
- Область работы 2: Повышение безопасности продуктов питания при уменьшении отрицательного воздействия на здоровье человека
 - Отсутствие дублирования
- Область работы 3: Сокращение объема отходов благодаря улучшению методов хранения продуктов питания
 - Отсутствие дублирования

С. Внутренний синергизм (с другими органами Европейской экономической комиссии, которые выполняют дополняющие задачи)

- Область работы 1 (пояснить)

WP.5 — в части доступности электропитания на ночных стоянках транспортного оборудования.

WP.29 — в части стандартов, регулирующих эксплуатационные характеристики аккумуляторов и выбросы двигателей транспортных средств, от которых питается термическое оборудование, оси с электрическим приводом и тормозные системы, а также электромагнитную совместимость.

Д. Внешний синергизм (с другими органами, не входящими в Европейскую Экономическую Комиссию, которые выполняют дополняющие задачи)

- Область работы 1 (пояснить)

Международный институт холода (МИХ): ежегодно организует заседание подкомиссии МИХ «СЕРТЕ» с участием представителей испытательных станций СПС в целях обсуждения технических предложений, которые на более позднем этапе представляются WP.11.

Продолжается давнее сотрудничество с Европейским комитетом по стандартизации (ЕКС) и Международной организацией по стандартизации (ИСО). Стандарты, разработанные ЕКС/ИСО в отношении перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, согласованы с подготовленными для СПС положениями, на которые в правилах приводятся ссылки.

V. Методы работы

Как правило, совещания Рабочей группы проходят один раз в год, причем на каждой сессии присутствуют около 60 участников, представляющих договаривающиеся стороны, их компетентные органы, другие страны, межправительственные организации и неправительственные организации. К участию в сессиях Рабочей группы приглашаются страны, намеревающиеся присоединиться к СПС.

Представители промышленности и деловых кругов, занимающихся перевозками и осуществляющих перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, также могут следить за деятельностью Рабочей группы посредством неправительственных организаций, которые представляют их на совещаниях, и посредством документации совещаний, находящейся в открытом доступе. Это является преимуществом для всех задействованных лиц, поскольку они могут быть в курсе того, какие стандарты будут регулировать работу сектора в предстоящие годы, и предвосхищать будущие изменения в правилах.

Число официальных документов в год

- Около 25.

Оптимизация работы

- Планы в отношении максимально эффективного использования имеющихся ресурсов, особенно финансовых.
- Процедуры, позволяющие избежать дублирования работы.
- Предварительные обсуждения и подготовка проектов поправок в рамках неофициальных рабочих групп.

Неофициальные рабочие группы под руководством WP.11 (2017–2023 годы)

- Неофициальная рабочая группа по совершенствованию системы допущения транспортных средств и изотермического оборудования СПС.
- Неофициальная рабочая группа по документации.
- Неофициальная рабочая группа по совершенствованию методов работы WP.11.

VI. Основные партнеры

A. Правительственный сектор

В работе сессий WP.11 принимают участие представители следующих стран: Германии, Дании, Испании, Италии, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики и Швейцарии.

B. Международные/межправительственные организации

- Международный институт холода (МИХ).

C. Неправительственный сектор

- «Трансфригорут интернэшнл» (ТИ).
- Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).
- Международная ассоциация изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП).

D. Научные круги

E. Прочие (просьба уточнить)

VII. Достигнутые результаты

Нормативно-правовая работа и договаривающиеся стороны (например, поправки к правовым документам, число договаривающихся сторон и т. д.)

Поправки к правовым документам

WP.11 принимает проекты поправок к СПС, которые предлагаются договаривающимся сторонам для окончательного принятия и вступления в силу в соответствии с правовой процедурой договоров.

Раз в два года публикуется пересмотренный сводный вариант СПС с поправками.

Основные поправки с 2017 года

Издания СПС 2017, 2020 и 2022 годов содержат новые или пересмотренные положения, касающиеся в частности:

- новых методик расчета средней площади поверхности кузова автомобилей-фургонов, а также включения иллюстраций по всем трем методам, указанным в Справочнике СПС;
- поправок к образцам протоколов испытаний, включенных в добавление 2 к приложению 1 к СПС;
- принятия положений, позволяющих заменять фторированные газы (Ф-газы), используемые в настоящее время в качестве хладагентов в специальном оборудовании, на другие хладагенты с более низким потенциалом глобального потепления (ПГП). Ф-газы — семейство синтетических газов, используемых в промышленности для ряда целей;
- положений по определению процедуры замены фторированных газов на другие хладагенты с более низким потенциалом глобального потепления (ПГП), которые могут появиться в ближайшем будущем, что будет способствовать сокращению выбросов и борьбе с изменением климата;
- методов расчета внутренней поверхности автомобилей-фургонов и наружной поверхности цистерн.

Число договаривающихся сторон

С присоединением Сан-Марино (17 мая 2016 года), Исламской Республики Иран (2 декабря 2021 года) и Армении (25 января 2022 года) СПС в настоящее время насчитывает 52 договаривающиеся стороны.

- Политические рекомендации

Укрепление потенциала и техническая помощь (например, рабочие совещания, вебинары, другие мероприятия)

- Основные результаты

На своей семьдесят первой сессии WP.11 одобрила текст «дорожной карты» по вопросам присоединения к СПС и его применения. В ней содержится информация для экспертов и юрисконсульттов соответствующих министерств и департаментов, а также для других соответствующих министерств (например, окружающей среды, внутренних дел, иностранных дел), президентских администраций и национальных парламентов стран, заинтересованных в том, чтобы стать договаривающимися сторонами СПС. Она также призвана предоставить полезную информацию договаривающимся сторонам СПС в процессе его осуществления. В данный момент «дорожная карта» доступна в электронном формате и считается полезным инструментом для распространения информации о СПС и работе WP.11 в странах, которые еще не являются договаривающимися сторонами, и в национальных администрациях стран, которые уже являются договаривающимися сторонами. Она также способствует реализации Стратегии КВТ на период до 2030 года. См. <https://unece.org/road-map-accession-and-implementation-atp>.

Аналитическая работа

- Основные публикации.

VIII. Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем

- Использование новых изоляционных пенопластов и пенообразователей, которые были бы безопасными для озонового слоя и обладали высокой эффективностью.
- Определение расхода топлива рефрижераторными агрегатами, установленными на транспортных средствах, в целях повышения энергоэффективности и сокращения выбросов.
- Определение изолирующей способности изотермического транспортного оборудования (значение коэффициента К), которая оказывает прямое влияние на конечные выбросы CO₂ тепловым двигателем.
- Разработка для сектора перевозок холодильным транспортом схем энергетической маркировки или стандартов минимальной энергоэффективности, которые подталкивают рынок в сторону более энергоэффективных продуктов.

A. Возможности для оптимизации и синергетической увязки деятельности по каждому из ожидаемых результатов

B. Способы повышения эффективности и улучшения методов работы

- Продление цикла поправок к Соглашению до двух лет с возможностью уведомления о поправках, касающихся срочных вопросов, в любое время в течение цикла.
- Изучение возможности включения не имеющих обязательной силы положений о перевозке свежих фруктов и овощей.

- Создание неофициальных рабочих групп по темам, в которых требуются экспертные знания (т. е. по техническим требованиям к системам охлаждения/ системам контроля и т. д.).

С. Ожидаемые результаты и соответствующие виды деятельности, которые, возможно, необходимо будет переориентировать/ перенацелить, с тем чтобы они лучше отражали приоритетные потребности государств-членов и договаривающихся сторон

Д. Возможности для оптимизации структуры программы работы

Е. Возможные области для активизации или свертывания деятельности

- Согласование четкого определения сферы действия СПС, включая вводное положение/положение о продлении, для обеспечения возможности расширения области его применения, если это будет необходимо.

Ф. Пути совершенствования информационных связей и работы с общественностью

Г. Прочие комментарии

Приложение V

Материалы, представленные Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.15)

I. Мандаты вспомогательных органов и система управления

A. Генеральная Ассамблея/Экономический и Социальный Совет

B. Европейская экономическая комиссия

C. Комитет по внутреннему транспорту

До 1954 года вопросом перевозки опасных грузов в ЕЭК занимались три отдельные рабочие группы: одна регулировала вопросы автомобильных перевозок, вторая — перевозок по внутренним водным путям, третья — погрузочно-разгрузочных операций. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов была вспомогательным органом Подкомитета КВТ по автомобильному транспорту. В 1954 году КВТ принял решение о том, что перевозкой опасных грузов автомобильным и внутренним водным транспортом будет заниматься только одна рабочая группа, ведущая деятельность под непосредственным руководством Комитета (Рабочая группа по перевозке опасных грузов (WP.15)), но при этом либо все ее сессии, либо их часть могут быть посвящены рассмотрению проблем, касающихся только одного вида транспорта.

По крайней мере с 1967 года проводятся совместные совещания Комиссии экспертов МПОГ и Группы экспертов ЕЭК по перевозке опасных грузов в целях обсуждения на едином форуме общих положений, касающихся международной перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом (МПОГ) и автомобильным транспортом (ДОПОГ), например положений об изготовлении цистерн. В 1970 году КВТ одобрил порядок организации постоянного Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15/AC.1) (E/ECE/TRANS/560) и бюджетные последствия его проведения на основе документа W/TRANS/432, в котором содержалась информация о порядке организации совещаний (например о совместном секретариате ЕЭК/ОТИФ и рабочих процедурах). Совместное совещание действует в рамках общего курса Организации Объединенных Наций и ЕЭК и общего курса Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под общим наблюдением КВТ и ОТИФ.

В 2000 году, когда было принято Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), Конференция сторон предложила ЕЭК, Центральной комиссии судоходства по Рейну и Дунайской комиссии учредить совместное совещание экспертов для обсуждения положений о перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (резолюция в документе ECE/TRANS/ADN/CONF/10/Add.1 и статья 18 Соглашения ВОПОГ). Мандат этого Совместного совещания экспертов (Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ WP.15/AC.2), касающийся Правил, прилагаемых к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), заключается в подготовке обновленных Правил, прилагаемых к ВОПОГ, и вынесении рекомендаций относительно регулярного введения в действие на национальном уровне обновленных положений.

D. Для справки: Согласование с пересмотренным кругом ведения и правилами процедуры КВТ

На своей восьмидесяти первой сессии (25–27 октября 2006 года) Рабочая группа по перевозке опасных грузов приняла новое положение о круге ведения и новые правила процедуры (ECE/TRANS/WP.15/190 и Add.1). На своей шестидесяти девятой сессии (6–8 февраля 2007 года) КВТ одобрил их, включая правило 1 b) Правил процедуры, в соответствии с которым страны, не являющиеся членами ЕЭК, определенные в пункте 11 Положения о круге ведения ЕЭК, могут участвовать в качестве полноправных членов в сессиях, посвященных вопросам, касающимся правового документа, договариваемыми сторонами которого они являются.

Впоследствии Совместное совещание приняло свои собственные правила процедуры, основанные на правилах Рабочей группы и адаптированные с учетом своей специфики (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2 с поправками, содержащимися в документах ECE/TRANS/WP.15/AC.1/120 и ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122).

По просьбе КВТ на своей сто девятой сессии (май 2021 года) WP.15 изучила сравнение правил процедуры Рабочей группы и правил процедуры, принятых КВТ (ECE/TRANS/WP.15/2021/2). WP.15 пришла к выводу о том, что срочной необходимости в изменении ее правил процедуры нет. См. ECE/TRANS/WP.15/253, пункт 58, и документ КВТ ECE/TRANS/2022/3.

Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ рассмотрел и принял свои правила процедуры на своей тридцати девятой сессии (см. приложение V к документу ECE/TRANS/2023/9). Было отмечено, что секретариат ЦКСП участвовал в составлении этого документа и что в нем были использованы материалы, касающиеся деятельности, осуществляемой ЦКСП.

В деятельности WP.15 может участвовать любая страна, являющаяся членом Организации Объединенных Наций. Все государства — члены Европейской экономической комиссии, даже те, которые не являются договариваемыми сторонами ДОПОГ, могут голосовать по предложениям о внесении поправок в ДОПОГ. Не являющиеся членами ЕЭК страны, которые являются договариваемыми сторонами ДОПОГ, также могут голосовать по таким предложениям.

На своих сто третьей и сто четвертой сессиях WP.15 рассмотрела предложение об исключении слова «Европейское» из названия ДОПОГ и наметила дальнейшие шаги для организации Конференции Сторон с этой целью. Это изменение было принято договариваемыми сторонами и вступило в силу 1 января 2021 года. Оно стало знаком признания глобального статуса ДОПОГ и выступило в качестве призыва ко всем государствам — членам Организации Объединенных Наций присоединиться к Соглашению и в полной мере осуществлять его для продвижения вперед в выполнении задач в области безопасности дорожного движения, предусмотренных целями в области устойчивого развития.

На своей сто четырнадцатой сессии (6–10 ноября 2023 года) WP.15 приняла проект пересмотренного положения о круге ведения, согласованного с положением о круге ведения КВТ, и добавила в перечень своих видов деятельности разработку стандартов, рекомендуемой практики и руководящих материалов для перевозок, не подпадающих под действие МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ (см. ECE/TRANS/WP.15/264, приложение IV). Рабочая группа предложит их для принятия на восьмидесяти шестой сессии КВТ (20–23 февраля 2024 года).

II. Цель Рабочей группы

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов уделяет основное внимание вопросам обеспечения безопасности и охраны при перевозке опасных грузов. Основной частью ее работы является рассмотрение вопросов, связанных с разработкой

и обновлением положений ДОПОГ и ВОПОГ. На ее сессиях также обсуждаются вопросы осуществления и толкования ДОПОГ.

В число ее основных задач входят:

- постоянное повышение безопасности и надежности перевозок опасных грузов по автомобильным дорогам и внутренним водным путям, а также защита окружающей среды во время таких перевозок;
- облегчение международной перевозки опасных грузов;
- разработка и обновление ДОПОГ и ВОПОГ;
- содействие присоединению к Соглашению новых стран;
- обеспечение согласования ДОПОГ и ВОПОГ с другими соответствующими правовыми документами, касающимися перевозки опасных грузов;
- тесное сотрудничество с другими вспомогательными органами КВТ;
- предоставление площадки, которая облегчает выполнение Договаривающимися сторонами их обязательств, закрепленных в ДОПОГ/ВОПОГ, и обмен мнениями в отношении толкования и решения проблем, связанных с применением ДОПОГ/ВОПОГ;
- внесение вклада в решение задач, связанных с целями в области устойчивого развития (3, 6, 9, 12 и 14) посредством своей деятельности.

Рабочая группа и совместные совещания принимают проекты поправок к техническим приложениям к ДОПОГ и ВОПОГ, которые предлагаются договаривающимся сторонам для окончательного принятия и вступления в силу в соответствии с правовой процедурой договоров.

III. Области деятельности Рабочей группы

A. Облегчение перевозок (включая облегчение пересечения границ)

- Основная область работы

ДОПОГ/ВОПОГ являются важными инструментами облегчения торговли и пересечения границ.

Они позволяют перевозчикам одной страны, являющейся договаривающейся стороной, перевозить опасные грузы из своей страны происхождения через территорию и на территорию любой другой страны, являющейся договаривающейся стороной, в отсутствие дополнительных требований, установленных странами транзита или назначения. Тем не менее перевозки продолжают быть предметом внутригосударственных или международных предписаний, касающихся в целом внутреннего транспорта, в том числе дорожного движения, международных дорожных перевозок или международной торговли.

Страны, являющиеся договаривающимися сторонами ДОПОГ/ВОПОГ, применяют общие требования к перевозке опасных грузов. Это упрощает перевозки между такими странами, в частности перевозки в страны Европейского союза и из них, а также перевозки в ближайшие страны, подписавшие Соглашение, и из них. Упрощенные процедуры в сочетании с повышенной безопасностью перевозки укрепляют транспортный сектор и способствуют коммерческому и экономическому развитию в соответствующих регионах.

Кроме того, положения ДОПОГ/ВОПОГ согласованы с положениями, применимыми к перевозке опасных грузов воздушным, морским и железнодорожным транспортом, на основе Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов и Типовых правил. Это помогает обеспечить безопасность на протяжении всего мультимодального или интермодального маршрута, не создавая

ненужных препятствий и задержек, и упрощает необходимые проверки и перегрузочные операции, ускоряя процесс погрузки грузов.

В. Безопасность (в том числе безопасность дорожного движения)

- Основная область работы

Одним из основополагающих направлений является обеспечение безопасной перевозки опасных грузов. Внутренние перевозки необходимы для распределения этих грузов.

В частности, со значительным риском для безопасности дорожного движения сопряжены автомобильные перевозки.

В подготовленных Рабочей группой положениях содержатся высококачественные стандарты, которые должны соблюдаться в целях оптимального предотвращения последствий возможных аварий. Положения ДОПОГ и ВОПОГ разрабатываются для предотвращения несчастных случаев во время погрузки, перевозки и разгрузки, а также для максимального смягчения последствий в случае инцидента или аварии.

С. Экологические/климатические показатели

- Основная область работы

Деятельность Рабочей группы по перевозке опасных грузов и совместных совещаний оказывает непосредственное влияние на приоритетные сектора для формирования экономики замкнутого цикла (тара, электрическое и электронное оборудование и батареи, транспорт и химикаты), в том числе на конструкцию продукции и ее защитной оболочки, повторное использование и переработку тары, перевозку отходов, классифицированных как опасные, и программы сбора отходов.

В рамках этих органов также ведется работа по охвату более эффективных двигателей и силовых установок и обеспечению безопасного использования и перевозки альтернативных источников энергии, включая биотопливо и аккумуляторные батареи. В ДОПОГ/ВОПОГ содержатся положения по безопасной перевозке аккумуляторных батарей и топливных элементов, в том числе отработанных или поврежденных, с целью переработки или утилизации.

Д. Прочее (безопасность)

- Основная область работы

Вопросы безопасности традиционно рассматриваются WP.15 и ее совместными совещаниями через призму положений, касающихся безопасности, а именно:

- требований к изготовлению, испытаниям и утверждению тары, контейнеров-цистерн, транспортных средств и судов;
- обязательных требований к подготовке экипажа транспортных средств/судов;
- обязанности представлять отчеты об авариях или происшествиях, связанных с опасными грузами;
- определения обязательств по обеспечению безопасности участников транспортной цепочки.

После террористических актов, совершенных в Соединенных Штатах Америки 11 сентября 2001 года, и других террористических деяний было сочтено необходимым принять дополнительные меры безопасности в целях повышения безопасности перевозок опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом. Правила перевозки опасных грузов,

разработанные и обновленные в рамках WP.15 и совместных совещаний, содержат положения, касающиеся безопасности, которые относятся ко всем сторонам, задействованным в транспортной цепочке.

IV. Области деятельности, охватываемые рабочей группой, — эффективность и практическая польза

A. Внутренний параллелизм/дублирование (другие органы Европейской экономической комиссии, выполняющие аналогичные/идентичные задачи)

- Область работы 1: Обеспечение высокого уровня безопасности и охраны при внутренних перевозках опасных грузов
 - Отсутствие дублирования
- Область работы 2: Защита окружающей среды и предотвращение любых загрязнений и других негативных последствий, возникающих в результате аварий или инцидентов при внутренних перевозках опасных грузов
 - Отсутствие дублирования
- Область работы 3: Активизация перевозок по внутренним водным путям, способствующая принятию экологически рационального способа международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям
 - Отсутствие дублирования

B. Внешний параллелизм/дублирование (другие органы, не входящие в Европейскую экономическую комиссию, которые выполняют аналогичные/идентичные задачи)

- Область работы 1: Обеспечение высокого уровня безопасности внутренних перевозок опасных грузов
 - Отсутствие дублирования
- Область работы 2: Защита окружающей среды и предотвращение любых загрязнений и других негативных последствий, возникающих в результате аварий или инцидентов при внутренних перевозках опасных грузов
 - Отсутствие дублирования
- Область работы 3: Активизация перевозок по внутренним водным путям, способствующая принятию экологически рационального способа международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям
 - Отсутствие дублирования

C. Внутренний синергизм (с другими органами Европейской экономической комиссии, которые выполняют дополняющие задачи)

- Область работы 1 (пояснить): Безопасность и охрана автомобильных перевозок

Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) в части Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в части соглашений, касающихся правил в области транспортных средств, и WP.15 совместно работают над формированием и поддержанием согласованных на мировом уровне стандартов безопасных, надежных и устойчивых перевозок. В результате активного

взаимодействия WP.1 и WP.15 были разработаны согласованные на международном уровне дорожные знаки и сигналы, относящиеся к перевозке опасных грузов. В результате активного взаимодействия WP.1 и WP.29 были разработаны правила, касающиеся конструкции транспортных средств, допущенных к перевозке опасных грузов, причем эта работа продолжается, например в аспекте использования электрифицированных транспортных средств.

- Область работы 2 (пояснить): Движение по внутренним водным путям

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) пересматривает и публикует Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), содержащие образец национальных полицейских правил, применимых к судоходству по внутренним водным путям в регионе ЕЭК ООН, таких как знаки и шкалы осадки на судах, визуальные сигналы на судах, звуковые сигналы и радиотелефонная связь, сигнальные знаки, регулирующие судоходство по водным путям, правила предупреждения столкновения судов, правила швартовки, требования о сигналах и представлении данных, а также правила предотвращения загрязнения вод и удаления отходов.

- Область работы 3 (пояснить): Упрощение процедур торговли

Центр по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям Комитета по торговле учитывает работу WP.15 и Совместного совещания WP.15/AC.1 в своей рекомендации 11 «Вопросы документации при международных перевозках опасных грузов».

D. Внешний синергизм (с другими органами, не входящими в Европейскую Экономическую Комиссию, которые выполняют дополняющие задачи)

Правила, касающиеся перевозки опасных грузов, разрабатываются в тесном сотрудничестве с Подкомитетом экспертов по перевозке опасных грузов ЭКОСОС (который также обслуживается Секцией по опасным грузам Отдела устойчивого транспорта), ИМО, ИКАО, МАГАТЭ, ОТИФ, ЦКСР (включая Европейский комитет по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ)) и Европейским союзом (Европейская комиссия), чтобы избежать дублирования работы и обеспечить надлежащее согласование всех международных документов, касающихся перевозки опасных грузов, и сроков их применения.

