

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

Женева, 24–26 февраля 2015 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Проект годового доклада о деятельности
вспомогательных органов Комитета в 2014 году****Ожидаемые трудности в работе КВТ и его
вспомогательных органов в 2015 году*****Записка секретариата**

В дополнение к годовому докладу о деятельности ЕЭК ООН в области транспорта секретариат подготовил перечень основных трудных задач, которые могут также создать новые возможности.

Комитету предлагается рассмотреть наиболее эффективные пути оказания необходимой поддержки.

**I. Аналитическая деятельность, диалог по вопросам
политики, наращивание потенциала и техническая
помощь**

1. Обеспечение более надежного доступа к внебюджетным источникам финансирования для осуществления аналитической деятельности, ведения диалога по вопросам политики, наращивания потенциала и оказания технической помощи в случае возникновения соответствующей потребности может в значительной степени укрепить потенциал секретариата в области реагирования.
2. Для удовлетворения растущей потребности в наращивании потенциала в целях оказания странам, не входящим в состав Европейской экономической ко-

* Настоящий документ был представлен с опозданием по техническим причинам.



миссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), помощи, связанной с присоединением к правовым документам ООН в области транспорта, может быть оправданным задействование специальных механизмов.

3. Специалисты в области транспорта зачастую не располагают полной информацией о существовании и цели правовых документов ООН в области внутреннего транспорта, их важности для устойчивого развития транспорта, а также усилиях и роли Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и его вспомогательных органов в деле обновления, осуществления и мониторинга состояния этих документов. Важно повышать осведомленность о наличии этих правовых инструментов и продолжать развитие партнерских отношений с научными кругами, представителями отрасли и неправительственными организациями.

4. Необходимо рассмотреть вопрос о том, каким образом Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) может послужить аналитическим центром для Комитета.

5. Особого внимания заслуживают ведущие проекты для содействия диалогу по вопросам политики и мероприятия по наращиванию потенциала. К их числу относятся проекты, финансируемые по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН), инструмент ForFITS, разработка SafeFITS и нового модуля ForFITS для внедорожной подвижной техники, а также проведение ежегодной конференции по интеллектуальным транспортным системам (ИТС). Большое значение имеет также доработка индекса развития транспорта, который послужит инструментом оценки эффективности работы национальных транспортных систем.

II. Проекты ТЕА, ТЕЖ и ЕАТС

6. Срочного решения требуют административные вопросы, связанные с проектами Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ).

7. Необходимо обеспечить непрерывный прогресс в достижении конкретных целей в рамках проектов ТЕА, ТЕЖ и Евро-азиатских транспортных связей.

III. Безопасность дорожного движения

8. Завершение предварительной оценки осуществления Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года Группой экспертов по дорожным знакам и сигналам в рамках Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1).

IV. Автомобильный транспорт

9. Группа экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ГЭ ЕСТР), в рамках Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) провела свою девятую, заключительную, сессию в октябре 2014 года, но не пришла к согласию о том, каким образом в ЕСТР могут быть внесены поправки. Проявление Договаривающимися сторонами политической воли для поиска компромисса могло бы облегчить достижение консенсуса.

10. Ожидается, что в 2015 году удастся продвинуться вперед в разработке многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров городскими и междугородными автобусами ("ОмниБУС") при условии, что государства-члены примут участие в переговорах.

V. Разработка и согласование правил в области транспортных средств

11. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров от 13 ноября 1997 года является важным правовым документом, направленным на повышение безопасности дорожного движения и экологичности перевозок. Однако количество его Договаривающихся сторон составляет лишь 12. В 2015 году **Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)** будет заниматься обновлением обоих предписаний ООН, касающихся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении их экологических характеристик и характеристик безопасности, а также взаимного признания результатов таких осмотров. Вместе с тем значительные усилия необходимо будет приложить также в целях обеспечения осуществления этого Соглашения более широким кругом стран.

12. В настоящее время ведется обсуждение, касающееся внесения поправок в Соглашение 1958 года, включая разработку международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) применительно к автотранспортным средствам и их прицепах.

13. Ожидается, что к концу 2016 года будет обеспечено функционирование электронной базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА). Вместе с тем большое количество административных вопросов по-прежнему требует уточнения.

VI. Железнодорожный транспорт

14. Значительный прогресс был достигнут на пути к формированию единого железнодорожного права. Ожидается, что в 2015 году проект правового документа будет доработан, завершен и подготовлен для подписания.

