



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/2008/10
7 December 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Семидесятая сессия

Женева, 19-21 февраля 2008 года

Пункт 11 предварительной повестки дня

ПЕРЕВОЗКА ЛИЦ С ОГРАНИЧЕННОЙ МОБИЛЬНОСТЬЮ

Записка секретариата

I. МАНДАТ

1. На своей шестьдесят девятой сессии (6-8 февраля 2007 года) Комитет по внутреннему транспорту поручил своему Бюро рассмотреть вопрос о возможном продолжении в рамках КВТ работы по проблеме перевозки лиц с ограниченной мобильностью, которой до настоящего времени занималась ЕКМТ, и после консультаций с соответствующими вспомогательными органами подготовить предложения для представления на его следующей сессии. В дальнейшем Бюро КВТ на своем шестом совещании, состоявшемся в июне 2007 года, обсудило вопрос о возможном продолжении в рамках КВТ работы, проводившейся ЕКМТ, и поручило секретариату подготовить записку для рассмотрения на его предстоящем совещании в ноябре 2007 года (TRANS/BUR.2007/5, пункт 5).

2. После небольшого введения в настоящей записке кратко рассматривается работа, проделанная в рамках ЕКМТ за последние два десятилетия. Затем в записке сообщается о

деятельности Транспортного отдела ЕЭК ООН, связанной с вопросом доступности, и рассматривается несколько вариантов дальнейшей работы в этой области.

II. ВВЕДЕНИЕ

3. Перевозка лиц с ограниченной мобильностью стала одним из важных политических вопросов в Западной Европе, где, согласно различным источникам, порядка четверти населения в любой момент времени сталкивается с той или иной проблемой снижения степени мобильности. Приблизительно две трети из этой группы составляют пожилые люди в возрасте 65 или более лет. Аналогичные показатели вполне могут наблюдаться и в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) и странах Юго-Восточной Европы (ЮВЕ), хотя демографические тенденции в разных странах в значительной мере различаются. Однако этому вопросу уделяется сравнительно меньше внимания на уровне политики.

4. Учитывая существующую тенденцию старения населения в Западной Европе и некоторых странах ВЕКЦА (таких, как Беларусь, Российская Федерация и Украина), вопрос о доступе для лиц с ограниченной мобильностью неминуемо со временем будет приобретать все большее значение в общеевропейском регионе. Более того, трагические войны и региональные конфликты, произошедшие в некоторых субрегионах ЕЭК ООН в 1990-х годах, привели к феноменальному росту количества лиц с ограниченной мобильностью в результате широкого применения противопехотных мин. Ограничение мобильности имеет немалые экономические последствия в виду сокращения участия на рынке труда и увеличения государственных расходов на пособия по инвалидности. Отсутствие доступа также оказывает неблагоприятное влияние на качество жизни пожилых людей, которые более не участвуют в составе рабочей силы.

III. РАБОТА ПО ВОПРОСУ О ДОСТУПНОСТИ В РАМКАХ ЕКМТ

5. Работа по вопросу о доступности в рамках ЕКМТ велась в течение последних двух десятилетий и включала как исследовательскую деятельность, так и деятельность, ориентированную на выработку политики. С 1985 года Рабочая группа ЕКМТ по вопросам доступа и интеграции проводила совещания с участием представителей правительств и экспертов из государств - членов ЕКМТ и ассоциированных стран-членов с целью обмена идеями по вопросу о перевозке лиц с ограниченной мобильностью и стареющего населения. Группа подготовила ряд исследовательских докладов и политических рекомендаций по обеспечению беспрепятственного передвижения. Политическая поддержка была оказана этой работе путем принятия ряда официальных резолюций Совета министров ЕКМТ.

6. За этот период Рабочая группа ЕКМТ по вопросам доступа и интеграции проанализировала ключевые социальные, структурные, оперативные и финансовые вопросы, затрагивающие мобильность инвалидов и пожилых людей, а также лиц с временно ограниченной мобильностью (использование общественного и специального транспорта, использование личных транспортных средств, движение пешеходов) и выявила наилучшую практику в этих областях. Группа содействовала включению вопросов доступности в транспортную политику, особенно в странах региона ЕЭК ООН с высоким уровнем дохода на душу населения. Ее последнее совещание состоялось в сентябре 2006 года после решения ЕКМТ о своем преобразовании в Международный транспортный форум (МТФ). О необходимости международного сотрудничества в этой области свидетельствует тот факт, что Группа по-прежнему существует в качестве сети экспертов. Она готова предоставлять услуги по запросу МТФ или другим международным организациям, таким, как ЕЭК ООН.

7. Расходы по персоналу, связанные с деятельностью Рабочей группы ЕКМТ по вопросам доступа и интеграции в любой данный момент включали: оклады 1/3 сотрудников категории специалистов и 1/3 вспомогательных сотрудников, а также 1-2 консультантов. Прочие соответствующие статьи расходов могли быть связаны с конференционным обслуживанием, публикацией документов, путевыми расходами и т.д.