Государства — члены Европейского союза применяют положения МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ к перевозкам опасных грузов железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом в пределах своих территорий и между ними (директива 2008/68/ЕС Европейского парламента и Совета от 24 сентября 2008 года о перевозке опасных грузов внутренним транспортом с внесенными в нее поправками).

Уже долгое время действует процедура сотрудничества с Европейским комитетом по стандартизации (ЕКС) и Европейским комитетом по стандартизации в области электротехники (СЕНЕЛЕК). См. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.2 с поправками, внесенными согласно документу ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130/Annex III. Стандарты, разработанные ЕКС/СЕНЕЛЕК и касающиеся перевозки опасных грузов, согласованы с положениями, разработанными для МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ и упомянутыми в данных правилах.

Комитет по безопасности ВОПОГ работает в тесном сотрудничестве с КЕСНИ (Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства), особенно в части Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), например для силовых установок, работающих на топливе с низкой температурой вспышки, таком как сжиженный природный газ (СПГ), которые являются обязательными для судов внутреннего плавания, эксплуатируемых на Рейне и водных путях Европейского союза.

V. Методы работы

Число совещаний и участников

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15)

Рабочая группа, как правило, проводит две сессии в год. На каждой сессии присутствуют около 60 участников, представляющих договаривающиеся стороны, их компетентные органы, другие страны, специализированные учреждения, межправительственные организации и неправительственные организации. К участию в сессиях Рабочей группы приглашаются страны, намеревающиеся присоединиться к ДОПОГ.

С 2018 года по май 2023 года:

В работе сессий принимали участие представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Дании, Израиля, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Северной Македонии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Турции, Финляндии, Франции, Хорватии, Чехии, Швейцарии и Швеции.

В соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения Европейской экономической комиссии в работе сессий принимали участие представители Австралии, Алжира, Бразилии, Египта, Зимбабве, Иордании, Ливана, Марокко, Нигерии, Сьерра-Леоне и Туниса. Представители Марокко, Нигерии и Туниса участвовали в качестве полноправных членов при рассмотрении вопросов, касающихся Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), в соответствии с правилом 1 b) правил процедуры Рабочей группы.

Были представлены Европейский союз и следующие межправительственные организации: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Транспортное сообщество.

Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ); Европейская конфедерация поставщиков топлива (ЕКПТ), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Европейская федерация по управлению отходами и природоохранным технологиям (ФЕАД); Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Международная ассоциация изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Международная ассоциация консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов (МАКБ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП); Международная ассоциация по опасным грузам и контейнерам (АСПОГ); Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и ассоциация «Сжиженный газ — Европа». Был также представлен Проект по поддержке транспорта (ППТ) «ЕвроМед».

Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов

Совместное совещание проходит два раза в год. На каждой сессии присутствуют около 120 участников, представляющих договаривающиеся стороны ДОПОГ/ВОПОГ, договаривающиеся государства МПОГ, их компетентные органы, другие страны, специализированные учреждения, межправительственные организации и неправительственные организации. Секретариат Совместного совещания обслуживает также ОТИФ.

С 2017 года по май 2023 года:

В соответствии с пунктом а) правила 1 правил процедуры Совместного совещания (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2) в работе сессий на полноправных началах участвовали представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Германии, Греции, Грузии, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии,

Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Сан-Марино, Сербии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Хорватии, Чехии, Швейцарии и Швеции.

В соответствии с пунктом b) правила 1 правил процедуры в работе сессии, состоявшейся осенью 2017 года, на консультативных началах участвовали представители Демократической Республики Конго.

В соответствии с пунктами c) и d) правила 1 правил процедуры в работе сессии на консультативных началах участвовали представители:

a) Европейского союза (Европейской комиссии и Железнодорожного агентства Европейского союза (ЕЖДА)), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР);

b) следующих международных неправительственных организаций: Всемирной ассоциации по сжиженному нефтяному газу (ВАСНГ), Европейской ассоциации по СНГ («Сжиженный газ — Европа»), Европейской ассоциации по усовершенствованным перезаряжаемым батареям (RECHARGE), Европейской ассоциации производителей баллонов (ЕАПБ), Европейской конфедерации индустрии вторичной переработки (ЕКИВП), Европейской конференции поставщиков топлива (ЕКПТ), Европейской конфедерации предприятий по переработке изделий из пластмасс (ЕКПП), Европейской федерации производителей аэрозолей (ФЕА), Европейского комитета по стандартизации (ЕКС), Европейского совета производителей красителей, типографских и художественных красок (ЕКАК), Европейского совета химической промышленности (ЕСФХП), Европейской федерации по управлению отходами и природоохранным технологиям (ФЕАД), Института производителей спортивного оружия и боеприпасов (СААМИ), Международной автодорожной федерации (МАФ), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Международной ассоциации консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов (МАКБ), Международной ассоциации по опасным грузам и контейнерам (АСПОГ); Международной конфедерации предприятий по переработке использованных контейнеров (МКПК), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной организации производителей контейнеров-цистерн (МОКЦ), Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международного союза владельцев грузовых вагонов (МСАГВ) Международного союза железных дорог (МСЖД), Совета по безопасной транспортировке опасных изделий (COSTHA), «Фертилайзерс-Юроп» (FE) и «Фьюэлз-Юроп».

Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ

Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ проводит сессии два раза в год, в каждой сессии принимают участие около 65 человек, представляющих государства — члены ЕЭК, договаривающиеся стороны ВОПОГ, межправительственные и неправительственные организации. Функции секретариата выполняет ЦКСР.

С 2018 года по май 2023 года:

В работе Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ принимали участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Германии, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Украины, Франции, Чешской Республики и Швейцарии.

Были представлены следующие межправительственные организации: Дунайская комиссия, Европейский союз, Транспортное сообщество и Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР).

Были также представлены следующие неправительственные организации: Ассоциация торговли зерном и пищевыми продуктами (АТЗПП), Европейская

ассоциация оптовых поставщиков нефтепродуктов (ЕАОН), Европейская организация судоводителей (ЕОС), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Европейский союз речного судоходства (ЕСРС), Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), Международная ассоциация по опасным грузам и контейнерам (АСПОГ), Международный комитет по предотвращению производственных аварий на речном транспорте (СИПА), Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ, Федерация европейских ассоциаций владельцев цистерн-хранилищ (ФЕТСА) и «Фьюэлз-Юроп».

Число официальных документов в год

- WP.15: около 10.
- WP.15/AC.1: около 45.
- WP.15/AC.2: около 45.

Оптимизация работы

- Совместное с ОТИФ/ЦКСР секретариатское обслуживание Совместных совещаний.
- Акцент на максимально эффективном использовании имеющихся ресурсов, особенно финансовых, в программе работы.
- Процедуры, позволяющие избежать дублирования работы.
- Предварительные обсуждения и подготовка проектов поправок в рамках групп экспертов и неофициальных рабочих групп.

На своей сто четырнадцатой сессии (6–10 ноября 2023 года) Рабочая группа рассмотрела и обновила свои методы работы в части графика сессий и правил, касающихся документации (см. ECE/TRANS/WP.15/264), и подтвердила свою приверженность этим методам.

Что касается графика, то Рабочая группа подтвердила, что в настоящее время она хотела бы оставить без изменений свой график сессий и количество совещаний с учетом ожидаемой будущей работы, в частности относящейся к цифровизации документов и информации; мониторингу применения новых поправок, касающихся аккумуляторных электромобилей, транспортных средств, работающих на топливных элементах, и водородных транспортных средств; а также разработке положений, касающихся дорожной перевозки опасных грузов с использованием автотранспортных средств или двухколесных транспортных средств, которые в настоящее время не регламентируются в ДОПОГ.

Неофициальные рабочие группы и группы экспертов под руководством WP.15 и совместные совещания

- Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15):
 - Неофициальная рабочая группа по электромобилям.
- Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15/AC.1):
 - Специальная рабочая группа по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями ООН по перевозке опасных грузов;
 - Неофициальная рабочая группа по телематике;
 - Неофициальная рабочая группа по мерам предотвращения взрывов расширяющихся паров вскипающей жидкости (BLEVE);
 - Рабочая группа по цистернам (группа экспертов);
 - Неофициальная рабочая группа по проверке и утверждению цистерн;
 - Рабочая группа по стандартам (группа экспертов);

- Неофициальная рабочая группа по совершенствованию отчетности об авариях;
- Неофициальная рабочая группа по перевозке опасных отходов;
- Неофициальная рабочая группа по электронному обучению;
- Неофициальная рабочая группа по ссылкам на компетентный орган.
- Совместное совещание экспертов по Правилам, прилагаемым к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (WP.15/AC.2):
 - Неофициальная рабочая группа по подготовке экспертов;
 - Неофициальная рабочая группа по рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ;
 - Неофициальная рабочая группа по веществам;
 - Неофициальная рабочая группа по дегазации грузовых танков;
 - Неофициальная рабочая группа по мембранным танкам;
 - Неофициальная рабочая группа по свидетельствам и другим судовым документам в электронной форме;
 - Неофициальная рабочая группа по инструкциям по загрузке и разгрузке.

VI. Основные партнеры

A. Государственный сектор

Любая страна, являющаяся членом Организации Объединенных Наций, может участвовать в деятельности Группы. Все государства — члены Европейской экономической комиссии, даже те, которые не являются договаривающимися сторонами ДОПОГ, могут голосовать по предложениям о внесении поправок в ДОПОГ. Не являющиеся членами Европейской экономической комиссии страны, которые являются договаривающимися сторонами ДОПОГ, также могут голосовать по таким предложениям.

Участие в сессиях Рабочей группы и Совместного совещания — это наилучший способ встретиться с коллегами, обменяться опытом и обсудить вопросы осуществления. Важно, чтобы представители договаривающихся сторон и промышленности участвовали в процессе принятия новых поправок на ранних стадиях, с тем чтобы можно было предвидеть влияние этих поправок на правила, действующие в каждой стране.

Все страны, являющиеся договаривающимися сторонами ДОПОГ, имеют равные возможности вносить вклад в дальнейшую разработку ДОПОГ посредством представления предложений о поправках и таким образом имеют право голоса в процессе подготовки будущих изменений в правилах. Кроме того, они могут участвовать в процессе принятия решений по предложениям, представленным другими странами.

B. Международные/межправительственные организации

ОТИФ/ЦКСР/ЕС/Транспортное сообщество.

C. Неправительственный сектор

Деловые компании, занимающиеся перевозками и осуществляющие транспортировку опасных грузов, также могут следить за деятельностью Рабочей

группы посредством неправительственных организаций, которые представляют их на совещаниях, и посредством документации совещаний, находящейся в открытом доступе. Это является преимуществом для всех, кто работает в химическом и транспортном секторе, поскольку они могут быть в курсе того, какие стандарты будут регулировать работу сектора в предстоящие годы, и предвосхищать будущие изменения в правилах.

D. Научные круги

E. Прочие (просьба уточнить)

VII. Достигнутые результаты (укажите основные результаты за период с 2017 года)

- Нормативно-правовая работа и договаривающиеся стороны (например поправки к правовым документам, число договаривающихся сторон и т. д.).

Поправки к правовым документам

WP.15 и совместные совещания принимают проекты поправок к техническим приложениям к ДОПОГ и ВОПОГ, которые предлагаются договаривающимся сторонам для окончательного принятия и вступления в силу в соответствии с правовой процедурой договоров.

Раз в два года публикуются пересмотренные сводные варианты ДОПОГ и ВОПОГ с поправками.

Основные поправки с 2017 года

Издания ДОПОГ 2019, 2021 и 2023 годов содержат новые или пересмотренные положения, касающиеся в частности:

- транспортных средств и подвижной техники;
- перевозки транспортных средств и оборудования, работающего на аккумуляторных батареях;
- размещения маркировочных надписей и знаков опасности на литиевых батареях;
- письменных инструкций;
- конструкции и оборудования транспортных средств;
- использования СНГ, КПП, СПГ и электромобилей и для перевозки опасных грузов;
- безопасной транспортировки вакцин и медицинских отходов;
- использования переработанных пластмасс;
- признания сосудов под давлением DOT (положения о взаимности в нормативных документах Соединенных Штатов);
- утверждения инспектирующих органов, процедур оценки соответствия и проведения проверок сосудов под давлением и цистерн;
- цистерн из армированной волокном пластмассы (волокнита);
- уменьшения опасности BLEVE (взрывов цистерн).

Продолжается работа по определению требований к электронному обучению, совершенствованию отчетности об инцидентах, упрощению и поощрению использования телематики и систем слежения в целях улучшения защиты от подделки ключевых документов и сертификатов, связанных с перевозкой опасных грузов.

Для ВОПОГ 2018 год ознаменовался окончанием действия переходных положений, позволяющих эксплуатировать суда с одинарным корпусом для перевозки некоторых опасных веществ. Подход, регулирующий постепенный переход к обязательной эксплуатации судов с двойным корпусом для перевозки определенных групп веществ, с поэтапным внедрением в 2012, 2015 и 2018 годах, в зависимости от присущей этим грузам опасности и их количества, позволил обеспечить крайне высокий уровень безопасности и согласовать условия перевозки опасных грузов по внутренним водным путям.

В 2019 году Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ завершил работу по внедрению и дальнейшему развитию концепции взрывозащиты, согласно которой была введена новая классификация зон судна и определены типы электрического и неэлектрического оборудования, используемого в каждой из зон. В концепцию были также включены новые положения о дегазации грузовых танков и пересмотренные положения об обучении экспертов, направленные на повышение безопасности при перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.

31 декабря 2019 года ознаменовалось окончанием переходного периода для обязательной установки погрузочно-разгрузочного оборудования с целью повышения устойчивости всех танкеров, перевозящих опасные грузы. Это обязательное требование было введено в ВОПОГ в качестве реагирования на аварию судна «TMS Waldhof», которое 13 января 2011 года опрокинулось на Рейне и выпустило в реку около 900 тонн серной кислоты. К моменту завершения спасательных работ Рейн был частично и местами полностью закрыт для движения судов в течение 32 дней, причем 450 судов не могли продолжать движение вниз по течению еще дольше.

WP.15/АС.1 также приняло руководящие принципы для использования телематики (использования электронного обмена данными для выполнения требований МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в отношении документации).

Число договаривающихся сторон

С присоединением Нигерии (18 октября 2018 года), Сан-Марино (15 января 2018 года), Узбекистана (24 января 2020 года), Армении (12 апреля 2022 года) и Уганды (23 августа 2022 года) ДОПОГ в настоящее время насчитывает 54 договаривающиеся стороны.

См. карту

https://gis.unece.org/portal/apps/dashboards/3d9e78421de34101bd38eb8d63cb9cf1#p_idagr=51.

ДОПОГ открыто для всех государств — членов Организации Объединенных Наций, и применяется к перевозкам, осуществляемым через территорию по крайней мере двух из его договаривающихся сторон.

С 1 января 1997 года государства — члены Европейского союза применяют положения ДОПОГ к автомобильным перевозкам опасных грузов в пределах своих территорий и между ними.

Некоторые другие страны, такие как страны Южноамериканского общего рынка (МЕРКОСУР), страны Андского сообщества и страны Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), также приняли свои национальные или международные правила, основанные на Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, Типовых правил и ДОПОГ.

Число договаривающихся сторон ВОПОГ по-прежнему составляет 18.

- Политические рекомендации

Толкование ДОПОГ/ВОПОГ

Рассмотрение вопросов толкования является постоянным пунктом повестки дня совещаний WP.15 и WP.15/АС.2. Принятые разъяснения в отношении толкования размещаются на веб-сайте ЕЭК в качестве вспомогательного средства до тех пор, пока на их основании не будут внесены поправки в ДОПОГ/ВОПОГ.

- Укрепление потенциала и техническая помощь (*например, рабочие совещания, вебинары, другие мероприятия*)

Основные результаты

На своей сто десятой сессии WP.15 приняла текст «дорожной карты» по вопросам применения ДОПОГ. В ней содержится информация для экспертов и юрисконсультов транспортных министерств и департаментов, а также для других соответствующих министерств (например, окружающей среды, внутренних дел, иностранных дел), президентских администраций и национальных парламентов стран, заинтересованных в том, чтобы стать договаривающимися сторонами ДОПОГ. Она также призвана предоставить полезную информацию договаривающимся сторонам ДОПОГ в процессе его осуществления. В данный момент «дорожная карта» доступна в электронном формате и считается полезным инструментом для распространения информации о ДОПОГ и работе WP.15 в странах, которые еще не являются договаривающимися сторонами, и в национальных администрациях стран, которые уже являются договаривающимися сторонами. Она также способствует реализации Стратегии КВТ на период до 2030 года.

См. URL: <https://unece.org/transport/publications/adr-road-map-accession-and-implementation>.

- Аналитическая работа

VII. Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем

Цель Рабочей группы — дальнейшее продвижение ДОПОГ в качестве одного из основных правовых инструментов ЕЭК ООН, способствующих повышению безопасности дорожного движения, во исполнение резолюции A/RES/72/271 Генеральной Ассамблеи, касающейся повышения безопасности дорожного движения во всем мире.

В связи с этим будет продолжаться работа по оказанию поддержки договаривающимся сторонам в разработке, совершенствовании и обеспечении функционирования их национальных систем безопасности дорожного движения, а также по содействию присоединению к ДОПОГ и его эффективному осуществлению.

Рабочая группа будет и впредь предоставлять договаривающимся сторонам ДОПОГ возможность обмениваться опытом и разрабатывать положения, обеспечивающие высокий уровень безопасности и охраны во время автомобильных перевозок опасных грузов в соответствии с передовыми технологиями, лежащими в основе транспортных инноваций.

Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ продолжит оказывать договаривающимся сторонам поддержку в разработке положений для решения будущих проблем, связанных с автоматизацией судов, оцифровкой транспортных документов, использованием альтернативных видов топлива и силовых установок, а также адаптацией к изменению климата, особенно к маловодью на внутренних водных путях.

A. Возможности для оптимизации и синергетической увязки деятельности по каждому из ожидаемых результатов

Деятельность Рабочей группы и совместных совещаний была выстроена много лет назад согласно приведенному выше описанию и за прошедший год продемонстрировала свой эффективный и оптимизированный характер. Среди направлений этой деятельности следует отметить длительное сотрудничество с ОТИФ и ЦКСР и оптимизацию распределения задач между WP.15 и совместными совещаниями, которая обусловлена совместным составлением графика запланированных заседаний во избежание дублирования задач.

Кроме того, некоторые из положений МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ относятся конкретно к региональному наземному транспорту, но большинство из них являются результатом переноса положений Типовых правил, прилагаемых к Рекомендациям Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов и разработанных в рамках Подкомитета экспертов Экономического и Социального Совета. В 2001 году структура МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ была изменена в целях приведения их в соответствие со структурой Типовых правил. Таким образом, начиная с этого момента работа по согласованию с указанными глобальными положениями ведется почти автоматически в рамках специальной рабочей группы, которая раз в два года проводит трехдневные совещания без устного перевода в формате межсессионной работы пленарного заседания. Это позволяет ежегодно сэкономить неделю работы пленарного заседания и максимально согласовать правила в области наземного транспорта в Европе с правилами в области морского (МКМПОГ) и воздушного (Технические инструкции ИКАО) транспорта, а также с нормами МАГАТЭ по безопасности.

Таким образом, оптимизация ресурсов уже проведена в максимально возможном масштабе. Единственным вариантом дальнейшей оптимизации, который можно рассмотреть, является изменение распределения дней заседаний между различными группами в зависимости от их потребностей, как это уже было сделано в отношении WP.15 и Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов.

В. Способы повышения эффективности и улучшения методов работы

Мониторинг и укрепление потенциала

ЕЭК не располагает надлежащими ресурсами для тщательного мониторинга осуществления ДОПОГ и ВОПОГ, аналогичного мониторингу, который выполняют другие специализированные учреждения Организации Объединенных Наций, в частности ИМО, ИКАО или МАГАТЭ.

Договаривающиеся стороны обязаны передавать в секретариат информацию в целях уведомления других договаривающихся сторон и облегчения взаимной административной поддержки между договаривающимися сторонами, направленной на эффективное осуществление ДОПОГ, обмен информацией и опытом. К сожалению, некоторые страны не сообщают необходимую информацию.

При наличии надлежащего мандата и соответствующих ресурсов WP.15 могла бы организовывать миссии по оценке уровня осуществления в договаривающихся сторонах и по дополнительному мониторингу направляемых стран уведомлений.

WP.15 могла бы также разработать дополнительные руководства и контрольные перечни для оказания помощи новым присоединяющимся странам в процессе осуществления, как это было сделано с «дорожной картой» по ДОПОГ или Руководящими указаниями, касающимися заполнения свидетельства о допуске к перевозке транспортного средства ДОПОГ.

Участие стран, не входящих в ЕЭК

Многие страны за пределами региона ЕЭК ООН выразили заинтересованность в присоединении к ДОПОГ. Другие страны уже присоединились к ДОПОГ либо приняли его положения в качестве основы своего внутригосударственного законодательства. Участие в сессиях Рабочей группы и Совместного совещания — это наилучший способ встретиться с коллегами, обменяться опытом и обсудить вопросы осуществления. Правила процедуры WP.15 допускают участие стран, не входящих в ЕЭК. Однако эти страны не принимают участия в сессиях на регулярной основе. Их участию следует оказывать содействие. Рабочая группа предложила различные варианты, в частности возможность проведения раз в два года одной сессии в гибридном формате либо расширения услуг устного перевода на все официальные языки Организации Объединенных Наций.

Синергизм с региональными органами, транспортными организациями за пределами Европы и другими глобальными транспортными структурами

С 2000 года между Департаментом МПОГ и Комитетом ОСЖД ведется тесное сотрудничество в целях обеспечения согласования между МПОГ и приложением 2 к СМГС — нормативным документом, касающимся опасных грузов и применяемым государствами — членами ОСЖД. Такое сотрудничество приводит к значительному упрощению перевозок опасных грузов между странами, относящимися к двум указанным правовым режимам.

Для активизации работы по согласованию МПОГ с приложением 2 к СМГС государства — члены ОСЖД приглашаются на заседания Комиссии экспертов МПОГ и ее постоянной рабочей группы с обеспечением устного перевода на русский язык. Они также участвуют в сессиях Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов. Было бы интересно и впредь развивать партнерство между ОСЖД и Совместным совещанием, чтобы обеспечить постоянное участие в совещаниях как самой организации, так и стран, применяющих СМГС и еще не представленных на совещаниях.

Департамент МПОГ Секретариата ОТИФ принимает участие в совещаниях WP.15 в консультативном качестве в целях работы над согласованием положений, относящихся к европейскому наземному транспорту. Аналогичную работу при наличии соответствующих ресурсов может проводить секретариат WP.15.

Объем ресурсов также можно увеличить для обеспечения участия секретариата в других международных форумах, посвященных перевозкам опасных грузов.

С. Ожидаемые результаты и соответствующие виды деятельности, которые, возможно, необходимо будет переориентировать/перенацелить, с тем чтобы они лучше отражали приоритетные потребности государств-членов и договаривающихся сторон

Неприменимо.

Д. Возможности для оптимизации структуры программы работы

Неприменимо.

Е. Возможные области для активизации или свертывания деятельности

Продление срока действия мандата Рабочей группы может быть распространено на деятельность по укреплению потенциала и мониторингу при условии наличия дополнительных ресурсов (как минимум один дополнительный сотрудник категории специалистов, как уже упоминалось в ходе предыдущих циклов обзора).

Ф. Пути совершенствования информационных связей и работы с общественностью

Пересмотренные варианты ДОПОГ следует выпустить на всех официальных языках Организации Объединенных Наций. Это может содействовать присоединению к ДОПОГ стран, не входящих в ЕЭК, и внедрению его положений в национальные правила, применимые к внутренним перевозкам.

Благодаря Проекту по поддержке транспорта «ЕвроМед» скоро появится перевод ДОПОГ (в редакции 2023 года) на арабский язык. Правительство Испании регулярно публикует собственный перевод каждого издания ДОПОГ на испанский

язык, а новые Административные меры по обеспечению безопасности дорожных перевозок опасных грузов в Китае частично согласованы с ДОПОГ.

Следует рассмотреть возможность поиска устойчивого решения для обеспечения перевода издаваемых раз в два года перечней поправок и пересмотров силами служб письменного перевода Организации Объединенных Наций. Следует отметить, что в основе 70 % ДОПОГ лежат Типовые правила, которые каждые два года уже переводятся и обновляются службами письменного перевода Организации Объединенных Наций.

G. Прочие комментарии

Приложение VI

Материалы, представленные Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24)

I. Согласование положения о круге ведения и правил процедуры

1. WP.24 предприняла следующие шаги по обновлению и подготовке своих КВ и ПП соответственно:

а) на своей шестьдесят пятой сессии 20 октября 2020 года WP.24 разработала собственные ПП на основе пересмотренных ПП КВТ. Затем ПП WP.24 были приняты КВТ на его восемьдесят пятой сессии; и

б) на своей шестьдесят четвертой сессии 22 октября 2021 года WP.24 внесла изменения в свой КВ. При этом WP.24 учитывала приоритетные направления и задачи Стратегии КВТ на период до 2030 года. В результате КВ WP.24 был принят КВТ на его восемьдесят четвертой сессии (Женева, 22–25 февраля 2023 года).

II. Материалы для пересмотра мандата

а) Полномочия вспомогательных органов и система управления

2. Информация о согласовании с КВ и ПП КВТ представлена в разделе I выше.

б) Цель работы

3. В соответствии с кругом ведения WP.24 ее работа преследует следующие цели:

«осуществлять деятельность в поддержку цели подпрограммы ЕЭК по устойчивому транспорту, которая заключается в облегчении международных пассажирских и грузовых перевозок разными видами внутреннего транспорта и повышении защищенности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортного сектора до уровней, которые действительно способствуют обеспечению устойчивости транспорта. В этом контексте WP.24 руководит деятельностью, направленной на повышение устойчивости и климатической нейтральности грузовых перевозок, в частности путем увеличения доли интермодальных перевозок в секторе грузового транспорта, когда грузы перевозятся в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве с последовательным использованием двух или более видов транспорта без перегрузки самого груза при смене вида транспорта. Деятельность WP.24 также направлена на поддержку реализации Стратегии КВТ до 2030 года, в частности на решение таких задач, как: i) обслуживание и администрирование правовых документов, связанных с интермодальными перевозками; ii) разработка учебных материалов, стандартов и критериев компетентности для интермодальных перевозок; iii) выявление, стимулирование и содействие внедрению новых интермодальных технологий и iv) поддержка интегрированной региональной и межрегиональной интермодальной связанности».

c) Направления работы и их охват в плане облегчения перевозок, обеспечения безопасности и экологической/климатической устойчивости

4. В соответствии со своим кругом ведения и долгосрочной программой работы WP.24 сосредоточивает свою деятельность на следующих блоках действий:

a) мониторинг, обзор и обновление Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к СЛКП (Протокол к СЛКП);

b) стратегии и меры поддержки интермодального транспорта;

c) обзор и мониторинг возникающих вопросов в области грузовых перевозок и логистики;

d) пересмотр и обновление Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ).

5. Таким образом, деятельность WP.24 охватывает вопросы облегчения перевозок (посредством блоков вопросов i, ii и iii), безопасности (посредством блока вопросов iv), а также экологической и климатической устойчивости (посредством блоков вопросов i, ii и iii).

d) Эффективность и добавленная ценность (внутренний и внешний параллелизм и синергизм)

Внешний параллелизм

6. WP.24 — это единственный вспомогательный орган КВТ, который занимается вопросами грузовых перевозок и перевода сектора грузового транспорта на устойчивые грузовые перевозки посредством содействия интермодальным перевозкам. Работая по приоритетным направлениям, WP.24 выполняет задачи КВТ, предусмотренные Стратегией КВТ и изложенные выше в разделе «b) Цель работы».

Внешний параллелизм

7. Другие межправительственные органы с аналогичным мандатом отсутствуют. Кроме того, в соответствии с решением КВТ (ECE/TRANS/192, пункт 90) WP.24 продолжает работу, которую проводила бывшая Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) в области: a) мониторинга и анализа национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок; и b) контроля за применением и обзором хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках.

Внутренний синергизм

8. WP.24 ведет активное сотрудничество по следующим вопросам:

a) интермодальные вопросы в контексте евро-азиатских транспортных связей — WP.24 участвует во введении в действие маршрута 3 ЕАТС, которое осуществляет Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5);

b) интермодальные перевозки и Конвенция МДП — WP.24 отслеживает и изучает внедряемые Исполнительным советом МДП новые варианты применения системы МДП, в особенности электронной процедуры МДП, в сфере интермодальных перевозок;

c) интермодальные перевозки по внутренним водным путям — WP.24 изучает этот вопрос совместно с Рабочей группой по водному транспорту в соответствии с Резолюцией КВТ о содействии развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям;

d) геопространственный анализ интермодальных транспортных цепочек — WP.24 в сотрудничестве с Рабочей группой по статистике транспорта выполняет такой анализ для выявления звеньев, на которых объем интермодальных перевозок можно было бы увеличить;

e) интеллектуальные транспортные системы (ИТС) — WP.24 способствует осуществлению «дорожной карты» КВТ по ИТС на период до 2025 года. В связи с этим она сотрудничает с другими вспомогательными органами КВТ, участвующими в реализации «дорожной карты»;

f) зарядная инфраструктура для электромобилей малой и большой грузоподъемности — WP.24 изучает возможную роль интермодальных терминалов в предоставлении зарядной инфраструктуры для таких транспортных средств. По этому вопросу она сотрудничает с WP.5.

Внешний синергизм

9. WP.24 ведет активное сотрудничество по следующим вопросам:

a) сети интермодальных перевозок — WP.24 обеспечивает согласованность между линиями СЛКП и ТЕС-Т, а также соответствующими объектами. По этому направлению WP.24 сотрудничает с Европейским союзом;

b) безопасность цепочек поставок — WP.24 тесно сотрудничает с Международной организацией труда (МОТ) и Международной морской организацией (ИМО) в части администрирования Кодекса практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы. В пересмотре положений Кодекса ГТЕ участвуют представители отрасли и различные объединения грузоперевозчиков;

c) достойные рабочие места в отрасли грузовых перевозок — WP.24 рассмотрела этот вопрос в своем Руководстве по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики. В подготовке Руководства принимала участие МОТ;

d) стратегии и меры поддержки интермодальных перевозок — WP.24 регулярно обсуждает такие меры и стратегии совместно с Европейской комиссией, ФИАТА, МСЖД и другими организациями-партнерами.

e) Методы работы

10. Результаты работы WP.24, включая число совещаний, официальных документов и публикаций, указываются в нижеследующих программах работы КВТ по подпрограмме «Транспорт», планах по программам и программах публикаций:

- 2023 год: ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12, ECE/TRANS/2023/13/Rev.1;
- 2022 год: ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9, ECE/TRANS/2022/10 и Corr.1;
- 2021 год: ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9, ECE/TRANS/2021/10;
- 2020 год: ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1, ECE/TRANS/2020/23;
- 2019 год: ECE/TRANS/2019/23, ECE/TRANS/2019/24;
- 2018 год: ECE/TRANS/2018/21, Add.1 и Corr.1, ECE/TRANS/2018/22.

f) Основные партнеры

11. Основные партнеры перечислены в пункте 18 выше.

g) Достигнутые результаты

12. С периодичностью раз в два года WP.24 анализирует результаты своей работы и при необходимости корректирует действия в соответствии со своей долгосрочной

программой работы. Соответствующие обзоры за последние четыре года представлены в документах ECE/TRANS/WP.24/2023/11 (обзор программы работы за период 2022–2023 годов) и ECE/TRANS/WP.24/2021/12 (обзор программы работы за период 2020–2021 годов). Более ранние оценки приведены в документах ECE/TRANS/WP.24/2017/4 (за 2016–2017 годы) и ECE/TRANS/WP.24/2015/8 (за 2014–2015 годы).

13. В поддержку своей деятельности WP.24 ежегодно проводит рабочие совещания. За последние годы были проведены следующие рабочие совещания:

- 19 октября 2022 года — «Автоматизация в сфере грузовых перевозок и логистики»;
- 17 октября 2022 года — «Национальный опыт и проблемы, возникающие при цифровизации информации или документов, используемых в интермодальных перевозках»;
- 12 октября 2022 года — «Развитие контейнерных перевозок по внутренним водным путям и перевозок “река–море”»;
- 20 октября 2021 года — «Последние мероприятия и проекты по поддержке устойчивого развития интермодальных перевозок и логистики»;
- 28 октября 2020 года — «Роль интермодальных перевозок и логистики в обеспечении открытости, безопасности, жизнестойкости и устойчивости городов и населенных пунктов»;
- 26 июня 2020 года — совещание Группы помощников Председателя WP.24 для обсуждения последствий вспышки COVID-19 для интермодальных перевозок и логистики;
- 30 октября 2019 года — «Устойчивая транспортная связанность между Европой и Азией» в рамках сессии Рабочей группы по интермодальному транспорту и логистике.

14. Следует также отметить, что КВТ принял разработанные WP.24 резолюции, в том числе резолюции КВТ №№ 268 об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок и 269 о содействии развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям.

h) Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем

15. В своих двухгодичных программах работы WP.24 указывает ожидаемые результаты, на основе которых оценивает свои достижения. В документе ECE/TRANS/WP.24/2023/11 изложены направления деятельности на двухгодичный период 2024–25 годов и соответствующие ожидаемые результаты по ним.

16. WP.24 отмечает, что поддержку ее деятельности обеспечивает один сотрудник Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии, который выделяет на это 25 % своего рабочего времени. С учетом направлений и результатов деятельности WP.24 кадровые возможности секретариата представляются ограниченными даже для ее текущей работы и тем более для потенциальной активизации этой работы, для которой потребуется расширение ресурсов секретариата.

Приложение VII

Материалы, представленные Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

I. Мандаты вспомогательных органов и система управления

A. Генеральная Ассамблея/Экономический и Социальный Совет

B. Европейская экономическая комиссия

C. Комитет по внутреннему транспорту

Работа Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН по согласованию правил, касающихся коммерческих транспортных средств, началась в 1952 году, после того как правительство Бельгии и правительство Нидерландов выявили проблему, связанную с тем, что максимальная разрешенная масса каждого типа транспортных средств в этих двух странах была разной, что привело к проблемам для обеих стран. КВТ решил создать рабочую группу экспертов, специализирующихся на технических условиях, касающихся транспортных средств, для изучения проблем [связанных с различными массами транспортных средств в разных странах,] с учетом их экономических последствий и, в случае необходимости, для одновременного изучения любых других проблем аналогичного характера, которые могут быть вынесены на его рассмотрение в будущем. Учреждение Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств отражено в резолюции 45 (1952 года), документ E/ECE/TRANS/338.

Кроме того, Комитет по внутреннему транспорту одобрил решения WP.29 об изменении ее названия на «Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)» начиная с ее сто двадцатой сессии (в марте 2000 года) и о принятии нового положения о круге ведения и правил процедуры (TRANS/WP.29/690). Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств широко известен как WP.29.

D. Для справки: Согласование с пересмотренными кругом ведения и правилами процедуры КВТ

КВ и ПП² WP.29 в принципе согласованы с последними вариантам КВ и ПП КВТ. WP.29 рассмотрит вопрос о включении требований относительно того, чтобы в отсутствие Председателя совещаниями руководил заместитель Председателя, что уже является устоявшейся практикой.

II. Цель Рабочей группы

а) Принимать и осуществлять меры в целях согласования или разработки технических правил или поправок к ним, которые адаптированы к техническому прогрессу, могут быть приняты на глобальном уровне и направлены на повышение безопасности транспортных средств, защиту окружающей среды, повышение энергетической эффективности и защищенности от несанкционированного

² ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1

использования, обеспечение единообразных условий для периодических технических осмотров и укрепление экономических отношений на глобальном уровне с учетом целей, изложенных в соответствующих соглашениях.

b) Разрабатывать и осуществлять меры по адаптации правовых инструментов с учетом технического прогресса, обеспечивает согласование правовых средств, разрабатывать руководящие принципы подготовки технических предписаний и единообразные процедуры оценки соответствия.

c) Содействовать взаимному признанию официальных утверждений, сертификатов и периодических технических осмотров договаривающимися сторонами соглашений, в которых непосредственно предусматриваются такие действия; разрабатывать базу данных для обмена документацией об официальном утверждении типа и самосертификации.

d) Выступать в качестве специализированного технического органа для соответствующих соглашений, заключенных под эгидой Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Его функция состоит в разработке рекомендаций, касающихся административного сопровождения технических правил, которые могут быть приняты на глобальном уровне, или внесения в них поправок, а также единообразных условий периодических технических осмотров в соответствии с положениями этих соглашений.

e) Содействовать развитию глобального участия в своей деятельности путем поощрения сотрудничества и контактов со странами и региональными организациями экономической интеграции (РОЭИ), которые еще не включились в деятельность WP.29, по техническим вопросам, рассматриваемым WP.29.

f) Призывать всех своих участников применять или включать в их законодательство согласованные на глобальном уровне технические правила и условия для проведения периодических осмотров.

g) Готовить соответствующую программу работы по административному сопровождению соответствующих соглашений на согласованной и последовательной основе.

h) Создавать такие условия работы, которые облегчают выполнение договаривающимися сторонами их обязательств, закрепленных в соответствующих правовых документах.

i) Обеспечивать открытость и транспарентность в ходе сессий.

Всемирный форум обслуживает три соглашения ООН — 1958 года (Правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года), 1997 года (Правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1997 года) и 1998 года (Глобальные технические правила ООН (ГТП ООН), связанные с Соглашением 1998 года), которые обеспечивают правовую основу, позволяющую договаривающимся сторонам (странам-членам), участвующим в сессиях WP.29, создавать нормативные документы, касающиеся автотранспортных средств и автотранспортного оборудования.

Соглашение 1958 года (XI.V.16)

О принятии единообразных технических предписаний Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 14 сентября 2017 года (пересмотр 3).

О принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (пересмотр 2).

О принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года (первоначальный вариант).

Соглашение 1997 года (XI.V.31)

О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, совершено в Вене 13 ноября 1997 года³.

Соглашение 1998 года (XI.V.32)

О введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, совершено в Женеве 25 июня 1998 года.

(Справочный документ ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.2, Положение о круге ведения WP.29).

III. Области деятельности Рабочей группы

A. Облегчение перевозок (включая облегчение пересечения границ)

- Неосновная область работы

В ходе процедуры пересечения границы у операторов международных автомобильных перевозок могут потребовать предоставления свидетельства о прохождении периодического технического осмотра (ПТО).

Транспортные средства, используемые для международных перевозок, могут подвергаться техническому осмотру на дорогах.

B. Безопасность (в том числе безопасность дорожного движения)

- Основная область работы
 - Правила ООН и ГТП ООН направлены на улучшение характеристик, совершенствование обслуживания и оборудования транспортных средств, с тем чтобы снизить вероятность столкновений на дорогах (активная безопасность), сведение к минимуму вероятности и тяжести травм для водителей и пассажиров транспортных средств или других участников дорожного движения в случае столкновения (пассивная безопасность) и рассмотрение характеристик транспортных средств и компонентов, которые не связаны непосредственно с вышеупомянутыми тематическими областями, например стеклоочистителей и стеклоомывателей, органов управления и дисплеев, устройств непрямого обзора и остекления (соображения общей безопасности). Правила ООН и ГТП ООН направлены на минимизацию последствий для здоровья людей, возникающих в связи с дорожно-транспортными происшествиями, выбросами загрязняющих веществ и шумом. Предписания ООН, касающиеся ПТО, направлены на поддержание приемлемого с точки зрения безопасности и экологичности состояния транспортных средств в процессе их эксплуатации.

³ С последними поправками от 2019 года (C.N.501.2019.TREATIES XI.V.31 от 15 октября 2019 года)

C. Экологические/климатические показатели

- Основная область работы
 - Отдельные правила ООН и ГТП ООН посвящены рассмотрению вопросов экологической эффективности (например, выбросам газообразных загрязняющих веществ, твердых частиц и CO₂, уровню шума) в отношении транспортных средств с обычными двигателями, транспортных средств на водородных топливных элементах, гибридных транспортных средств и полных электромобилей. Предписания ООН, касающиеся ПТО, направлены на поддержание приемлемого с точки зрения экологичности состояния транспортных средств в процессе их эксплуатации.

D. Прочее (безопасность)

- Неосновная область работы
 - В настоящее время разрабатываются технические положения, учитывающие специфику подключенных и автоматизированных транспортных средств. Эта работа необходима для интеграции инновационных технологий в существующую транспортную систему и обеспечения возможности использования преимуществ этих новых технологий для повышения безопасности дорожного движения, улучшения экологических характеристик дорожных транспортных средств, снижения заторов и обеспечения кибербезопасности.

IV. Области деятельности, охватываемые рабочей группой, — эффективность и практическая польза

A. Внутренний параллелизм/дублирование (другие органы Европейской экономической комиссии, выполняющие аналогичные/идентичные задачи)

- Область работы 1: Усовершенствование и согласование правовых требований, касающихся безопасности транспортных средств
 - Отсутствие дублирования
- Область работы 2: Усовершенствование и согласование правовых требований, касающихся сокращения выбросов загрязняющих веществ и энергопотребления
 - Отсутствие дублирования
- Область работы 3: Усовершенствование и согласование правовых требований, касающихся безопасности и надежности автоматизированных/автономных и подключенных транспортных средств
 - Частичное дублирование (пояснить)

В рамках WP.1 рассматривается эксплуатация транспортных средств с высокой степенью автоматизации в условиях дорожного движения, для которой требуется понимание требований безопасности и охват различных вариантов использования.
- Область работы 4: Усовершенствование и согласование правовых требований, касающихся периодических технических осмотров
 - Частичное дублирование (пояснить)

В своей резолюции CP.1 WP.1 сохраняет требования к периодическим техническим осмотрам, относящиеся к периоду до заключения Соглашения 1997 года.

В. Внешний параллелизм/дублирование (другие органы, не входящие в Европейскую экономическую комиссию, которые выполняют аналогичные/идентичные задачи)

- Область работы 1: Усовершенствование и согласование правовых требований, касающихся безопасности транспортных средств
 - Отсутствие дублирования

Примечание: Европейский союз заменил свои технические директивы ссылками на Правила ООН.

Национальное законодательство стран, не являющихся договаривающимися сторонами, частично содержит смежные или аналогичные положения.

Частные организации по стандартизации частично занимаются смежными техническими элементами.
- Область работы 2: Усовершенствование и согласование правовых требований, касающихся сокращения выбросов загрязняющих веществ и энергопотребления
 - Отсутствие дублирования

Примечание: Европейский союз заменил свои технические директивы ссылками на Правила ООН.

Национальное законодательство стран, не являющихся договаривающимися сторонами, частично содержит смежные или аналогичные положения.

Частные организации по стандартизации частично занимаются смежными техническими элементами.
- Область работы 3: Усовершенствование и согласование правовых требований, касающихся безопасности и надежности автоматизированных/автономных и подключенных транспортных средств
 - Частичное дублирование (пояснить)

Примечание: Европейский союз заменил свои технические директивы ссылками на Правила ООН.

Национальное законодательство стран, не являющихся договаривающимися сторонами, частично содержит смежные или аналогичные положения.

Частные организации по стандартизации частично занимаются смежными техническими элементами.
- Область работы 4: Усовершенствование и согласование правовых требований, касающихся периодических технических осмотров
 - Частичное дублирование (пояснить)

В Европейском союзе действует точно такая же региональная директива.

Национальное законодательство стран, не являющихся договаривающимися сторонами, частично содержит смежные или аналогичные положения.

Частные организации по стандартизации частично занимаются смежными техническими элементами.

С. Внутренний синергизм (с другими органами Европейской экономической комиссии, которые выполняют дополняющие задачи)

- Область работы 3: Усовершенствование и согласование правовых требований, касающихся безопасности и надежности автоматизированных/автономных и подключенных транспортных средств
 - В рамках WP.1 рассматривается эксплуатация транспортных средств с высокой степенью автоматизации в условиях дорожного движения, для которой требуется понимание требований безопасности и охват различных вариантов использования.
- Область работы 4: Усовершенствование и согласование правовых требований, касающихся периодических технических осмотров
 - В своей резолюции CP.1 WP.1 сохраняет требования к периодическим техническим осмотрам, относящиеся к периоду до заключения Соглашения 1997 года.