IV. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОТДЕЛА ТРАНСПОРТА ЕЭК ООН, СВЯЗАННАЯ С ДОСТУПНОСТЬЮ

8. Документы, подготовленные к настоящему времени Отделом, включают технические стандарты, а также некоторые резолюции. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) разработал Правила № 107, прилагаемые к Соглашению 1958 года, в отношении общей конструкции городских и междугородних автобусов, в которых содержатся технические предписания по обеспечению доступности таких автобусов для лиц с ограниченной мобильностью <www.unecese.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html>. Кроме того, 10 ноября 2007 года вступили в силу новые предписания, касающиеся доступности <www.unecese.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_mar07.html>. На своей сто сорок третьей сессии WP.29 принял предложение о поправках к Правилам № 107, которое обновляет требования в отношении систем удержания инвалидных колясок <www.unecese.org/trans/doc/2007/wp29/ECE-TRANS-WP29-2007-84e.doc>. Что касается пассажирских транспортных средств, то WP.29 не согласовал существующие в нескольких странах технические предписания в отношении обеспечения доступа для

пассажирам с ограниченной мобильностью. В данном случае к таким транспортным средствам применяются национальные предписания, если они имеются.

9. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) отразила вопрос о доступности в своей Сводной резолюции о дорожном движении (CP.1). В пересмотренной резолюции (CP.1) содержится несколько положений, касающихся лиц с ограниченной мобильностью. В прошлом в CP.1 был также введен международный знак "инвалиды" (в приложении 9 к существующей резолюции CP.1 - TRANS/SC.1/294/Rev.5) с целью облегчения перемещения таких лиц.

10. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) отметила на своей пятьдесят первой сессии, состоявшейся в октябре 2007 года, что вопрос о доступности уже охвачен в некоторых из ее документов, таких, как резолюция № 25 от 1986 года, в которой содержатся Рекомендации для пассажирских судов, пригодных также для перевозки инвалидов, и более новая резолюция № 61 относительно Рекомендаций, касающихся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания. Признавая важность этого вопроса, Рабочая группа решила включить конкретную ссылку на этот вопрос в свою программу работы и в данном контексте просить свою Рабочую группу по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) на ее следующей сессии, которая состоится в марте 2008 года, рассмотреть вопрос о необходимости обновления резолюции № 25 или возможности ее дополнения новыми элементами.

11. Рабочие группы по автомобильному транспорту (SC.1) и железнодорожному транспорту (SC.2) до настоящего времени не рассматривали вопрос о доступности. Обе рабочие группы, отвечающие за выполнение соглашений о сетях транспортной инфраструктуры международного значения (СМА, СМЖЛ), могли бы, вероятно, рассмотреть вопросы, связанные с ограниченной мобильностью, такие, как адекватные придорожные объекты, проектирование автобусных терминалов и железнодорожных станций без препятствий для доступа и т.д.

12. Учитывая работу по вопросу о доступности, проделанную к настоящему времени Отделом транспорта ЕЭК ООН, представляется целесообразным продолжать разработку дальнейших технических предписаний, касающихся перевозки лиц с ограниченной мобильностью, в рамках WP.29, а также обновление соответствующих резолюций WP.1 и SC.3. Дополнительным вариантом могло бы быть изменение Венской конвенции о дорожном движении 1968 года и дополняющего ее Европейского соглашения 1971 года

путем включения в них положений, направленных на защиту лиц с ограниченной мобильностью, если Договаривающиеся стороны пожелают сделать это.

V. ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

13. В заключение следует отметить, что Отдел транспорта ЕЭК ООН к настоящему времени внес полезный, но относительно скромный вклад в улучшение доступности. Одним из путей продолжения в рамках Отдела ориентированной на выработку политики работы ЕКМТ в области перевозки лиц с ограниченной мобильностью могла бы стать организация в 2008 году - в рамках совещания одной из рабочих групп - рабочего совещания, посвященного отдельным аспектам доступности (например, экономическому анализу социальных выгод и затрат, связанных с беспрепятственной перевозкой), при широком участии правительственных экспертов, ученых-исследователей и представителей крупных НПО, занимающихся этим вопросом. На рабочем совещании можно было бы также рассмотреть вопрос о том, должна ли "Сводная резолюция ЕКМТ № 2001/3 о доступном транспорте" стать основой многостороннего соглашения и, если да, то какие новые аспекты следует включить. После оценки итогов рабочего совещания секретариат мог бы подготовить для Бюро доклад с более подробным набором возможных вариантов дальнейшей работы по вопросам инвалидности в рамках ЕЭК ООН.

14. С учетом вышесказанного Бюро, возможно, пожелает изучить вопрос о соответствующих рамках для рассмотрения проблемы перевозки лиц с ограниченной мобильностью в рамках КВТ. Такие рамки могли бы обеспечить конструктивное сотрудничество с членами бывшей Рабочей группы ЕКМТ по вопросам доступа и интеграции и другими участниками. Интересным, возможно, было также рассмотрение вопроса о том, готовы ли некоторые государства-члены внести добровольные взносы в программу ЕЭК ООН, направленную на продолжение работы ЕКМТ по вопросам перевозки лиц с ограниченной мобильностью.