Д. Внешний синергизм (с другими органами, не входящими в Европейскую Экономическую Комиссию, которые выполняют дополняющие задачи)

- Область работы 3: Усовершенствование и согласование правовых требований, касающихся безопасности и надежности автоматизированных/автономных и подключенных транспортных средств
 - В МСЭ обсуждаются аспекты связи с транспортными средствами и кибербезопасности.
- Область работы 4: Усовершенствование и согласование правовых требований, касающихся периодических технических осмотров
 - МКТОТ (Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств) обсуждает технические аспекты, связанные с осмотром транспортных средств, а также соответствующим контролем качества.

V. Методы работы

Результаты работы WP.29, например число совещаний и официальных документов, указываются в нижеследующих программах работы КВТ по подпрограмме «Транспорт», планах по программам и программам публикаций:

- 2018 год: ECE/TRANS/2018/21, Add.1 и Corr.1, ECE/TRANS/2018/22;
- 2019 год: ECE/TRANS/2019/23, ECE/TRANS/2019/24;
- 2020 год: ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1, ECE/TRANS/2020/23;
- 2021 год: ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9, ECE/TRANS/2021/10;
- 2022 год: ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9, ECE/TRANS/2022/10 и Corr.1;
- 2023 год: ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12, ECE/TRANS/2023/13/Rev.1.

Как правило, Всемирный форум и его вспомогательные рабочие группы проводят совещания 16 раз в год, а участвуют в них около 1200 человек, представляющих договаривающиеся стороны, их компетентные органы, другие страны, межправительственные и неправительственные организации. Эту работу поддерживают около 43 неофициальных рабочих групп, обеспечивающих доступ к сети из примерно 4000 экспертов по всему миру. Предложения, представленные

договаривающимися сторонами, также выносятся на обсуждение РГ и WP.29 на протяжении всего процесса работы.

Число официальных документов в год

- Около 550.

Оптимизация работы

- Работу WP.29 поддерживают шесть вспомогательных рабочих групп:
 - Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE);
 - Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG);
 - Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA)⁴;
 - Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE);
 - Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP);
 - Рабочая группа по вопросам шума и шин (GRBP)⁵.
- Координация работы WP.29 и ее вспомогательных органов осуществляется Административным комитетом по координации работы (WP.29/AC.2), как указано в разделе IX правил процедуры.
- В программе работы WP.29 определена очередность выполнения задач каждой из вспомогательных рабочих групп и устанавливаются сроки.
- Подготовка технических предложений осуществляется на проектной основе неофициальными рабочими группами под непосредственным руководством ответственной рабочей группы.
- Предварительные обсуждения и подготовка проектов поправок ведутся в рамках рабочих групп.
- Окончательные технические соображения подлежат обсуждению во вспомогательных рабочих группах WP.29.
- Договаривающиеся стороны могут предлагать поправки к существующим или новым правилам/предписаниям, а также направления деятельности на любом этапе процесса.
- На Всемирном форуме принимаются политические решения и рассматриваются новые Правила ООН, ГТП ООН и Предписания ООН, а также поправки к существующим Правилам, ГТП и Предписаниям.
- Новые Правила ООН, ГТП ООН и Предписания ООН, а также поправки к существующим Правилам, ГТП и Предписаниям принимаются договорным органом соответствующего Соглашения ООН.

Неофициальные рабочие группы под руководством WP.29 (2018–2023 годы)

- Интеллектуальные транспортные системы (ИТС).
- Электронная база данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА).

⁴ GRVA была учреждена в качестве преемницы GRRF (Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части) в 2018 году (решения КВТ ECE/TRANS/274, п. 52, и WP.29 ECE/TRANS/WP.29/1139, п. 33).

⁵ GRBP была учреждена в качестве преемницы GRB (Рабочей группы по вопросам шума) в 2019 году после учреждения GRVA и передачи работы GRRF, касающейся шин, в ведение GRB.

- Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).
- Рабочая группа по правоприменительной практике.
- Периодические технические осмотры (ПТО).
- Более безопасные и экологически чистые подержанные и новые транспортные средства (СКУНВ).
- Бесшумные автотранспортные средства (КРТВ) (для разработки ГТП ООН).
- Дополнительные положения об уровне звука (ДПУЗ).
- ГТП № 16 ООН (шины), этап II.
- Характеристики сцепления с мокрой поверхностью для шин в изношенном состоянии (ВГВТ).
- Неточности в измерениях (МУ).
- Упрощение правил ООН, касающихся освещения и световой сигнализации (УПОС).
- Видимость, ослепление и регулировка фар.
- Электромагнитная совместимость (ЭМС).
- Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L (ГЭТХ).
- электромобили и окружающая среда (ЭМОС);
- программа измерения частиц (ПИЧ);
- качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС);
- Всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ, этап 2);
- Общие выбросы в реальных условиях вождения (ВРУВ).
- Оценка жизненного цикла автотранспорта (ОЖЦ-А).
- Целевая группа по кибербезопасности и БПС.
- Функциональные требования для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФРАВ).
- Методы валидации для автоматизированного вождения (ВМАД).
- Кибербезопасность и беспроводное обновление программного обеспечения (КБ/БПС).
- Регистратор данных о событиях/системы хранения данных для автоматизированного вождения (РДС/СХДАВ).
- Автоматизированная функция рулевого управления (АФРУ).
- Системы автоматического экстренного торможения (САЭТ) для транспортных средств категорий M₁ и N₁.
- САЭТ для большегрузных транспортных средств.
- Составы модульных транспортных средств (СМТС).
- Сельскохозяйственные сцепные устройства и компоненты (СХСК).
- Согласование манекенов для испытания на боковой удар.
- ГТП № 7 ООН, касающиеся подголовников, — разработка этапа 2.
- ГТП № 9 ООН, касающиеся безопасности пешеходов, — складные системы защиты пешеходов (ССЗП).

- Безопасность электромобилей (БЭМ) — этап 2.
- Технические характеристики объемного механизма определения точки «Н».
- Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ), — этап 2.
- Защитные шлемы.
- Более безопасная перевозка детей в городских и междугородных автобусах.
- Вспомогательные средства обеспечения поля обзора (НРГ по ВСПО).
- Панорамные люки автомобилей.
- Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (VRU-Proxi).
- Поведение общей конструкции транспортных средств категорий M₂ и M₃ в случае пожара (ПМСП).

VI. Основные партнеры

A. Правительственный сектор

В работе сессий WP.29 принимают участие представители следующих стран: Австралии, Австрии, Албании, Алжира, Армении, Бельгии, Болгарии, Боснии и Герцеговины, Бразилии, Бурунди, Венгрии, Вьетнама, Германии, Грузии, Демократической Республики Конго, Египта, Зимбабве, Израиля, Индии, Иордании, Ирака, Исламской Республики Иран, Ирландии, Испании, Италии, Казахстана, Канады, Китая, Латвии, Люксембурга, Малайзии, Марокко, Нигерии, Нидерландов, Норвегии, Пакистана, Польши, Португалии, Республики Корея, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Сальвадора, Сан-Марино, Сенегала, Сербии, Сингапура, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Таиланда, Туниса, Турции, Узбекистана, Уругвая, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Шри-Ланки, Южной Африки и Японии, а также представители Европейского союза.

B. Международные/межправительственные организации

Международный союз электросвязи (МСЭ)

C. Неправительственный сектор

- Ассоциация по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (АВАКН).
- Международная организация потребительских союзов (МОПС).
- Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД).
- Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ).
- Европейская ассоциация гаражного оборудования (ЕГЕА).
- Европейская техническая ассоциация по вопросам шин и ободьев колес (ЕТОПОК).
- Европейская ассоциация производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ).

- «Фарцойгзистемдатен ГмбХ» (ФЗД).
- Международная автомобильная федерация (ФИА).
- Международная федерация исторических транспортных средств (ФИВА).
- Федерация европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА).
- Институт форума 21.
- Международная федерация оптовиков, импортеров и экспортеров автомобильных компонентов (ФИГИЭФА).
- Глобальная платформа по правилам в области транспортных средств.
- Глобальная программа оценки новых автомобилей (ГПОНА).
- Международная группа экспертов по вопросам автомобильного освещения и световой сигнализации (БРГ).
- Международная ассоциация заводов — изготовителей мотоциклов (МАЗМ).
- Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).
- Международная организация по стандартизации (ИСО).
- Ассоциация предприятий по производству рекреационных автомобилей (РВИА).
- Ассоциация заводов-изготовителей двигателей и оборудования (МЕМА).
- Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП).
- Международное общество инженеров автомобильной промышленности («SAE интернэшнл»).
- Фонд «На пути к достижению нулевых показателей».
- Всемирный союз слепых (ВСС).

D. Научные круги

- Американский университет в Каире.
- Университет Тонгмионг.

E. Прочие (просьба уточнить)

- Американский совет по автомобильной политике (АСАП).
- Всемирная ассоциация производителей велосипедов (ВБИА).
- Ассоциация авторынков Кении.
- Проект по поддержке транспорта «ЕвроМед» и Европейский комитет по стандартизации (СЕН).
- Компания по разработке, моделированию и испытанию силовых агрегатов (АВЛ).
- компания «Форд Мотор» (Южная Африка).
- Ассоциация по обеспечению США энергией в будущем (САФЕ).
- Ассоциация предприятий — изготовителей шин США.
- «Убер технолоджис, инк.».

VII. Достигнутые результаты

Нормативно-правовая работа и договаривающиеся стороны

Поправки к правовым документам

Три раза в год, в ходе очередных сессий, WP.29 принимает поправки к Правилам ООН в целях поддержания правил в актуальном состоянии с учетом меняющихся глобальных требований. В среднем в год принимается 133 поправки, а всего с 2017 года было принято около 665 поправок⁶.

Принятие новых Правил ООН и ГТП ООН с 2017 года

Соглашение 1958 года (XI.V.16)

- Правила № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб (СВЭС)) XI.V.16.143.
- Правила № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i) XI.V.16.144.
- Правила № 146 ООН (транспортные средства категории L, работающие на водороде и топливных элементах) XI.V.16.145.
- Правила № 147 ООН (механические детали сцепных устройств составов сельскохозяйственных транспортных средств) XI.V.16.146.
- Правила № 148 ООН (устройства световой сигнализации (УСС)) XI.V.16.147.
- Правила № 149 ООН (устройства освещения дороги (УОД)) XI.V.16.148.
- Правила № 150 ООН (светоотражающие устройства (СОУ)) XI.V.16.149.
- Правила № 151 ООН (системы индикации мертвой зоны для обнаружения присутствия велосипедов) XI.V.16.150.
- Правила № 152 ООН (системы автоматического экстренного торможения (САЭТ) транспортных средств категорий M₁ и N₁) XI.V.16.151.
- Правила № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади) XI.V.16.152.
- Правила № 154 ООН (всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) XI.V.16.153.
- Правила № 155 ООН (кибербезопасность и система управления кибербезопасностью) XI.V.16.154.
- Правила № 156 ООН (обновление программного обеспечения и система управления обновлениями программного обеспечения) XI.V.16.155.
- Правила № 157 ООН (автоматизированная система удержания в полосе (АСУП)) XI.V.16.156.
- Правила № 158 ООН (устройства для средств заднего обзора или обнаружения) XI.V.16.157.
- Правила № 159 ООН (система информирования при трогании с места (СИТМ)) XI.V.16.158.
- Правила № 160 ООН (регистратор данных о событиях) XI.V.16.159.
- Правила № 161 ООН (устройства против несанкционированного использования) XI.V.16.160.
- Правила № 162 ООН (иммобилизаторы) XI.V.16.161.

⁶ См. TRANS/2023/25/343, часть II.

- Правила № 163 ООН (системы охранной сигнализации транспортных средств) XI.V.16.162.
- Правила № 164 ООН (ошипованные шины) XI.V.16.163.
- Правила № 165 ООН (сигнализация заднего хода) XI.V.16.164.
- Правила № 166 ООН (присутствие уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости спереди и сбоку) XI.V.16.165.
- Правила № 167 ООН (официальное утверждение механических транспортных средств в отношении их прямого обзора) XI.V.16.166.
- [Правила № 168 ООН (официальное утверждение легких пассажирских и коммерческих транспортных средств в отношении выбросов в реальных условиях вождения (ВРУВ)) XI.V.16.167].

Соглашение 1998 года (XI.V.32)

- ГТП № 20 ООН (безопасность электромобилей (БЭМ)) (XI.V.32.20).
- ГТП № 21 ООН (определение мощности электромобилей (ОМЭМ)) (XI.V.32.21).
- ГТП № 22 ООН (долговечность бортовых аккумуляторных батарей для электрифицированных транспортных средств) (XI.V.32.22).
- ГТП № 23 ООН (долговечность устройств ограничения загрязнения для двух- и трехколесных транспортных средств) (XI.V.32.23).
- ГТП № 24 ООН (лабораторное измерение выбросов при торможении транспортных средств малой грузоподъемности) (XI.V.32.24).

Соглашение 1997 года (XI.V.31)

- Предписание № 3 (периодические технические осмотры автотранспортных средств, двигатели которых работают на компримированном природном газе (КПГ), сжиженном нефтяном газе (СНГ) и/или сжиженном природном газе (СПГ)) (XI.V.31.3).
- Предписание № 4 (единообразные положения, касающиеся периодических технических осмотров автотранспортных средств, оснащенных системой (системами) электрической или гибридной тяги, в отношении их пригодности к эксплуатации) (XI.V.31.4).

Число договаривающихся сторон

С присоединением Армении (30 апреля 2018 года), Нигерии (18 октября 2018 года), Уганды (23 августа 2022 года), Филиппин (3 ноября 2022 года), Андорры (11 апреля 2023 года) и Вьетнама (26 июля 2023 года) Соглашение 1958 года в настоящее время насчитывает 61 договаривающуюся сторону.

С присоединением Нигерии (18 октября 2018 года), Туниса (31 декабря 2019 года) и Уганды (23 августа 2022 года) Соглашение 1997 года в настоящее время насчитывает 33 договаривающиеся стороны.

С присоединением Узбекистана (4 мая 2018 года), Нигерии (18 октября 2018 года) и Уганды (23 августа 2022 года) Соглашение 1998 года в настоящее время насчитывает 39 договаривающихся сторон.

Политические рекомендации по повышению безопасности транспортных средств и улучшению их экологических характеристик были даны, в частности, следующим странам:

- Грузии
- Казахстану
- Монголии
- Малайзии
- Филиппинам
- Вьетнаму
- Нигерии
- Зимбабве
- Руанде ...

с использованием таких средств, как

- обследования состояния безопасности дорожного движения;
- укрепление потенциала и техническая помощь;
- семинары;
- вебинары;
- основные результаты;
- «дорожные карты» по присоединению ко всем трем соглашениям о транспортных средствах (1958, 1997 и 1998 годов);
- деятельность в рамках проектов Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (СКУНВ, этапы I, II и III, АБС мотоциклов, мотоциклетные шлемы);
- вебинары по Правилам ООН №№ 155 и 156;
- модули электронного обучения по официальному утверждению транспортных средств и интеллектуальным транспортным системам.

Аналитическая работа

- Правила ООН в области транспортных средств для обеспечения безопасности дорожного движения: методология анализа затрат и выгод.
- Более безопасные и экологически чистые подержанные транспортные средства для Африки.
- Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Методы работы — порядок присоединения (четвертое пересмотренное издание).
- Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) для устойчивой мобильности, второе издание.

VII. Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем

- Автоматизация транспортных средств
 - WP.29/GRVA работает в соответствии с руководящими указаниями, содержащимися в «Рамочном документе по автоматизированным/автономным транспортным средствам», в который недавно были внесены поправки ее головным органом WP.29. Она завершает работу

над подготовкой функциональных требований для автоматизированных транспортных средств, а также нового метода оценки/испытаний для автоматизированного вождения. Она разрабатывает рекомендации, касающиеся системы хранения данных для автоматизированных транспортных средств, и продолжает свою деятельность в области кибербезопасности и обновления программного обеспечения. Ожидается, что к середине 2024 года GRVA завершит разработку комплексных руководящих принципов в отношении обеспечения безопасности АСВ, достаточных для принятия WP.29 решений по инициативам в рамках Соглашений. К концу 2026 года ожидается разработка правил в рамках соглашений 1958 и 1998 годов, касающихся официального утверждения/сертификации автоматизированных систем вождения.

- Смягчение последствий изменения климата
 - WP.29/GRPE начала деятельность по разработке согласованного способа определения углеродного следа транспортного средства на протяжении всего срока его службы, от начала до конца, с учетом всех этапов его жизненного цикла (производство, эксплуатация, разборка и переработка), что обеспечит прочную основу для международного сравнения объема выбросов углекислого газа транспортными средствами, а также позволит дать более точное определение транспортным средствам с нулевым уровнем выбросов. Ожидается, что проект согласованной методологии для легковых пассажирских автомобилей будет подготовлен в 2025 году.

Приложение VIII

Материалы, представленные Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30)

I. Мандаты вспомогательных органов и система управления

A. Генеральная Ассамблея/Экономический и Социальный Совет

B. Европейская Экономическая Комиссия ООН

C. Комитет по внутреннему транспорту

D. Для справки: Согласование с пересмотренными кругом ведения и правилами процедуры Комитета по внутреннему транспорту

- Ранее и в настоящее время, в том числе переименование рабочих групп, изменение географического охвата и структуры членства.
- Запланировано.
- Выявленные потребности и пробелы (изложить и представить документацию).

II. Цель Рабочей группы

1. В соответствии с кругом ведения Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), который был принят на сто сорок седьмой сессии (октябрь 2017 года) (см. документ ECE/TRANS/WP.30/294, пункт 10), и который содержится в приложении к документу ECE/TRANS/WP.30/2017/19, Рабочая группа реализует следующие цели:

a) инициирует и осуществляет меры, направленные на гармонизацию и упрощение правил, предписаний и документации для процедур пересечения границ различными видами внутреннего транспорта, по возможности с уделением особого внимания содействию продвижению Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года (резолюция Генеральной Ассамблеи A/RES/70/1) и соответствующих целей устойчивого развития;

b) анализирует трудности, возникающие при пересечении границ, в целях разработки административных процедур для устранения таких трудностей;

c) занимается администрированием и мониторингом деятельности по осуществлению конвенций и соглашений в области облегчения пересечения границ, относящихся к ведению Рабочей группы (добавление);

d) производит обзор вышеуказанных правовых документов для обеспечения их актуальности и согласованности с другими международными или субрегиональными договорами, касающимися вопросов таможи и облегчения пересечения границ, а также их соответствия современным требованиям в области транспорта и пограничного контроля;

e) рассматривает и одобряет предложения по поправкам к правовым документам, перечисленным в добавлении, и при необходимости передает их соответствующим административным комитетам (см. пункт n) ниже) для обсуждения и официального принятия;

f) рассматривает и принимает рекомендации, резолюции, комментарии и примеры оптимальной практики в связи с осуществлением этих правовых документов и при необходимости передает их соответствующим административным комитетам (см. пункт n) ниже) или КВТ для обсуждения и официального одобрения;

g) изучает таможенные вопросы в целях упорядочения таможенных и других административных процедур и документации в области транспорта, в частности путем содействия применению методов электронного обмена данными;

h) изучает конкретные правовые и другие меры, направленные на борьбу с финансовым мошенничеством, связанным с использованием упрощенных таможенных и других процедур пересечения границ, и содействие обмену оперативными данными, касающимися злоупотреблений, между компетентными органами Договаривающихся сторон соответствующих правовых документов по вопросам облегчения пересечения границ в целях определения мер по борьбе с такими явлениями;

i) способствует возможному распространению сферы действия соглашений и конвенций, перечисленных в добавлении, на другие регионы и стимулирует присоединение новых стран к этим документам;

j) поощряет более широкое участие государственного и частного секторов в своей работе путем стимулирования сотрудничества и взаимодействия со странами, Европейской комиссией, Всемирной таможенной организацией, другими международными правительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами транспорта и облегчения пересечения границ, другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и другими организациями или органами системы Организации Объединенных Наций, в частности в целях обсуждения и разрешения проблем, связанных с толкованием или обеспечением применения положений соответствующих правовых документов;

k) создает условия работы, которые облегчают выполнение Договаривающимися сторонами своих обязательств, закрепленных в правовых документах, перечисленных в добавлении, и обмен мнениями по вопросам толкования этих документов или решения проблем, связанных с обеспечением их осуществления;

l) обеспечивает открытость и транспарентность в ходе своих совещаний;

m) поддерживает деятельность по обучению и наращиванию потенциала, направленную на надлежащее осуществление вышеупомянутых правовых документов;

n) обеспечивает тесное сотрудничество с Административными комитетами Конвенции МДП (АС.2), Конвенции о согласовании (АС.3) и Конвенции о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (АС.4), и Исполнительным комитетом МДП (ИСМДП), а также поддержку их деятельности;

o) тесно сотрудничает с другими вспомогательными органами КВТ, в частности с Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1), Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) и любым другим соответствующим органом ЕЭК, по темам, представляющим взаимный интерес и затрагивающим таможенные вопросы, связанные с транспортом;

p) разрабатывает и осуществляет программу работы, касающуюся ее деятельности, и отчитывается о ее выполнении перед КВТ.

2. В перечень правовых документов, относящихся к компетенции WP.30 и приведенных в приложении к ее КВ, входят нижеследующие документы:

a) Конвенция о таможенных льготах для туристов, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года;

b) Дополнительный протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов, касающийся ввоза относящихся к туризму осведомительных документов и материалов, подписанный в Нью-Йорке 4 июня 1954 года;

- с) Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года;
- d) Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 15 января 1959 года;
- e) Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 14 ноября 1975 года;
- f) Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза для частного пользования летательных аппаратов и судов, служащих для развлечения, от 18 мая 1956 года;
- g) Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств от 18 мая 1956 года;
- h) Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года;
- i) Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы от 10 января 1952 года;
- j) Таможенная конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов EUROP, от 15 января 1958 года;
- к) Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 18 мая 1956 года;
- l) Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года;
- m) Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года;
- n) Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года;
- o) Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, от 21 января 1994 года;
- q) Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС от 9 февраля 2006 года (Женева);
- г) Конвенция об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа от 22 февраля 2019 года.

III. Области деятельности Рабочей группы

A. Облегчение перевозок (включая вопросы, касающиеся таможи и облегчения пересечения границ)

- Основная область работы (вопросы, касающиеся таможи и облегчения пересечения границ).

B. Безопасность (включая безопасность дорожного движения)

- Неосновная область работы.

C. Экологические/климатические показатели

- Новая область работы.

D. Прочее (цифровизация)

- Значимая/новая область работы.

IV. Области деятельности, охватываемые рабочей группой, — эффективность и практическая польза

A. Внутренний параллелизм/дублирование (другие органы Европейской Экономической Комиссии ООН, выполняющие аналогичные/идентичные задачи)

- Область работы 1: Упрощение пересечения границы/таможенные вопросы, касающиеся транспорта
 - Отсутствие дублирования

B. Внешний параллелизм/дублирование (другие органы, не входящие в Европейскую Экономическую Комиссию ООН, которые выполняют аналогичные/идентичные задачи)

- Область работы 1: Таможенные конвенции/конвенции по упрощению пересечения границы
 - Частичное дублирование (поясните): частично пересекается с работой Всемирной таможенной организации. Ряд конвенций, которые находятся в ведении Рабочей группы, такие как конвенция о таможенных льготах для туристов, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года, Дополнительный протокол к конвенции о таможенных льготах для туристов, касающийся ввоза относящихся к туризму осведомительных документов и материалов, подписанный в Нью-Йорке 4 июня 1954 года, Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза для частного пользования летательных аппаратов и судов, служащих для развлечения, от 18 мая 1956 года, Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств от 18 мая 1956 года, Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года, Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года и Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года были включены в качестве приложений к Стамбульской конвенции ВТамО 1991 года.

C. Внутренний синергизм (с другими органами Европейской Экономической Комиссии ООН, которые выполняют дополняющие задачи)

- Область работы 1: Транспорт/облегчение пересечения границ
 - Наблюдается синергизм между работой SC.1 по дорожному транспорту и SC.2 по железнодорожному транспорту в отношении реализации конвенции о согласовании. Существует также синергия с WP.24 по интермодальным перевозкам и логистике в отношении внедрения МДП и eTIR на интермодальных перевозках. Кроме того, имеется синергия с WP.5 по тенденциям и экономике транспорта в подготовке исследований, касающихся облегчения пересечения границ.

D. Внешний синергизм (с другими органами, не входящими в Европейскую Экономическую Комиссию ООН, которые выполняют дополняющие задачи)

- Область работы 1: Осуществление Конвенции МДП
 - Административный комитет МДП уполномочил МСАТ взять на себя ответственность за эффективную организацию и функционирование международной гарантии системы МДП.
- Область работы 2: Реализация конвенций по временному ввозу
 - ФИА уполномочена применять Таможенную конвенцию о временном ввозе коммерческих дорожных транспортных средств от 18 мая 1956 года и Таможенную конвенцию о временном ввозе частных дорожных транспортных средств, подписанную в Нью-Йорке 4 июня 1954 года.
- Область работы 3: Администрирование конвенции, касающейся контейнеров
 - На конференции ООН/Международной морской консультативной организацией (ИМКО) (сегодня ИМО), состоявшейся в ноябре 1972 года, была принята новая конвенция - Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года, а административное управление конвенцией было решено возложить на Совет таможенного сотрудничества (ныне известный как Всемирная таможенная организация). Конвенция 1972 года заменила Таможенную конвенцию, касающуюся контейнеров от 18 мая 1956 года, которая находилась в ведении ЕЭК ООН.

V. Методы работы

3. В период с 2018 по 2023 год:
 - WP.30/Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом
 - провела 17 сессий (148–164);
 - рассмотрела 100 официальных документов и 73 неофициальных.
 - AC.2/Административный комитет МДП
 - провел 15 сессий (67–81);
 - рассмотрел 140 официальных и 58 неофициальных документов.
 - Исполнительный совет МДП (ИСМДП)
 - провел 22 сессии;
 - рассмотрел 109 документов.
 - AC.3/Административный комитет Конвенции о согласовании
 - провел 2 сессии (одиннадцатую и двенадцатую);
 - рассмотрел 6 официальных документов.
 - Технический орган по осуществлению eTIR (ТОО)
 - провел 5 сессий (1–5);
 - рассмотрел 47 официальных и 2 неофициальных документа.
 - Группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1)
 - провела 3 сессии и одну внеочередную (1–3);
 - рассмотрела 102 официальных и 11 неофициальных документов.

- Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1)
 - провела 3 сессии; и
 - рассмотрела 26 неофициальных документов.
4. Всего за обсуждаемый период WP.30 и его вспомогательные органы провели 67 сессий, рассмотрели 67 повесток дня и 67 докладов, 504 официальных и 170 неофициальных документов.

VI. Основные партнеры

- a) Правительственный сектор: государства — члены ЕЭК и другие государства — члены ООН или государства, не являющихся членами ООН, но входящие в состав других учреждений ООН, договаривающиеся стороны соглашений об упрощении пересечения границ, относящихся к ведению WP.30.
- b) Международные/межправительственные организации: Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономическая комиссия для Африки (ЭКА), Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА), Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Всемирная таможенная организация, Европейский союз, Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Организация экономического сотрудничества (ОЭС), секретариат транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), Исламский банк развития (ИБР), Исламский центр развития торговли (ИЦРТ), Межправительственный орган по развитию (МОВР) и Организация Объединенных Наций и Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС).
- c) Неправительственный сектор: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и его национальные ассоциации, Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).
- d) Научные круги: не отмечено.
- e) Другие (неправительственный сектор): не отмечено.

VII. Достигнутые результаты (укажите основные результаты за период с 2017 года)

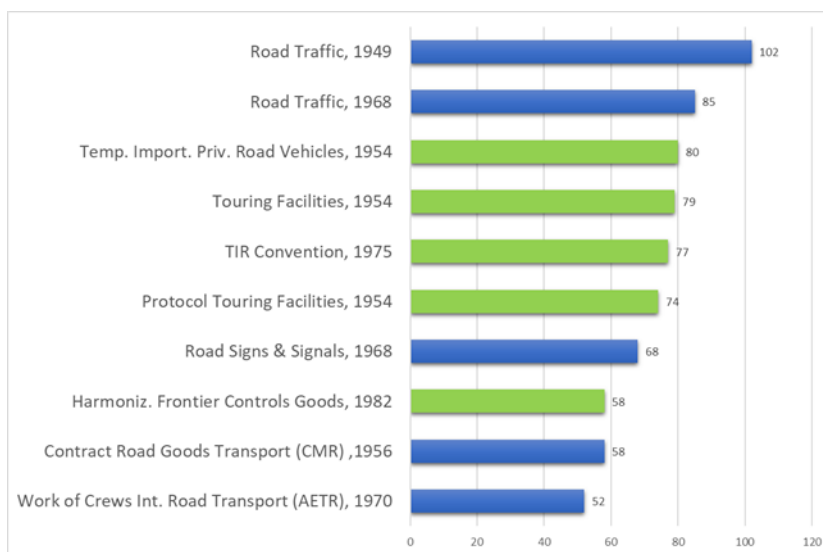
- Нормативно-правовая работа и договаривающиеся стороны (например, поправки к правовым документам, число договаривающихся сторон и т. д.)
 - В 2021 году вступают в силу поправки к различным положениям основного текста конвенции и к новому приложению 11, вводящему систему eTIR в юридический текст Конвенции МДП.
 - В 2021 году вступает в силу поправка к приложению 6 Конвенции МДП, вводящая новую пояснительную записку 0.49 Конвенции МДП, которая предоставляет операторам более широкие возможности, такие как, в частности, возможность стать уполномоченным отправителем.
 - На своих сессиях в январе и феврале 2022 года ТОО и АС.2, приняв технические спецификации eTIR, концепции eTIR и функциональные спецификации eTIR, обеспечили полную правовую и техническую базу для тех стран, которые готовы внедрить процедуру eTIR.
 - ЕЭК и МСАТ подписали Меморандум о взаимопонимании 22 ноября 2021 года. Целью МоВ является реализация Конвенции МДП и, в частности, приложения 11 к ней, устанавливающего так называемую процедуру eTIR, путем обеспечения подключения систем МСАТ к международной системе eTIR, а также подключения максимально

возможного числа национальных таможенных систем к международной системе eTIR в соответствии с техническими спецификациями eTIR.

- В 2022 году Азербайджан, Грузия, Пакистан, Тунис, Узбекистан и МСАТ завершили объединение своих систем с международной системой eTIR, а Армения и Турция инициировали этот проект.
- В декабре 2022 года между Узбекистаном и Азербайджаном состоялась первая электронная перевозка МДП (eTIR) в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП).
- Завершена разработка и открыта для подписания конвенция об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа, от 22 февраля 2019 года.
- ЕЭК и Международный туристический альянс/Международная автомобильная федерация (AIT/FIA) подписали Меморандум о взаимопонимании (MoU) по активизации и переводу в цифровой формат соответствующих конвенций ООН по внутреннему транспорту, касающихся временного ввоза, и, в частности, по созданию системы eCPD (Carnet de Passage en Douane) (таможенных талонных книжек).

5. В ведении WP.30 находятся пять из 10 конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту с наибольшим числом участников, которое в общей сложности составляет 368 договаривающихся сторон.

Рис. 1
10 конвенций ООН по внутреннему транспорту по числу договаривающихся сторон



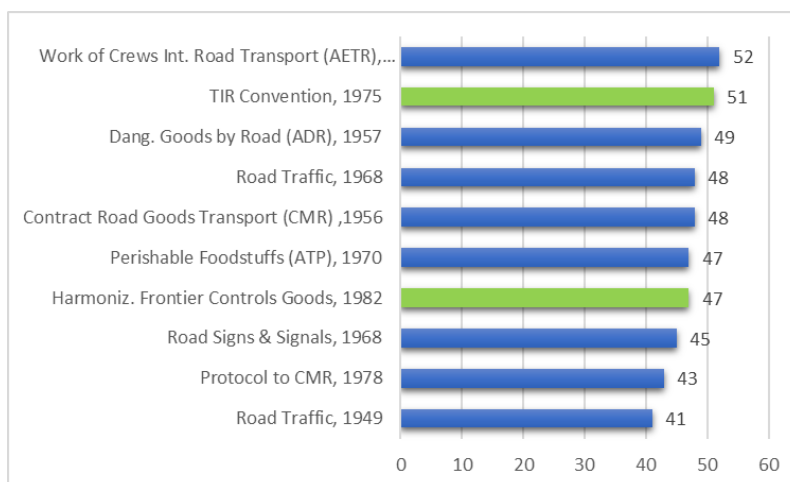
Источник: ЕЭК.

6. Конвенциями с наибольшим числом отдельных договаривающихся сторон в регионе ЕЭК являются: Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), в котором участвуют 52 договаривающиеся стороны ЕЭК, и Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года), в которой участвует 51 договаривающаяся сторона ЕЭК. Далее следует Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), число Договаривающихся сторон — членов ЕЭК которого составляет 49.

7. В регионе ЕЭК широко применяются соглашения об облегчении пересечения границ (377 присоединений). Что касается безопасности дорожного движения — одного из основных компонентов конвенций по внутреннему транспорту (касающихся правил в области транспортных средств, дорожного движения, дорожных знаков, опасных грузов), — то к основным конвенциям в общей сложности присоединились 216 государств — членом ЕЭК, причем наибольшее число присоединившихся сторон относится к Конвенции ДОПОГ, а наименьшее — к Соглашению 1997 года о периодических технических осмотрах.

Рис. II

10 конвенций ООН по внутреннему транспорту по числу договаривающихся сторон в регионе ЕЭК

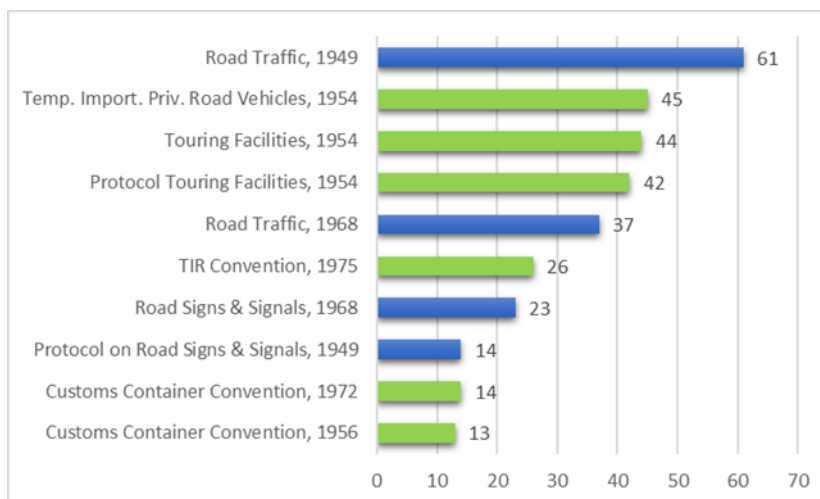


Источник: ЕЭК.

8. За пределами региона ЕЭК 6 из 10 конвенций по внутреннему транспорту с наибольшим числом договаривающихся сторон относятся к ведению WP.30.

Рис. III

10 конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту с наибольшим числом договаривающихся сторон за пределами региона ЕЭК

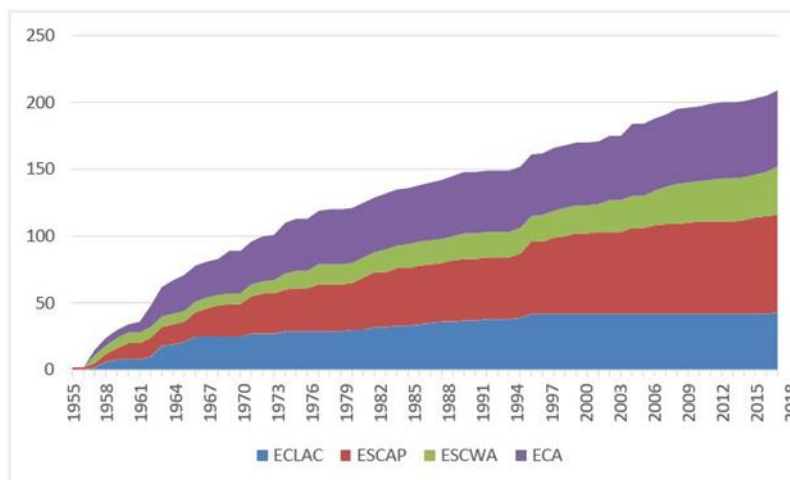


Источник: ЕЭК.

9. На рис. IV показано суммарное число присоединений членом региональных комиссий (кроме ЕЭК) к конвенциям по облегчению пересечения границ в динамике по времени.

Рис. IV

Суммарное число присоединений членов региональных комиссий (кроме ЕЭК) к конвенциям по облегчению пересечения границ, временная динамика



Источник: ЕЭК.

10. Из 33 государств — членов Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) к конвенциям ЕЭК по транспорту присоединились лишь 22, т. е. 11 (33 %) не подписали ни одну из них. Что касается конвенций по облегчению пересечения границ, то 38 случаев присоединения к ним стран региона свидетельствуют о позитивной тенденции. Следует, однако, отметить, что большинство этих конвенций уходят корнями в 1950-е годы, тогда как Конвенцию МДП подписали всего два государства региона.

11. Государства — члены Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Африки (ЭКА) присоединились к 153 конвенциям по транспорту. По крайней мере к одной конвенции присоединились 35 стран, т. е. 19 (35 %) не присоединились ни к одной. На конвенции по облегчению пересечения границ приходится 57 присоединений, причем на Конвенцию МДП — лишь 5 из них.

12. 20 государств — членов Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Западной Азии (ЭСКЗА) присоединились к 89 различным конвенциям по транспорту. Самой распространенной конвенцией, к которой присоединились 12 стран, является Конвенция МДП.

13. Из 48 государств — членов Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), относящихся к соответствующему региону, среди 36 государств-членов в общей сложности насчитывается 266 присоединившихся договаривающихся сторон. Однако это означает, что 12 стран (т. е. 25 %) не являются участниками ни одной конвенции по транспорту. Среди конвенций с наибольшим числом стран-участниц из региона ЭСКАТО — Конвенция 1949 года о дорожном движении (25 присоединений) и Конвенция МДП (17 присоединений).

- Укрепление потенциала и техническая помощь (например, семинары, вебинары, другие мероприятия)
 - Разработан новый вебсайт для eTIR. Необходимо было создать специальный, более современный и бизнес-ориентированный вебсайт eTIR, содержащий всю информацию, представляющую интерес для основных заинтересованных сторон eTIR. Этот сайт работает как платформа электронного обучения и включает, в частности, тематические исследования, новости, интервью, доступ к различным сервисам, таким как МБДМДП, и т. д.
 - Центр мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19/Онлайн-приложение, представляющее информацию о

состоянии пунктов пересечения границы в связи с ограничениями COVID-19 (март 2020 года).

- Пересечение границ в эпоху COVID-19: МДП держит границы открытыми. Брошюра ЕЭК ООН и МСАТ (май 2020 года).
- За рассматриваемый период был проведен ряд рабочих совещаний и семинаров по оказанию технической помощи. В частности:
 - Семинары по наращиванию потенциала в области взаимосвязи международной системы eTIR с национальными таможенными системами Израиля (май 2020 года), Исламской Республики Иран (июнь 2020 года), Азербайджана (июль 2020 года), Туниса (июль 2020 ода.), Турции (июль 2020 года), Молдовы (октябрь 2020 года), Пакистана (октябрь 2020 года), Грузии (октябрь 2020 года), Марокко (октябрь 2020 года), Армении (февраль 2021 года), Узбекистана (март 2021 года), Таджикистана (май 2021 года) и Кыргызстана (июнь 2021 года).
 - Встреча друзей председателя Исполнительного совета МДП (ИСМДП) по преобразованию среднего коридора в коридор eTIR (июнь 2023 года, Узбекистан).
 - Учебное рабочее совещание по МДП/ eTIR и CMR/eCMR в государствах-членах МОВР (март 2023 года, Джибути).
 - Реализация Конвенции МДП 1975 года: проблемы и возможности (АС.2, февраль 2023 года, Женева).
 - Рабочее совещание Исполнительного совета МДП (ИСМДП) по интермодальным аспектам Конвенции МДП (октябрь 2022 года, онлайн).
 - Рабочее совещание по проверке соответствия взаимосвязей с международной системой eTIR (октябрь 2022 года, в виртуальном формате).
 - Рабочее совещание высокого уровня по вопросам функционирования конвенций о временном ввозе 1954 и 1956 годы и их перевода в цифровой формат (июнь 2022 год).
 - Учебный семинар по МДП/eTIR и CMR/eCMR для африканских стран ОИС (июнь 2022 год, Марокко).
 - Семинар по наращиванию потенциала: внедрение международной системы eTIR в регионе ЭСКЗА (декабрь 2020 год, Ливан).
- Аналитическая работа
 - В июне 2021 года WP.30 по рекомендации УСВН рассмотрел и утвердил исследование о причинах снижения объемов продаж книжек МДП, содержащее конкретный план действий, который АС.2 и секретариат должны реализовать, чтобы добиться активизации системы МДП.
 - Исполнительный совет МДП подготовил в 2022 году исследование «Интермодальные аспекты Конвенции МДП», которое было представлено с одобрения АС.2. АС.2 «поручил секретариату приступить к выполнению рекомендаций ИСМДП, включенных в его доклад».

VII. Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем

A. Возможности для оптимизации и синергетической увязки деятельности по каждому из ожидаемых результатов

14. Рабочая группа по таможенным вопросам, затрагивающим транспорт, уже обсудила вопрос о пересмотре своего круга ведения с целью приведения его в соответствие с новыми ПП КВТ. Одним из предлагаемых изменений является название рабочей группы. Это может потребоваться для того, чтобы подчеркнуть ее международный, а не региональный характер, учесть требования всех договаривающихся сторон соглашений ООН, находящихся в ведении Рабочей группы, но при этом еще больше усилить ее аспект, связанный с упрощением пересечения границ. Такое развитие событий будет способствовать дальнейшему усилению синергетического эффекта от деятельности как внутри отдела с другими рабочими группами, так и за его пределами с такими организациями, как ВТамО, ОБСЕ и т. д.

B. Способы повышения эффективности и улучшения методов работы

15. Необходимо обеспечить участие в заседаниях Рабочей группы большего числа региональных или глобальных организаций, занимающихся вопросами, представляющими интерес для Рабочей группы, и представлять свою деятельность, результаты и положительный опыт. Такой подход будет способствовать дальнейшему укреплению сотрудничества с этими организациями, может инициировать совместные мероприятия/проекты/рабочие совещания, а также будет способствовать повышению роли Рабочей группы как глобального форума по таможенным вопросам, затрагивающим транспорт и упрощению пересечения границ.

C. Ожидаемые результаты и соответствующие виды деятельности, которые, возможно, необходимо будет переориентировать/перенацелить, с тем чтобы они лучше отражали приоритетные потребности государств-членов и договаривающихся сторон

16. Начало работы системы eTIR и ее использование большинством участников МДП является приоритетной задачей. Рабочая группа могла бы оказать дальнейшее содействие в достижении этой цели, уделив больше внимания проведению рабочих совещаний по наращиванию потенциала как для таможенных органов, так и для национальных ассоциаций с целью углубления их понимания требований приложения 11 и ускорения усилий по подключению к международной системе eTIR. Приоритетное внимание следует уделить переводу в цифровой формат других конвенций по упрощению процедур пересечения границы.

D. Возможности для оптимизации структуры программы работы

17. Уже предложенный новый круг ведения, в случае его утверждения, приведет к оптимизации программы работы, поскольку будут обсуждаться и анализироваться таможенные вопросы, затрагивающие транспорт, включая все другие темы, связанные с упрощением пересечения границы.

E. Возможные области для активизации или свертывания деятельности

18. Рабочая группа уже занимается, в основном в рамках работы над Конвенцией о гармонизации, темами, не имеющими прямого отношения к таможенному делу, такими как ВИЗА для профессиональных водителей. Скорее всего, такие виды

деятельности, как наращивание потенциала/обмен передовым опытом, могут быть расширены в соответствии с мандатами и запросами правительств. Это еще больше укрепит глобальную роль Рабочей группы как форума по упрощению процедур пересечения границ.

F. Пути совершенствования информационных связей и работы с общественностью

19. Уже сейчас секретариат разрабатывает и рассылает всем координаторам и делегатам информационный бюллетень по вопросам транспорта и упрощения пересечения границ. В будущем этот коммуникационный инструмент должен готовиться, по возможности, каждые два месяца, что расширит возможности рабочей группы по распространению результатов ее работы и обсуждений среди более широкой аудитории. Информационный бюллетень в сочетании со специализированными и бизнес-ориентированными сайтами (например, www.etir.org), специальными видеоматериалами, подготовленными совместно с партнерами, и тщательно спланированной программой семинаров по наращиванию потенциала позволит значительно улучшить информирование общественности о деятельности и достижениях рабочей группы.

G. Любые другие замечания

20. В мировом масштабе одним из самых сложных компонентов международных транспортных операций является перемещение товаров через границы и обеспечение их эффективного обращения в другой стране. Усилия, предпринимаемые для перемещения этих товаров из одной страны в другую различными видами транспорта, с пересечением границ, связаны с серьезными затратами времени и средств. По оценкам, неэффективность процедур на границах приводит к издержкам, которые в два раза превышают размер тарифов, тогда как устранение такой неэффективности может привести к увеличению объема мировой торговли на 1 трлн долл. США и созданию до 21 млн рабочих мест по всему миру. Рабочая группа должна сыграть крайне важную роль. Имея в качестве флагмана конвенции ООН по упрощению процедур пересечения границ, которые администрируются при поддержке мероприятий по цифровизации и наращиванию потенциала, Рабочая группа могла бы стать глобальным форумом по таможенным вопросам и упрощению процедур пересечения границ.

Приложение IX

Материалы, представленные Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1)

I. Мандаты вспомогательных органов и система управления

- A. Генеральная Ассамблея/Экономический и Социальный Совет
- B. Европейская экономическая комиссия
- C. Комитет по внутреннему транспорту
- D. Для справки: Согласование с пересмотренными кругом ведения и правилами процедуры Комитета по внутреннему транспорту

II. Цель Рабочей группы

В соответствии с кругом ведения Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1), который был ранее пересмотрен и принят на сто шестой сессии в 2011 году (ECE/TRANS/SC.1/396/Add.1), Рабочая группа реализует следующие цели:

a) содействует облегчению и развитию международных автомобильных перевозок (грузов и пассажиров) путем согласования и упрощения предписаний и правил в этой области, а также административных процедур и документации, под действие которых подпадают такие перевозки;

b) применительно к инфраструктуре определяет скоординированный план строительства и модернизации автомобильных дорог, имеющих международное значение (международная сеть дорог категории «Е»), в регионе ЕЭК на основе согласованной и легко идентифицируемой нумерации в соответствии с предварительно установленными минимальными техническими нормами. Содействует расширению этой сети, совершенствует ее характеристики с учетом технических достижений и транспортных потоков и повышает уровень ее безопасности, а также усиливает аспекты охраны окружающей среды. Способствует также строительству, текущему обслуживанию и эксплуатации комплексной международной автодорожной инфраструктуры в рамках Проекта трансъевропейской автомагистрали Север — Юг (TEA);

c) разрабатывает, следит за осуществлением и обновляет соответствующие юридические документы, с тем чтобы они отвечали вышеупомянутым целям с учетом также требований безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды;

d) способствует присоединению новых стран к конвенциям и соглашениям, перечисленным в приложении;

e) разрабатывает, распространяет и обновляет Сводную резолюцию об облегчении международных автомобильных перевозок (CP.4), обеспечивая ее использование в качестве справочного документа для распространения оптимальной практики в области автомобильного транспорта. Разрабатывает также рекомендации по конкретным темам. Способствует в этой связи развитию системы международной карты автомобильного страхования («Зеленой карты»);

f) содействует согласованию фискальных и прочих мер во избежание любой дискриминационной практики в области международных автомобильных перевозок;

g) содействует обмену данными между странами, а также распространению информации, в частности по вопросу об облегчении пересечения границ и о юридических положениях, которые принимаются странами в области автомобильных перевозок или которые имеют отношение к таким перевозкам;

h) тесно сотрудничает с другими вспомогательными органами КВТ по вопросам, представляющим общий интерес и относящимся к сфере автомобильных перевозок, в частности с Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), Рабочей группой по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) и Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6);

i) содействует участию в работе SC.1 и стимулирует сотрудничество и совместную деятельность со странами, другими отделами ЕЭК, в частности по вопросам торговли, Европейской комиссией, международными правительственными организациями, в частности с Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), международными неправительственными организациями, имеющими отношение к автомобильному транспорту, а также с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций по вопросам, представляющим общий интерес. По мере необходимости организует семинары по соответствующим темам;

j) подготавливает на скоординированной и последовательной основе программу работы по осуществлению юридических документов, перечисленных в приложении, а также Сводной резолюции;

k) создает такие условия работы, которые облегчают выполнение Договаривающимися сторонами их обязательств, закрепленных в соответствующих правовых документах;

l) обеспечивает регулярность проведения сессий и транспарентность работы SC.1.

В перечень правовых документов, относящихся к компетенции SC.1 и приведенных в приложении к ее КВ и ПП, входят нижеследующие документы:

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

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года.

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года.

Протокол от 5 июля 1978 года к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).

Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 года.

Протокол от 5 июля 1978 года к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП).

Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки грузов, от 14 декабря 1956 года.

Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров, от 14 декабря 1956 года.

Конвенция о налоговом обложении частных дорожных перевозочных средств, используемых в международном движении, от 18 мая 1956 года.

Общее соглашение об экономической регламентации международного дорожного транспорта от 17 марта 1954 года.

Следует отметить, что Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающегося электронной накладной (eCMR), пока еще не включен в приложение. Возможно, это связано с тем, что на момент принятия в 2011 году нынешнего варианта КВ и ПП SC.1 протокол eCMR еще не вступил в силу.

III. Области деятельности Рабочей группы

A. Облегчение перевозок

- Основная область работы.

B. Безопасность (включая безопасность дорожного движения)

- Основная область работы.

C. Экологические/климатические показатели

- Основная область работы.

D. Прочее (дорожная инфраструктура и перевод бумажных накладных в цифровой формат)

- Основная область работы.

IV. Области деятельности, охватываемые рабочей группой, — эффективность и практическая польза

A. Внутренний параллелизм/дублирование (другие органы Европейской экономической комиссии, выполняющие аналогичные/идентичные задачи)

- Область работы 1: Безопасность дорожного движения
 - Частичное дублирование (поясните): в отношении дорожных знаков, сигналов и разметки потенциально возможно дублирование между следующими правовыми документами (относящимися к ведению WP.1) и соглашением СМА в части, касающейся дорожных знаков, сигналов и разметки, в той мере, в какой дороги категории E, предусмотренные соглашением СМА, охватываются также Протоколом о дорожных знаках и сигналах 1949 года, Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года, Европейским соглашением 1971 года, дополняющим Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, и Протоколом 1973 года о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

В таком случае SC.1 не считает эти области конфликтующими, поскольку области работы SC.1 и WP.1 дополняют друг друга и эти группы, будучи родственными рабочими группами под эгидой КВТ, и ранее проводили между собой консультации и ведут их в настоящее

время. Рекомендации в отношении дорожных знаков, сигналов и разметки, содержащиеся в соглашении СМА, соответствуют духу соответствующих положений правовых документов, относящихся к ведению WP.1.

В. Внешний параллелизм/дублирование (другие органы, не входящие в Европейскую экономическую комиссию, которые выполняют аналогичные/идентичные задачи)

С. Внутренний синергизм (с другими органами ЕЭК ООН, которые выполняют дополняющие задачи)

- Область работы 1: Безопасность дорожного движения
 - Наблюдается синергизм между работой SC.1, с одной стороны, и WP.1 и WP.29, с другой стороны. На ежегодных сессиях SC.1 секретарям WP.1 и WP.29 регулярно предлагается сообщать обновленную информацию по темам, представляющим взаимный интерес.
- Область работы 2: Электронные накладные (eCMR)
 - WP.30 отвечает за работу по упрощению процедур пересечения границ, и между WP.30 и SC.1 существует синергизм в контексте использования таможенными органами бумажных и электронных накладных.
 - В феврале 2018 года СЕФАКТ ООН объявил о внедрении стандартов данных, рекомендованных для желающих использовать электронные накладные⁷. На третьей сессии в ноябре 2022 года SC.1 Группа экспертов по введению в действие eCMR (GE.22) поручила секретариату связаться с секретариатом СЕФАКТ ООН в целях обсуждения и при необходимости пересмотра стандартов СЕФАКТ ООН, касающихся eCMR, с тем чтобы обеспечить соответствие этих стандартов результатам обсуждений и работы GE.22.
- Область работы 3: Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптация к ним
 - Учитывая актуальность данной темы для SC.1, секретарю WP.5/GE.3 было предложено ежегодно представлять обновленную информацию о работе группы начиная со сто пятнадцатой сессии SC.1.
- Область работы 4: Электрификация транспортных средств малой грузоподъемности (ТСМГ) и большегрузных транспортных средств (БТС)
 - Для SC.1 это новое направление работы; эта тема — будучи увязанной с предложением КВТ, обращенным к SC.1, наладить сотрудничество с WP.24 для поиска решений, отвечающих задачам грузовых перевозок, а также облегчающих доставку на этапе «до двери», — будет впервые рассмотрена на сто восемнадцатой сессии SC.1 в октябре 2023 года.

Д. Внешний синергизм (с другими органами, не входящими в Европейскую экономическую комиссию, которые выполняют дополняющие задачи)

- Область работы 1: Трансграничное автострахование
 - Совет страховых бюро (ССБ) является административным органом международной системы страхования автотранспортных средств (часто именуемой системой «Зеленая карта») под эгидой SC.1. Действие

⁷ <https://unece.org/trade/uncefact/brs>.

системы «Зеленая карта» распространяется на страны, расположенные к западу от Уральских гор и Каспийского моря, и страны, граничащие со Средиземным морем. ССБ обеспечивает возможности для осуществления соглашений, заключенных между бюро, и для обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес для участвующих бюро. На ежегодных сессиях SC.1 председатель или управляющий директор ССБ представляют доклад, дополненный презентацией, с тем чтобы информировать SC.1 о деятельности СББ. Периодически на рассмотрение SC.1 выносятся запросы на изменение формата «зеленой карты» для принятия решения. Последний такой запрос был рассмотрен в 2022 году (документ ECE/TRANS/SC.1/418, пункт 57).

- В ходе сто семнадцатой сессии SC.1 в октябре 2022 года ЕЭК, ЭКА, ЭКЛАК, ЭСКАТО и ЭКСЗА совместно организовали рабочее совещание, посвященное вопросам трансграничного страхования автотранспортных средств. В его работе принимали участие ССБ и представители организаций, ответственных за регулирование выдачи других сертификатов страхования — «синей карты», «оранжевой карты», «коричневой карты» и «желтой карты». Следующее рабочее совещание по этой тематике было предложено провести в 2023 году.
- Область работы 2: Пассажирские автобусные перевозки
 - В октябре 2020 года Европейский союз ратифицировал Протокол к Соглашению Интербус, касающийся регулярных сообщений и специальных регулярных сообщений, однако Протокол еще не вступил в силу, поскольку для этого требуется, чтобы помимо Европейского союза он был ратифицирован еще как минимум двумя договаривающимися сторонами.
 - Европейская комиссия принимает участие в ежегодных сессиях SC.1, и ей (ЕК) предлагается регулярно представлять обновленную информацию о состоянии соответствующих нормативных документов, а также участвовать в обсуждениях в рамках SC.1, касающихся предложения по проекту глобального многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров международными и городскими автобусами («ОмниБус»). На своей сто пятнадцатой сессии в октябре 2020 года SC.1 приняла решение приостановить дальнейшее обсуждение этого вопроса до тех пор, пока транспортный сектор не получит возможность для восстановления после пандемии COVID-19.
- Область работы 3: Дорожная инфраструктура
 - Начиная со сто тринадцатой сессии SC.1 в октябре 2019 года ежегодные сессии SC.1 предоставляют возможность государствам-членам, неправительственным организациям (в частности, ФИА, ПМАДК и МДФ) и частным компаниям, взаимодействующим с SC.1 по вопросам качества дорожной инфраструктуры, принимать участие и обмениваться передовым опытом по данной теме в духе постоянного обучения, повышения информированности и потенциального сотрудничества.

V. Методы работы

В период с 2018 по 2023 год SC.1 провела шесть ежегодных сессий и одну специальную сессию (апрель 2018 года). Доклады о работе совещаний содержатся в документах ECE/TRANS/SC.1/S/398 и ECE/TRANS/SC.1/410, 412, 414, 416, 418 и 420. Все документы и презентации, относящиеся к этим сессиям, можно найти в Интернете по адресу <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/road%20transport>. На сто семнадцатой сессии SC.1 переизбрала своего Председателя (г-на Р. Симоненко

(Украина)) и заместителей Председателя (г-жу А. Новикову (Латвия) и г-на К. Левчак (Польша)) на период с октября 2023 года по сентябрь 2025 года.

Две группы экспертов отчитываются перед SC.1, как своим головным органом, в ходе ежегодных сессий и представляют обновленную информацию о прогрессе, достигнутом группами в период между сессиями SC.1. Это Группа экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (GE.21), и Группа экспертов по введению в действие eCMR (GE.22).

GE.21 была учреждена в 2011 году и первоначально имела двухлетний мандат для решения ключевых вопросов, связанных с ЕСТР, хотя с тех пор ее мандат продлевался, причем обычно на два года при каждом продлении. В феврале 2023 года Комитет по внутреннему транспорту продлил мандат GE.21 до 30 июня 2025 года (документ ECE/TRANS/328, пункт 31). С кругом ведения GE.21 можно ознакомиться в Интернете по адресу https://unece.org/DAM/trans/main/sc1/tor/tor_AETR_ECE-EX-2011-L.16e.pdf. Как правило, GE.21 проводит три однодневных сессии в год. Председатель GE.21 является также председателем SC.1.

GE.22 была учреждена в 2022 году, также первоначально с двухлетним мандатом для проведения обсуждения и по возможности согласования требований статьи 5 Дополнительного протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, включая цель/область применения, высокоуровневую архитектуру и концептуальные спецификации будущей среды, которая будет поддерживать формирование электронных накладных и обмен ими в соответствии с положениями Конвенции и Дополнительного протокола к ней., которая будет поддерживать заключение и обмен электронными накладными в соответствии с положениями КДПГ и Дополнительного протокола к ней (документ ECE/TRANS/2022/6, приложение IV). В период с июля 2022 года по июль 2023 года GE.22 провела шесть сессий длительностью по три дня каждая. Председателем GE.22 является г-жа А. Новикова (Латвия), которая также является заместителем Председателя SC.1.

На шестой и заключительной сессии GE.22 в июле 2023 года в соответствии со своим первоначальным мандатом Группа экспертов признала, что некоторые аспекты анализа, содержащегося в ее документах, требуют дополнительной проработки, с тем чтобы Группа могла дать конкретные рекомендации SC.1 и завершить работу над концептуальными и функциональными спецификациями. Поэтому Группа экспертов, за исключением Ирана (Исламской Республики), который сделал соответствующую оговорку, просила продлить ее мандат согласно своему нынешнему кругу ведения и плану работы для завершения выполнения своих задач и представления SC.1 доклада на ее сто девятнадцатой сессии в октябре 2024 года.

Все документы и презентации, относящиеся к сессиям GE.21 и GE.22, можно найти в Интернете по адресу <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/road%20transport>.

VI. Основные партнеры

A. Правительственный сектор

Государства — члены ЕЭК и другие государства — члены ООН в зависимости от их заинтересованности в правовых документах, относящихся к ведению SC.1. К ним относятся страны ЕВРОМЕД (расположенные на севере Африки) и государства — члены ОЭС (расположенные на Ближнем Востоке и в Юго-Западной Азии).

В. Международные/межправительственные организации

ЭСКАТО, ЭКА, ЭСКЗА, ЭКЛАК и Европейская комиссия.

С. Неправительственный сектор

Совет страховых бюро (административный орган системы «Зеленая карта»).

Д. Научные круги: не отмечено**Е. Другие партнеры (ключевые заинтересованные стороны частного сектора)**

МСАТ и входящие в него объединения, Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Словенская логистическая ассоциация.

VII. Достигнутые результаты (укажите основные результаты за период с 2017 года)

- Нормативно-правовая работа и договаривающиеся стороны (например, поправки к правовым документам, число договаривающихся сторон и т. д.)

Из 11 правовых документов, относящихся к ведению SC.1, пять обсуждаются на ее ежегодных сессиях, а четыре в настоящее время являются предметом рабочих инициатив, отраженных в повестке дня совещаний SC.1 и в программах работы GE.21 и GE.22. К числу упомянутых правовых документов относятся СМА, ЕСТР, КДПГ и eSMR.

В период с 2018 по 2023 год в ЕСТР были внесены две поправки, которые вступили в силу в январе 2020 года и в апреле 2022 года. Обе поправки касались статьи 14 (заключительные положения). В 2021 году к ЕСТР присоединился Кыргызстан. На момент составления настоящего документа ЕСТР насчитывало 52 договаривающихся стороны.

В течение этого периода не было внесено ни одной поправки в СМА; произошло одно присоединение (в 2020 году присоединился Туркменистан). На момент составления настоящего документа СМА насчитывало 38 договаривающихся стороны.

За этот период не было внесено ни одной поправки в КДПГ и два протокола к нему; к КДПГ присоединились три (3) государства (в 2019 году — Пакистан; в 2020 году — Оман и Афганистан); к Протоколу к КДПГ присоединились/ратифицировали его четыре (4) государства (в 2019 году — Пакистан; в 2020 году — Босния и Герцеговина, Сербия и Украина); к eSMR присоединились/ратифицировали его девятнадцать (19) (в 2018 году — Республика Молдова, Российская Федерация и Турция; в 2019 году — Беларусь, Польша, Португалия, Румыния, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистан, Финляндия; в 2020 году — Норвегия, Оман, Узбекистан и Швеция; в 2022 году — Азербайджан, Германия, Кыргызстан и Туркменистан). На момент составления настоящего документа КДПГ насчитывала 58 договаривающихся сторон; Протокол к КДПГ — 48 договаривающихся сторон; eSMR — 33 договаривающиеся стороны.

- Политические рекомендации

В период с 2018 по 2023 год наиболее значительный вклад SC.1 в поддержку повестки дня КВТ на период до 2030 года заключался в проведении информационно-просветительской работы по КДПГ и eCMR, поощрении стран к присоединению к этим правовым документам, а также в оказании помощи договаривающимся сторонам в их усилиях по введению в действие eCMR и содействию ускорению этого процесса. Эта работа охватывает нижеследующие инициативы.

В апреле 2018 года SC.1 провела специальную сессию, посвященную дальнейшему внедрению eCMR. В работе сессии приняли участие договаривающиеся стороны протокола eCMR; страны, которые на тот момент еще не стали договаривающимися сторонами; а также СЕФАКТ ООН, ЮНСИТРАЛ, МСАТ и другие стороны. По итогам к секретариату была обращена просьба подготовить руководство по правовым аспектам eCMR. Руководство было подготовлено, а затем представлено правительством Нидерландов в качестве официального документа (ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1) на сто четырнадцатой сессии SC.1 в октябре 2019 года и на ней же было официально утверждено. Руководство посвящено основным статьям eCMR и не охватывает технические аспекты. С ним можно ознакомиться на веб-сайте SC.1⁸.

В феврале 2019 года на своей восьмьдесят первой сессии КВТ выразил поддержку SC.1 как основной платформе для многостороннего диалога и обмена информацией о передовой/формирующейся практике между договаривающимися сторонами, применяющими eCMR, и настоятельно призвал SC.1 активизировать информационно-пропагандистскую работу в отношении преимуществ, связанных со статусом договаривающейся стороны КДПГ и протоколов к ней, с особым упором на eCMR. Кроме того, КВТ просил SC.1 при поддержке секретариата подготовить документ с подробным описанием исследований и других мер, необходимых и/или рекомендованных для внедрения eCMR (документ ECE/TRANS/288, пункт 70).

В этой связи SC.1 создала неофициальную группу экспертов в составе Словении (Председатель), Германии, Латвии, МСАТ и Союза торгово-промышленных палат и товарных бирж Турции, которая в период с мая 2020 года по июль 2021 года провела работу по подготовке и представлению на сто семнадцатой сессии SC.1 в октябре 2021 года документа (ECE/TRANS/SC.1/2021/1), охватывающий справочную информацию и введение, выгоды и затраты, связанные с внедрением, экспериментальные проекты eCMR, извлеченные уроки и выводы. После одобрения SC.1 документ был представлен на восьмьдесят четвертой сессии КВТ в феврале 2022 года и получил положительную оценку.

Кроме того, на своей сто семнадцатой сессии SC.1 решила учредить официальную группу экспертов по введению в действие процедуры eCMR на двухгодичный период (2022 и 2023 годов) для обсуждения и по возможности согласования требований, предусмотренных в статье 5 Дополнительного протокола к КДПГ, включая цель/область применения, высокоуровневую архитектуру и концептуальные спецификации будущей среды, которая будет поддерживать формирование электронных накладных и обмен ими в соответствии с положениями КДПГ и протокола eCMR.

После утверждения КВТ в феврале 2022 года и вскоре после этого Исполкомом была учреждена — под председательством Латвии — Группа экспертов по введению в действие eCMR (GE.22), которая служит для заинтересованных договаривающихся сторон платформой, облегчающей сбор и обсуждение информации и получение поддержки со стороны секретариата в решении задачи введения в действие eCMR.

В период с июля 2022 года по июль 2023 года GE.22 провела шесть сессий, в ходе которых в соответствии со своим мандатом проделала большую работу, подготовив доклад для сто восемнадцатой сессии SC.1 в октябре 2023 года, содержащий предлагаемые концептуальные и функциональные спецификации

⁸ https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc1/eCMR_Brochure_EN.pdf.

будущей системы eCMR; операционные процедуры, предусмотренные Дополнительным протоколом, касающимся eCMR: цифровая среда; анализ примеров использования; а также анализ использования накладных КДПГ таможенными органами.

Некоторые аспекты анализа, содержащегося в докладе Группы экспертов, требуют дополнительной проработки, с тем чтобы GE.22 могла дать конкретные рекомендации SC.1 и завершить работу над концептуальными и функциональными спецификациями. Поэтому GE.22, за исключением Ирана (Исламской Республики), который сделал соответствующую оговорку, просила продлить ее мандат согласно своему нынешнему кругу ведения и плану работы для завершения выполнения своих задач и представления SC.1 доклада на ее сто девятнадцатой сессии в октябре 2024 года.

Помимо ощутимого вклада SC.1 в процесс внедрения eCMR за последние шесть лет, Рабочая группа на своей сто четырнадцатой сессии в октябре 2019 года приняла ключевое решение рассмотреть тему безопасной и устойчивой дорожной инфраструктуры в качестве одного из пунктов своей повестки дня на будущих сессиях (документ ECE/TRANS/SC.1/412, пункт 25). С тех пор SC.1 начала обсуждать эту тему, уделяя особое внимание аудиту и техническим инспекциям безопасности дорог. SC.1 рассматривает также возможность сотрудничества с проектом Трансъевропейской автомагистрали (TEA) Север — Юг в части практики управления безопасностью дорожной инфраструктуры в странах — участницах TEA.

- Укрепление потенциала и техническая помощь (*например, рабочие совещания, вебинары, другие мероприятия*)

В период с 2018 по 2023 год SC.1 организовала ряд рабочих совещания по вопросам укрепления потенциала и технической помощи, в том числе нижеследующие.

В апреле 2018 года состоялась специальная сессия SC.1, в рамках которой состоялись совещание, посвященное дальнейшему внедрению eCMR (подробнее см. вышестоящий раздел), и рабочее совещание по «умной»/цифровой автодорожной инфраструктуре (ECE/TRANS/SC.1/S/398). В ходе этого рабочего совещания с докладами, посвященными новым цифровым/интеллектуальным технологиям для планирования новых/модернизации существующих объектов дорожной инфраструктуры, выступили представители ФИА, компании «Юлиус Бэр», города Гент (Бельгия), Министерства инфраструктуры и водного хозяйства (Нидерланды), ассоциации автодорог «Элластрон» (Греция), а также различных учреждений ООН, включая ЕЭК (Отдел по лесам, землепользованию и жилищному хозяйству) и МСЭ. С кратким содержанием докладов можно ознакомиться в Интернете по адресу <https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/sc1/ECE-TRANS-SC1-INF-2018-7e.pdf>.

Начиная со сто тринадцатой сессии SC.1 в октябре 2019 года ежегодные сессии SC.1 предоставляют возможность государствам-членам, неправительственным организациям (в частности ФИА, ПМАДК и МДФ) и частным компаниям, взаимодействующим с SC.1 по вопросам качества дорожной инфраструктуры, принимать участие и обмениваться передовым опытом по данной теме в духе постоянного обучения, повышения информированности и потенциального сотрудничества.

В ходе сто семнадцатой сессии SC.1 в октябре 2022 года ЕЭК, ЭКА, ЭКЛАК, ЭСКАТО и ЭКСЗА совместно организовали рабочее совещание, посвященное вопросам трансграничного страхования автотранспортных средств. В его работе принимали участие ССБ и представители организаций, ответственных за регулирование выдачи других сертификатов страхования — «синей карты», «оранжевой карты», «коричневой карты» и «желтой карты». Следующее рабочее совещание по этой тематике было предложено провести в 2023 году. На момент составления настоящего документа провести это рабочее совещание было запланировано 31 октября 2023 года.

- Аналитическая работа
 - Руководящая записка по правовым аспектам eCMR (ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1).
 - Документ об осуществлении Дополнительного протокола к КДПГ, касающегося электронной накладной (ECE/TRANS/SC.1/2021/1).
 - Доклад GE.22, содержащий предлагаемые концептуальные и функциональные спецификации будущей системы eCMR; операционные процедуры, предусмотренные Дополнительным протоколом, касающимся eCMR: цифровая среда; анализ примеров использования; анализ использования накладных КДПГ таможенными органами (ECE/TRANS/ SC.1/2022/2–5).

VII. Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем

A. Возможности для оптимизации и синергетической увязки деятельности по каждому из ожидаемых результатов

- Продолжение сотрудничества с WP.1, WP.5, WP.24, WP.29 и WP.30 по темам, представляющим взаимный интерес, путем приглашения к участию в соответствующих заседаниях рабочих групп, специализированных рабочих совещаниях и других совместных инициативах по соответствующим темам.
- Продолжение сотрудничества с внешними заинтересованными сторонами, такими как Европейская комиссия, ССБ, ФИАТА, МТФ, МДФ и МСАТ, по вопросам, представляющим взаимный интерес.
- Продолжение сотрудничества с ЭКА, ЭКЛАК, ЭСКАТО, ЭСКЗА, ССБ и другими организациями, отвечающими за функционирование страховых карт, охватывающих аспекты трансграничного автострахования, в том числе путем организации совместных рабочих совещаний и проведения другой аналитической работы.

B. Способы повышения эффективности и улучшения методов работы

- Личное присутствие соответствующих должностных лиц из государств — членов ЕЭК (желательно) на сессиях SC.1 по ряду вопросов повестки дня, либо координирование работы присутствующего сотрудника со столичными коллегами в виде кратких совещаний по соответствующим пунктам повестки дня. Данное предложение обусловлено необходимостью обеспечить участие компетентных сотрудников/экспертов в сессиях SC.1 по все более широкому кругу тем, относящихся к ведению SC.1. Как правило, в работе всей сессии SC.1 принимает участие один сотрудник, обладающий компетенцией применительно к конкретной области/теме. Этот сотрудник обладает экспертными знаниями по одной теме, однако он, как правило, не способен внести существенный вклад в работу по другим темам.
- Кроме того, поскольку может возникнуть проблема кворума, рекомендуется, чтобы сотрудники постоянных представительств координировало свою работу со столицами и присутствовали на заседаниях лично, если на них не присутствуют их коллеги из столицы.
- В целом было бы весьма полезным более активное участие сотрудников SC.1 в сессиях рабочей группы, а также представление добровольных письменных материалов более широким кругом участников по темам, представляющим интерес и актуальным для рабочей группы.

С. Ожидаемые результаты и соответствующие виды деятельности, которые, возможно, необходимо будет переориентировать/ перенацелить, с тем чтобы они лучше отражали приоритетные потребности государств-членов и договаривающихся сторон

- На сто четырнадцатой сессии в октябре 2019 года SC.1 приняла решение изменить структуру своей повестки дня начиная со сто пятнадцатой сессии, с тем чтобы лучше обеспечить соответствие своей повестки дня стратегии КВТ. Это позволило SC.1 рассматривать свою работу и деятельность в более стратегическом ключе.
- Возможно, настало время рассмотреть вопрос о расширении сферы деятельности SC.1, так чтобы она была шире, чем в период до 2018 года, когда она в основном охватывала ЕСТР, в контексте ожиданий, которые государства — члены ЕЭК и КВТ могут возлагать на SC.1, а также при необходимости провести дальнейшую переориентацию программы работы SC.1 с тем, чтобы рабочая группа продолжала соответствовать этим ожиданиям.

D. Возможности для оптимизации структуры программы работы

- См. ответ на вопрос С выше.

E. Возможные области для активизации или свертывания деятельности

- На сто семнадцатой сессии SC.1 решила исключить пункт «Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки» из своей повестки дня, поскольку ни на сто семнадцатой, ни на сто шестнадцатой сессиях эта тема не обсуждалась. Обсуждения по этой теме проводились в течение нескольких лет по просьбе Турции, а также были получены отзывы от других участников SC.1, в том числе от Австрии и Европейской комиссии.
- Что касается предложения по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОмниБус), то дальнейшее обсуждение этой темы было приостановлено после сто пятнадцатой сессии SC.1, когда секретариат проинформировал о том, что Швейцария и Турция в ноябре 2020 года сообщили, что не намерены впредь участвовать в обсуждении предлагаемого соглашения. Ранее основными сторонниками этого предложения выступали Российская Федерация, Швейцария и Турция. В этой связи SC.1 решила сохранить этот пункт в своей повестке дня, приостановив, однако, дискуссии до тех пор, пока транспортный сектор не получит возможность для восстановления после пандемии COVID-19 (т. е. до 2023 или 2024 года).

F. Пути совершенствования информационных связей и работы с общественностью

- Делегаты, не имеющие возможности лично присутствовать на совещаниях, заинтересованы в том, чтобы иметь возможность принимать участие в совещаниях SC.1 и GE.22 в виртуальном режиме, однако на момент составления настоящего документа ресурсы для этого отсутствовали.

G. Любые другие замечания

- Исторически сложилось так, что деятельность SC.1 преимущественно касалась вопросов, связанных с предоставлением услуг по перевозке автомобильным транспортом (в частности ЕСТР), однако все чаще появляются возможности для

того, чтобы SC.1 вносила больший вклад в обеспечение безопасности дорожного движения и адаптацию к изменению климата посредством работы в области создания безопасной и устойчивой дорожной инфраструктуры.

Приложение X

Материалы, представленные Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2)

I. Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2023 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6).
2. На своей семьдесят пятой сессии Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) а) призвал все рабочие группы рассмотреть и согласовать свои круг ведения (КВ) и правила процедуры (ПП) с КВ и ПП КВТ и б) решил продолжить процесс пересмотра мандатов своих рабочих групп в течение 2023 года, отметив, что он проходит с учетом более широкомасштабных преобразований после одобрения Экономическим и Социальным Советом пересмотренного КВ КВТ (документы ECE/TRANS/328, пункты 16 и 18).
3. В контексте решений КВТ Председатель КВТ и директор Отдела устойчивого транспорта просили председателей рабочих групп КВТ, в том числе SC.2, поддержать ключевые решения КВТ и внести свой вклад в их реализацию посредством:
 - согласования своих КВ и ПП с КВ и ПП КВТ, где это целесообразно;
 - участия в процессе пересмотра своих мандатов в соответствии с предложенным порядком путем представления необходимой информации.
4. Настоящий документ содержит предложение по запрашиваемому вкладу SC.2.

II. Согласование круга ведения и правил процедуры

5. На своей семьдесят четвертой сессии (18–20 ноября 2020 года) SC.2 пересмотрела свой КВ в целях приведения его в соответствие со Стратегией КВТ на период до 2030 года (ECE/TRANS/SC.2/2020/1). Пересмотренный КВ был утвержден КВТ на его семьдесят третьей сессии в феврале 2021 года.
6. На своей семьдесят шестой сессии (16–18 ноября 2022 года) SC.2 согласовала собственные ПП, приведенные в соответствие с ПП КВТ (ECE/TRANS/SC.2/237). На этой сессии КВ SC.2 был дополнительно обновлен, так чтобы он отражал новые ПП и полностью соответствовал КВ КВТ. Они были утверждены КВТ на его семьдесят пятой сессии 24 февраля 2022 года (ECE/TRANS/328).
7. В этой связи SC.2, возможно, пожелает отметить, что ее КВ и ПП полностью согласованы с КВ и ПП КВТ.

III. Материалы для процесса пересмотра мандата

8. Информация, содержащаяся в настоящей главе, запрашивается в контексте процесса пересмотра мандата SC.2. Ее структура соответствует предлагаемому порядку пересмотра мандатов, проводимого в 2023 году, и перечню рекомендуемой информации, прилагаемому к упомянутому выше письму Председателя КВТ и директора Отдела устойчивого транспорта.

A. Полномочия вспомогательных органов и система управления

9. Информация о согласовании с КВ и ПП КВТ представлена в главе II настоящего документа.

B. Цель Рабочей группы

10. Цель SC.2 состоит в осуществлении деятельности, связанной с обеспечением надлежащей нормативно-правовой базы для работы железнодорожного транспорта по всему региону, необходимой для достижения цели подпрограммы ЕЭК по устойчивому транспорту, которая заключается в облегчении международных пассажирских и грузовых перевозок разными видами внутреннего транспорта и повышении защищенности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортного сектора до уровней, которые действительно способствуют обеспечению устойчивости транспорта, в соответствии со Стратегией КВТ на период до 2030 года.

C. Области деятельности Рабочей группы

11. Круг ведения SC.2 предусматривает следующие направления деятельности⁹:

а) обновление и расширение географического охвата сети Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), увеличение числа договаривающихся сторон СМЖЛ, рассмотрение СМЖЛ в целях возможного применения и в тех случаях, когда это выполнимо, совершенствования существующих стандартов и эксплуатационных параметров; более широкое рассмотрение согласованности между параметрами СМЖЛ и стандартами в области инфраструктуры, установленными в рамках Европейского союза, Евразийского экономического союза и других стран региона ЕЭК, в целях их соответствующей гармонизации (направление А);

б) выявление потребности в новых правовых документах в секторе железнодорожного транспорта для пассажирских и грузовых перевозок, направленных на поощрение дальнейшего перехода к использованию железнодорожных перевозок как наиболее устойчивого вида транспорта и удовлетворение потребностей экономики стран региона в соответствии с концептуальным сдвигом, который начался в транспортном секторе в результате эпидемии COVID-19 (направление А);

в) разработка, совершенствование и поддержание постоянно обновляемых онлайн-инструментов, таких как веб-инструмент, разработанный для мониторинга сети СМЖЛ и Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и ее стандартов в области инфраструктуры, а также портал по железнодорожной безопасности (направление В);

г) улучшение интермодальной координации и интеграции железных дорог с другими видами транспорта в целях содействия развитию общеевропейских устойчивых транспортных систем с учетом взаимосвязи сетей ЕЭК категории Е и в тесном сотрудничестве с Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) (направление D);

е) содействие развитию «зеленого» транспорта путем проведения обзора технического прогресса в области железнодорожного транспорта, направленного на повышение эффективности транспортных операций (направление В);

ф) оказание помощи в разработке согласованных подходов в области безопасности по всему сектору посредством постоянного обсуждения вопросов безопасности на железнодорожном транспорте (направление С);

g) стимулирование развития безопасной железнодорожной системы посредством обмена передовым опытом в этой области (направление D);

h) отслеживание изменений в рамках проекта Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК и изучение дополнительных возможностей для взаимодействия между работой ТЕЖ и SC.2 (направление D);

i) оценка, исследование и обзор тенденций, изменений и возможностей евро-азиатских железнодорожных перевозок и изучение возможностей для дальнейшего содействия реализации проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) и взаимодействия с ним, а также подготовка соответствующих выводов и рекомендаций в сотрудничестве с Рабочей группой по тенденциям и экономике (направление C);

j) облегчение международных железнодорожных перевозок в общеевропейском регионе посредством усовершенствования процедур пересечения границ и гармонизации технических требований различных железнодорожных систем и их функционирования на границах в свете сотрудничества в Контактной группе между Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Европейским железнодорожным агентством (направление A);

k) оказание поддержки в реализации программ групп экспертов и целевых групп, учрежденных Рабочей группой и Комитетом по внутреннему транспорту для рассмотрения технических и правовых вопросов, касающихся железнодорожного транспорта, и обзор рыночных тенденций, потребностей и вызовов в секторе железнодорожных перевозок, при необходимости посредством создания специальных групп экспертов и проведения исследований (направление A);

l) отслеживание изменений в общеевропейских железнодорожных транспортных коридорах в сотрудничестве с Европейской комиссией (направление C);

m) обзор общих тенденций на железнодорожном транспорте и политики в области железнодорожного транспорта, анализ конкретных экономических аспектов железнодорожных перевозок, оказание помощи в сборе, компиляции и распространении статистических данных о железнодорожном транспорте в сотрудничестве с Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6), другими правительственными и неправительственными организациями, группами экспертов и целевыми группами и подготовка докладов, обзоров и публикаций по вопросам развития железнодорожного транспорта и оптимальной практике (направление C).

12. В конце каждого направления деятельности указано соответствующее стратегическое направление Стратегии КВТ на период до 2030 года, чтобы показать, как SC.2 согласует свою работу со Стратегией и реализует последнюю.

13. Деятельность SC.2, указанная в пункте 11 выше, охватывает следующие основные направления работы:

- облегчение перевозок (подпункты a), b), d), h), i), j), k), l) и m));
- безопасность (подпункты c), f) и g));
- экологическая и климатическая устойчивость (подпункты a), b), d) и e));
- инновации (подпункты a), c) и e)).

14. Если говорить о правовых инструментах, касающихся железнодорожного транспорта, то SC.2 обслуживает два соглашения ООН, находящиеся в компетенции КВТ — СМЖЛ и Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава. На данный момент СМЖЛ является европейским соглашением и, следовательно, его охват ограничивается регионом ЕЭК. Модельные правила с самого начала носят глобальный характер. SC.2 оказывает также поддержку другим рабочим группам в реализации относящихся к их ведению конвенций и соглашений, связанных с железнодорожным транспортом, о чем будет сказано ниже.

D. Эффективность и практическая польза

1. Внутренний параллелизм и/или дублирование деятельности других органов Европейской экономической комиссии

15. Как было отмечено, SC.2 является единственным вспомогательным органом КВТ, работа которого охватывает все соответствующие аспекты железнодорожных перевозок в Европе, а по некоторым направлениям выходит за пределы региона ЕЭК. SC.2, вместе со своими вспомогательными органами, вносит вклад в реализацию Стратегии КВТ на период до 2030 года, как это указано в пункте 11 выше. Причем она делает это весьма эффективно, концентрируя свою деятельность в рамках ограниченного времени, отведенного для проведения сессий, и сводя к минимуму работу представителей государств-членов в межсессионные периоды.

2. Внешний параллелизм и/или дублирование деятельности других органов, не относящихся к Европейской экономической комиссии

16. Рабочая группа по железнодорожному транспорту уникальна тем, что ее работа затрагивает железнодорожные перевозки в рамках всего региона и за его пределами, а также охватывает усилия в правовой, нормативной и политической плоскостях. ЕЭК ООН заключила меморандум о взаимопонимании с Международным союзом железных дорог (МСЖД), с которым она тесно сотрудничает по ряду вопросов, актуальных для отрасли с технической точки зрения. SC.2 тесно сотрудничает с ОТИФ и ОСЖД по правовым вопросам, которые выходят за рамки охвата обеих этих организаций. SC.2 сотрудничает также с Европейской комиссией и Европейским железнодорожным агентством по вопросам регулирования, представляющим интерес для государств-членов Европейского Союза. В деятельности SC.2 принимает также участие Евразийская экономическая комиссия. Рабочая группа сотрудничает с Международным транспортным форумом (МТФ) по вопросам политики, а также с УНИДРУА и его органами — по аспектам, связанным с Модельными правилами. Кроме того, SC.2 сотрудничает с рядом многосторонних банков развития в отношении инициатив государственно-частного партнерства. Наконец, в работе SC.2 участвуют ряд национальных и международных объединений.

3. Внутреннее взаимодействие с другими органами Европейской экономической комиссии

17. SC.2 имеет мандат на тесное сотрудничество со следующими органами:

- Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) — Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) тесно увязано с СМЖЛ в дополнение к политическим аспектам развития железнодорожного транспорта и перераспределения перевозок, которое предусматривает развитый железнодорожный компонент в рамках интермодальных перевозок;
- Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30) — применительно к соглашениям о пересечении границ, которые имеют отношение к железными дорогами (восемь соглашений), и, в частности, к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах;
- Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6) — в рамках усилий по сбору железнодорожной статистики, а также в связи с разработкой Глоссария по статистике транспорта;
- Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) — в отношении развития логистических коридоров с железнодорожным компонентом.

18. SC.2 вносит вклад в осуществление «дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам на 2021–2025 годы и сотрудничает с другими вспомогательными органами КВТ, участвующими в этой деятельности.

19. Занимаясь тематикой ГЧП, SC.2 сотрудничает также с Отделом экономического сотрудничества и торговли.

4. Внешнее взаимодействие с другими органами, не относящимися к Европейской экономической комиссии

20. SC.2 тесно сотрудничает с организациями, указанными в пункте 16.

Е. Методы работы

21. Результаты работы SC.2, включая число совещаний, официальных документов, публикаций и баз данных, указываются в программах работы КВТ по подпрограмме «Транспорт», планах по программам и программам публикаций:

- 2018 год: ECE/TRANS/2018/21, Add.1 и Corr.1, ECE/TRANS/2018/22;
- 2019 год: ECE/TRANS/2019/23, ECE/TRANS/2019/24;
- 2020 год: ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1, ECE/TRANS/2020/23;
- 2021 год: ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9, ECE/TRANS/2021/10;
- 2022 год: ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9, ECE/TRANS/2022/10 и Corr.1;
- 2023 год: ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12, ECE/TRANS/2023/13/Rev.1.

22. Все вспомогательные органы Рабочей группы по железнодорожному транспорту — в настоящее время это Комитет по пересмотру Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава и Группа экспертов по железнодорожным узлам для международных пассажирских перевозок — руководствуются правилами процедуры SC.2.

Ф. Основные партнеры

23. Основные партнеры перечислены в пункте 16 выше.

Г. Достигнутые результаты*

24. Информация о результатах, достигнутых SC.2, содержится в докладах КВТ и программах работы КВТ по подпрограмме «Транспорт», упомянутых выше. В последние годы SC.2 вела свою деятельность, опираясь на отраслевые требования, и в результате смогла добиться ряда успехов. Подробная информация о достижениях приведена ниже.

25. Нормативно-правовая деятельность:

- Благодаря недавним усилиям секретариата число договаривающихся сторон СМЖЛ увеличилось до 28. В последние годы предпринимались значительные усилия по модернизации СМЖЛ и связанных с ним документов. В связи с этим SC.2 проводит встречи договаривающихся сторон СМЖЛ для обсуждения его возможных изменений через внесение поправок. Во-первых, во многих странах сеть СМЖЛ регулярно обновляется, что позволяет ей отражать реальные приоритеты и инвестиции на местах. Во-вторых, его полезность для всего спектра заинтересованных сторон повысилась благодаря созданию нового совместного инструмента «ГИС для СМЖЛ/СЛКП», который позволяет наглядно видеть ключевые технические параметры всех сетей, а также позволяет всем заинтересованным сторонам оценить минимальные технические требования для организации движения поезда на конкретном отрезке. В-третьих, совсем недавно Группа экспертов по железнодорожным узлам для международных пассажирских перевозок внесла предложение о внесении

* Начиная с 2017 года.

поправок в СМЖЛ в целях включения в него аспектов, связанных с железнодорожными узлами для международных пассажирских перевозок (ECE/TRANS/SC.2/2023/5). Последний вопрос планируется обсудить на семьдесят седьмой сессии Рабочей группы.

- В соответствии с запросом, предусмотренным Стратегией КВТ на период до 2030 года, Рабочая группа продолжила также работу по выявлению, определению и разработке новых правовых документов по мере возникновения соответствующей необходимости у государств-членов. Во-первых, была продолжена разработка единого железнодорожного права, и на семьдесят седьмой сессии Рабочей группы обсуждался предлагаемый текст первой конвенции, подготовленный по итогам этой работы, — Конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов.
- В соответствии с рекомендациями Группы экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава, а также последующим принятием SC.2, КВТ на своей восемьдесят пятой сессии в феврале 2023 года принял в качестве своего шестидесятого правового документа Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава, которые являются важным инструментом для содействия финансированию железнодорожного подвижного состава. Этот инструмент, который носит глобальный характер, является первым документом такого рода, относящимся к компетенции SC.2, и подтверждает, таким образом, новую роль КВТ за пределами региона ЕЭК.
- В последнее время Рабочая группа, через посредство секретариата, оказывает консультативную помощь и поддержку в наращивании потенциала, помогая государствам-членам в их усилиях по присоединению к конвенциям и правовым соглашениям, касающимся железнодорожного транспорта, и их осуществлению. С этой целью был подготовлен документ, разъясняющий данный процесс и шаги, которые необходимо предпринять (ECE/TRANS/SC.2/2020/2).

26. Деятельность в контексте программ политики:

- Рабочая группа занимает ведущее место в процессе обсуждения и в дискуссиях по железнодорожной тематике в регионе и за его пределами, проводя специальные рабочие совещания (не менее одного в год) по таким вопросам, как изменение климата, повышение конкурентоспособности железнодорожных грузоперевозок, железнодорожная реформа и развитие международных пассажирских перевозок по железной дороге. Эти рабочие совещания вызвали существенный интерес и привлекли значительное количество участников от государств-членов и заинтересованных сторон со всего мира. Благодаря этим совещаниям государства-члены начали также реализацию инициатив в области регулирования, в частности тех, которые были указаны в предыдущих пунктах. Наконец, SC.2 организовала также специальные мероприятия по ключевым аспектам железнодорожных перевозок, в частности совещание по железнодорожной безопасности, проведенное совместно с МТФ и МСЖД.
- В дополнение к законодательным аспектам, вытекающим из итогов упомянутых выше рабочих совещаний, SC.2 предложила также ряд рекомендаций применительно к КВТ, направленных на поддержку и развитие роли железных дорог в рамках более широкой политики КВТ.

27. SC.2 регулярно, на двухгодичной основе, производит оценку своих результатов с учетом ожидаемых достижений и при необходимости корректирует свою программу работы. На своей семьдесят третьей сессии SC.2 решила сохранить двухгодичную программу работы (документы ECE/TRANS/SC.2/232, пункты 77–79). Обзор программы работы SC.2 и ожидаемые достижения на 2018–2019, 2020–2021 и 2022–2023 годы представлены в документах ECE/TRANS/SC.2/2017/5, ECE/TRANS/SC.2/2019/1 и ECE/TRANS/SC.2/2021/3.

Н. Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем

28. SC.2 обсудит ожидаемые достижения на предстоящий двухгодичный период в своей программе работы. Ожидаемые достижения на 2024–2025 годы предложены в документе ECE/TRANS/SC.2/2023/9.

29. Рабочая группа отмечает, что, как упоминалось в предыдущих разделах, она весьма успешно сотрудничает с рядом внутренних и внешних заинтересованных сторон в плане содействия развитию железнодорожного сектора посредством своих усилий в области регулирования и разработки политики. Об этом свидетельствуют результаты, которых она достигла за последние годы, упомянутые выше и отраженные в программе работы и двухгодичной оценке; они указывают на высокий уровень эффективности Рабочей группы и ее деятельности. Поэтому она не видит необходимости в изменении текущей траектории работы, направленной на дальнейшую реализацию требований, предусмотренных стратегией КВТ и кругом ведения SC.2. Не видит она и необходимости в пересмотре подхода к какой-либо из тематических областей, включенных в повестку дня ежегодной сессии Рабочей группы, помимо обычной эволюции рабочего процесса, которая происходит ежегодно. Такая эволюция отчасти предполагает расширение деятельности за пределы региона ЕЭК, как это уже произошло в контексте вышеупомянутых Модельных правил. По мере появления аналогичных возможностей SC.2 сможет опираться на опыт, полученный в рамках этих глобальных инициатив и направлений работы, и соответствующим образом обновлять свою деятельность в соответствии со своим КВ. Рабочая группа пришла к выводу, что существенных изменений в мандатах SC.2 не требуется.

30. В настоящее время успешная работа и реализация всех видов деятельности, указанных в настоящем документе и предусмотренных мандатами, возложенными государствами — членами и КВТ на SC.2 и ее вспомогательные органы, осуществляется одним сотрудником категории специалистов Отдела устойчивого транспорта ЕЭК при поддержке второго сотрудника категории специалистов, оказываемой последним в течение части своего рабочего времени. Хотя секретариат и прилагает все усилия для оказания услуг высокого качества, его возможности представляются ограниченными по ряду видов деятельности, осуществляемых SC.2 и ее вспомогательными органами. Поэтому следует рассмотреть вопрос о выделении секретариату дополнительных людских и бюджетных ресурсов, особенно если SC.2 сочтет желательным активизировать свою деятельность в определенных областях или же включить новые направления работы, которые в настоящее время не относятся к ее компетенции либо сопряжены с расширением географического охвата.

Приложение XI

Материалы, представленные Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3)

I. Согласование круга ведения и правил процедуры

1. На своей шестьдесят пятой сессии (3–5 ноября 2021 года) SC.3 пересмотрела КВ, с тем чтобы привести его в соответствие со Стратегией КВТ на период до 2030 года, декларацией министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», *Белой книгой по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта* и своей программой работы на 2022–2023 годы (ECE/TRANS/SC.3/215, пункт 97). Пересмотренный КВ был утвержден КВТ на его восемьдесят четвертой сессии 25 февраля 2022 года (ECE/TRANS/316, пункт 27).
2. На своей шестьдесят шестой сессии (12–14 октября 2022 года) SC.3 согласовала собственные ПП, приведенные в соответствие с ПП КВТ (ECE/TRANS/SC.3/217, пункт 103). Они были утверждены КВТ на его восемьдесят пятой сессии 24 февраля 2023 года (ECE/TRANS/328, пункт 29 d)).
3. В этой связи SC.3, возможно, пожелает принять к сведению, что ее КВ и ПП согласованы с КВ и ПП КВТ.

II. Материалы для процесса пересмотра мандата

4. Информация, содержащаяся в настоящей главе, запрашивается в контексте процесса пересмотра мандата SC.3. Ее структура соответствует предлагаемому порядку пересмотра мандатов, проводимого в 2023 году, и перечню рекомендуемой информации, прилагаемому к упомянутому выше письму Председателя КВТ и директора Отдела устойчивого транспорта. Рекомендуемая информация охватывает период 2018–2023 годов.

A. Полномочия вспомогательных органов и система управления

5. Информация о согласовании с КВ и ПП КВТ представлена в главе II настоящего документа.

B. Цель Рабочей группы

6. Согласно КВ SC.3, ее цель состоит в следующем:

«В поддержку цели подпрограммы ЕЭК по транспорту, которая заключается в облегчении международных пассажирских и грузовых перевозок разными видами внутреннего транспорта и повышении защищенности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортного сектора до уровней, которые действительно способствуют обеспечению устойчивости транспорта, SC.3, при необходимости, при содействии SC.3/WP.3¹⁰ будет осуществлять деятельность, направленную на повышение устойчивости, экологичности и стойкости внутреннего водного транспорта к изменению климата. Эти мероприятия также направлены на поддержку реализации Стратегии КВТ на период до 2030 года, в частности в связи с такими задачами, как: а) обслуживание и администрирование правовых документов, относящихся к внутреннему водному транспорту, б) стимулирование и поддержка

¹⁰ Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях.

внедрения новых технологий и инноваций на внутреннем водном транспорте, c) содействие устойчивой региональной и межрегиональной внутренней транспортной связанности и мобильности и d) поддержка мероприятий по наращиванию потенциала в отношении правовых документов, относящихся к компетенции КВТ, и резолюций, касающихся внутреннего водного транспорта»¹¹.

C. Области деятельности Рабочей группы

7. КВ SC.3 предусматривает следующие направления деятельности:

a) организация общеевропейского стратегического диалога по проблемам внутреннего водного транспорта;

b) содействие скоординированным усилиям по развитию современной, надежной и стабильной инфраструктуры сети водных путей категории E;

c) рассмотрение требований относительно безопасности и эксплуатационных предписаний во внутреннем судоходстве, стимулирование модернизации и экологизации флота и инфраструктуры;

d) содействие интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальные транспортные цепи, автоматизации, цифровизации и другим инновациям;

e) содействие предотвращению загрязнения с судов и устойчивости сектора к изменению климата;

f) содействие гармонизации международной правовой основы для внутреннего водного транспорта;

g) осуществление другой деятельности, которая связана с региональным и международным сотрудничеством либо которую просит предпринять КВТ.

8. Деятельность SC.3, указанная в пункте 11 выше, охватывает следующие основные направления работы:

- облегчение перевозок (подпункты a), b), d) и f));
- безопасность (подпункты b), c) и f));
- экологическая и климатическая устойчивость (подпункты c) и e));
- инновации (подпункты c) и d)).

9. В области правовых документов по внутреннему водному транспорту SC.3 обслуживает a) восемь конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению КВТ, и b) *Будапештскую конвенцию о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям* (КППВ), принятую на Дипломатической конференции под эгидой Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайской комиссии (ДК), а также Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и переданную на хранение правительству Венгрии.

D. Эффективность и дополнительная польза

1. Внутренний параллелизм и/или дублирование деятельности других органов Европейской экономической комиссии

10. SC.3 — это единственный вспомогательный орган КВТ, который занимается всеми соответствующими аспектами внутреннего судоходства и перевозок «река — море» в Европе, а также прогулочного судоходства на европейских водных путях и за их пределами в целях обеспечения эффективности, безопасности и устойчивости этого

¹¹ Круг ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту, URL: <https://unece.org/transport/documents/2022/05/terms-reference-working-party-inland-water-transport-sc3>, п. 3.

вида транспорта. В своей деятельности SC.3 и ее вспомогательный орган SC.3/WP.3 вносят вклад в реализацию Стратегии КВТ на период до 2030 года, как это указано в пункте 10 выше.

2. Внешний параллелизм и/или дублирование деятельности других органов, не относящихся к Европейской экономической комиссии

11. В других региональных комиссиях Организации Объединенных Наций не существует аналогичных органов, деятельность которых была бы сосредоточена на внутреннем водном транспорте.

12. Помимо ЕЭК, в Европе нет другого межправительственного органа с аналогичным мандатом и географическим охватом. Что касается безопасности и эксплуатационных предписаний на внутреннем судоходстве и в речных информационных службах (РИС), то прослеживается сходство со стандартами Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). По состоянию на 31 июля 2023 года в состав КЕСНИ входят эксперты государств — членов ЦКСР и Европейского союза, а также четыре государства-наблюдателя. Стандарты КЕСНИ обязательны для половины государств — членов ЕЭК и применяются 57 % государств — членов ЕЭК, включая наблюдателей. Таким образом, дублирование географического охвата деятельности отсутствует.

3. Внутреннее взаимодействие с другими органами Европейской экономической комиссии

13. SC.3 и SC.3/WP.3 тесно сотрудничают с:

- Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) в области согласования *Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)* и *Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах* (Протокол к СЛКП), способствуя развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям в соответствии с резолюцией № 269 «Содействие развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям» КВТ;
- Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6) в области обследования водных путей категории E;
- Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в области сбора данных в различных странах в контексте сопоставительного анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего водного транспорта и подготовки материалов по внутреннему водному транспорту для публикаций WP.5;
- Отделом торговли в области цифровизации транспортных документов и электронного обмена данными.

14. SC.3 и SC.3/WP.3 вносят вклад в осуществление «Дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам на 2021–2025 годы и сотрудничают с другими вспомогательными органами КВТ, участвующими в этой деятельности.

4. Внешнее взаимодействие с другими органами, не относящимися к Европейской экономической комиссии

15. SC.3 и SC.3/WP.3 тесно сотрудничают с:

- Европейской комиссией в контексте вопросов политики, связанной с развитием внутреннего водного транспорта и другими соответствующими областями;
- ЦКСР, ДК, Мозельской комиссией (МК), Международной комиссией по бассейну реки Сава (КС) в контексте обновления *Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории E* и унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях,

в частности, Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП);

- ЦКСР, ДК, МК, КС и секретариатом Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях, в контексте предотвращения загрязнения внутренних водных путей с судов;
- Международной организацией по морским средствам навигационного оборудования (МАМС) в контексте служб движения судов на внутренних водных путях;
- Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС) в контексте классификации внутренних водных путей и РИС;
- Международной организацией по стандартизации (ИСО) в контексте разработки стандартов по управлению отходами, образующимися на борту судов внутреннего плавания, и обращению с ними;
- Европейской федерацией транспортников (ЕФТ) в контексте решения проблем рынка труда;
- Европейской ассоциацией лодочного спорта (ЕАЛС) в контексте вопросов, связанных с прогулочным судоходством, в частности Международного удостоверения на право управления прогулочным судном.

Е. Методы работы

16. Результаты работы SC.3, включая число совещаний, официальных документов, публикаций и баз данных, указываются в программах работы КВТ по подпрограмме «Транспорт», планах по программам и программам публикаций:

- 2018 год: ECE/TRANS/2018/21, Add.1 и Corr.1, ECE/TRANS/2018/22;
- 2019 год: ECE/TRANS/2019/23, ECE/TRANS/2019/24;
- 2020 год: ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1, ECE/TRANS/2020/23;
- 2021 год: ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9, ECE/TRANS/2021/10;
- 2022 год: ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9, ECE/TRANS/2022/10 и Corr.1;
- 2023 год: ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12, ECE/TRANS/2023/13/Rev.1.

17. Вспомогательным органом SC.3 служит SC.3/WP.3, которая использует ту же систему управления. Неофициальными группами экспертов, действующими по состоянию на июль 2023 года, являются Группа экспертов по ЕПСВВП и неофициальная рабочая группа по прогулочному судоходству.

Ф. Основные партнеры

18. Основные партнеры перечислены в пункте 18 выше.

Г. Достигнутые результаты*

19. Информация о результатах, достигнутых SC.3, содержится в докладах КВТ и программах работы КВТ по подпрограмме «Транспорт», перечисленных в пункте 20 выше. Подробная информация о конкретных достижениях приведена ниже.

* За период с 2017 года.

20. Нормативно-правовая деятельность:

- в ведении SC.3 находятся девять правовых документов, Договаривающимися сторонами которых являются 74 государства, из которых 58 являются Договаривающимися сторонами конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций¹²;
- к трем правовым документам — СМВП, *Конвенции об обмере судов внутреннего плавания* и КППВ — присоединились не менее 70 % государств — членов ЕЭК, имеющих судоходные внутренние водные пути;
- последним из присоединившихся к правовым документам государств является Польша, ставшая в 2017 году Договаривающейся стороной СМВП и *Конвенции об обмере судов внутреннего плавания*;
- секретариат регулярно проводит консультации для государств — членов ЕЭК, рассматривающих возможность присоединения к СМВП и другим правовым документам. Для оказания содействия в этом SC.3 а) на своей шестьдесят третьей сессии одобрила «дорожную карту» для ратификации, принятия, утверждения СМВП и присоединения к нему; и б) на совместном рабочем совещании с WP.24 рассмотрела проект «дорожной карты» для присоединения к Протоколу к СЛКП; участники рекомендовали WP.24 применять «дорожную карту»;
- выступая в качестве Административного комитета СМВП в части внесения изменений в приложения к Соглашению в соответствии с пунктом 2 статьи 13 и пунктом 2 статьи 14 СМВП, SC.3 рассматривает соответствующие предложения по поправкам. Последние поправки к приложениям I и II к СМВП были внесены на основании уведомлений депозитария C.N.56.2018.TREATIES-XI.D.5 от 31 января 2018 года и C.N.377.2018.TREATIES-XI.D.5 от 6 августа 2018 года и вступили в силу 6 ноября 2018 года. Обновленный текст СМВП размещен на веб-сайте ЕЭК¹³;
- SC.3 и SC.3/WP.3 производят оценку и других правовых документов с точки зрения их осуществления, эффективности и обновления, а именно: а) *Конвенции об обмере судов внутреннего плавания* (в 2013 году); б) *Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания* (в 2015–2016 годах); и в) конвенций и соглашений, а также резолюций SC.3 с точки зрения устойчивости к пандемиям и аналогичным ситуациям (в 2021 году);
- резолюции SC.3, относящиеся к различным аспектам внутреннего водного транспорта, имеют статус рекомендаций, однако многие из них инкорпорированы в национальное законодательство. В 2017–2022 годах SC.3 приняла 18 резолюций (резолюции №№ 87–104). Наиболее важными из них являются: а) *Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E* (второй пересмотренный вариант резолюции № 49); б) *Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях* (резолюция № 90); в) *Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания* (второй пересмотренный вариант резолюции № 61); д) ЕПСВВП (шестой пересмотренный вариант резолюции № 24); е) резолюции по РИС; и ф) обновления резолюций SC.3 по прогужному судоходству, в частности *Международного удостоверения на право управления прогужным судном* (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40).

¹² По состоянию на 31 июля 2023 года.

¹³ <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ECE-TRANS-120r4efr.pdf>.

21. Политические рекомендации

- Декларация министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», принятая на Международной конференции во Вроцлаве (Польша) 18 апреля 2018 года и поддержанная в резолюции КВТ № 265 «Содействие развитию внутреннего водного транспорта»;
- *Белая книга по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта*, принятая SC.3 на ее шестьдесят третьей сессии и одобренная КВТ на его восемьдесят второй сессии (25–28 февраля 2020 года).

22. SC.3 и SC.3/WP.3 содействуют развитию устойчивого внутреннего транспорта и мобильности в интересах достижения Целей в области устойчивого развития в секторе и осуществлению Стратегии КВТ на период до 2030 года путем принятия резолюций и поправок к документам SC.3, организации рабочих совещаний, «круглых столов» и последующих обсуждений, предоставления рекомендаций и материалов для документов КВТ по актуальным вопросам и проблемам сектора. В частности, речь идет о следующем:

- совершенствовании международной нормативно-правовой базы для внутреннего водного транспорта (рабочее совещание, состоявшееся 23 июня 2021 года);
- автоматизации, цифровизации и кибербезопасности (резолюции по РИС, резолюция № 95 «Укрепление международного сотрудничества в целях поддержки развития автоматизации во внутреннем судоходстве», текущая работа по ЕПСВВП, рабочие совещания, состоявшиеся 8 октября 2020 года, 3 ноября 2021 года и 15 февраля 2023 года);
- модернизации и экологизации внутреннего водного транспорта (поправки к ЕПСВВП и резолюции № 21 и № 61, рабочие совещания, состоявшиеся 16 февраля 2022 года и 29 июня 2022 года);
- развитии контейнерных перевозок по внутренним водным путям и перевозок «река–море» (рабочие совещания и обсуждения в формате круглого стола, состоявшиеся 13 февраля 2020 года и 12 октября 2022 года, резолюция КВТ № 269)
- циркулярной экономике (рабочие совещания, состоявшиеся 7 октября 2020 года, и последующее обсуждение на шестьдесят пятой сессии SC.3);
- изменении климата, его влиянии на отрасль и мероприятиях по смягчению его последствий (рабочие совещания, состоявшиеся 17 февраля 2021 года и 11 октября 2023 года);
- равных правах и возможностях для женщин во внутреннем судоходстве (рабочие совещания, состоявшиеся 12 февраля 2020 года и 3 июля 2023 года);
- профессиональной квалификации, проблемах рынка труда и повышении общей привлекательности сектора (рабочие совещания, состоявшиеся 13 февраля 2019 года и 3 июля 2023 года);
- терминологии внутреннего водного транспорта (*Глоссарий для внутреннего водного транспорта*, утвержденный SC.3 на ее шестьдесят шестой сессии).

23. В течение 2017–2022 годов SC.3 провела семь рабочих совещаний и обсуждений в формате круглого стола, а SC.3/WP.3 — 13 рабочих совещаний и обсуждений в формате круглого стола.

24. SC.3 регулярно, на двухгодичной основе, производит оценку своих результатов с учетом ожидаемых достижений и при необходимости корректирует свою программу работы. На своей шестьдесят третьей сессии SC.3 решила сохранить на будущее двухгодичную программу работы и четырехлетний план, согласованные со Стратегией КВТ на период до 2030 года (ECE/TRANS/SC.3/210, пункт 99). Обзор программы работы SC.3 и ожидаемые достижения на 2018–2019, 2020–2021

и 2022–2023 годы представлены в документах ECE/TRANS/SC.3/2017/24, ECE/TRANS/SC.3/2019/21 и ECE/TRANS/SC.3/2021/12.

Н. Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем

25. SC.3 утверждает ожидаемые достижения на предстоящий двухгодичный период в своей программе работы. Ожидаемые достижения на 2024–2025 годы предложены в документе ECE/TRANS/SC.3/2023/17.

26. SC.3 и SC.3/WP.3 не выявили потребности в:

- рационализации и координации мероприятий по каждому из ожидаемых результатов;
- способах повышения эффективности и улучшения методов работы;
- оптимизации структуры программы работы;
- укреплении или упразднении тех или иных областей деятельности.

27. В настоящее время успешная работа и выполнение всех задач, поставленных государствами-членами и КВТ перед SC.3, SC.3/WP.3 и неофициальными группами экспертов, обеспечиваются при поддержке одного сотрудника Отдела устойчивого транспорта ЕЭК. Хотя секретариат и прилагает все усилия для оказания услуг высокого качества, его возможности представляются ограниченными по ряду видов деятельности, осуществляемых SC.3 и ее вспомогательными органами. В этой связи следует рассмотреть вопрос о выделении секретариату дополнительных людских и бюджетных ресурсов, в частности на тот случай, если SC.3 сочтет желательным активизировать свою деятельность.