15. На удобном в использовании электронном портале ограниченного доступа на базе Международного центра мониторинга железнодорожной безопасности будут представлены инструменты, образцы передовой практики, проекты и инициативы в области железнодорожной безопасности, разработанные, контролируемые и реализуемые различными правительственными и неправительственными заинтересованными сторонами.

16. Разработка генерального плана для высокоскоростных поездов в регионе ЕЭК ООН предоставит правительствам возможность определить транспортные коридоры для потенциального строительства высокоскоростных линий и проанализировать эти проекты с точки зрения затрат и выгод.

VII. Внутренние водные пути

17. В рамках наблюдения за осуществлением Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) подготовит планы действий по устранению конкретных узких мест и восполнению недостающих звеньев на отдельных водных путях категории E, проходящих по территории более чем одного государства, являющегося Договаривающейся стороной СМВП. Она подготовит также предложения о развитии конкретных маршрутов "река–море" в контексте Соглашения.

18. На основе пятого пересмотренного издания Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП 5), которое было принято SC.3 на ее пятьдесят восьмой сессии и будет опубликовано в 2015 году, Рабочая группа будет оказывать правительствам и речным комиссиям помощь в выявлении и – по возможности – уменьшении расхождений между правилами ЕПСВВП и национальным/региональным законодательством.

19. Значительного прогресса ожидается достичь в деятельности, направленной на обеспечение взаимного признания удостоверений судоводителей и согласовании профессиональных требований во внутреннем судоходстве.

20. В следующем году планируется также завершить пересмотр текстов следующих резолюций и технических приложений к ним:

- № 48 – Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС);
- № 57 – Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб;
- № 60 – Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве; и
- № 63 – Международные стандарты для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях.

VIII. Опасные грузы

21. В следующем году Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) рассмотрит предлагаемые поправки, касающиеся непосредственно Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и относящиеся к административным и техническим вопросам, связанным с применением самого Соглашения, а также применением приложений к нему на международном и национальном уровнях, в целях обеспечения необходимого обновления законодательства и создания единообразной, согласованной и последовательной системы правил перевозки опасных грузов в национальном и международном автомобильном сообщении. Ожидается, что серия проектов поправок к приложениям А и В к ДОПОГ будет принята к концу 2015 года для вступления в силу 1 января 2017 года.

22. WP.15 и АС.2 также будут продолжать сотрудничество в контексте рассмотрения предлагаемых поправок, касающихся непосредственно Правил, прилагаемых к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ). Кроме того, будет проводиться работа по согласованию положений ДОПОГ, ВОПОГ и Правил международной

перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ); ожидается, что поправки к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ будут приняты к концу 2015 года для вступления в силу 1 января 2017 года.

IX. Таможенные вопросы, связанные с транспортом

23. С начала кризиса, связанного с применением процедуры МДП в Российской Федерации (июль 2013 года), секретариат посвятил значительную часть времени налаживанию диалога, главная цель которого состоит в восстановлении непрерывного функционирования системы МДП. Судя по всему, выход из этого кризиса во многом зависит от выбора нового гарантийного объединения в Российской Федерации и предоставления ему соответствующих полномочий. Ожидается, что соответствующие меры будут приняты компетентными российскими органами в начале 2015 года. Пакет предложений по поправкам, представленный Российской Федерацией в октябре 2014 года, станет предметом подробного обсуждения Договаривающимися сторонами в феврале 2015 года.

24. Запуск в текущем году экспериментального проекта eTIR ЕЭК ООН и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), цель которого состоит в максимально возможном повышении оперативности и экономичности процедуры МДП между двумя участвующими в проекте странами, а именно Турцией и Исламской Республикой Иран, стал еще одним шагом на пути к созданию полноценной системы eTIR. Документ, в котором определен круг ведения для этого проекта, будет в 2015 году подписан обеими странами, а также секретариатами ЕЭК ООН и МСАТ. Обоими секретариатами будет также подписан еще один меморандум о взаимопонимании, что позволит ЕЭК ООН получить отдельную финансовую поддержку для покрытия дополнительных расходов по проекту. Кроме того, в 2015 году будет создана новая группа экспертов с двухлетним мандатом для разработки правовой базы eTIR.

25. За счет средств восьмого транша СРООН (2012–2013 годы) ведется реализация глобальной инициативы, тесно связанной с eTIR и направленной на укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в области упрощения процедур законного пересечения границ на основе расширения обмена безопасной электронной информацией между таможенными администрациями и более широкого использования стандартизированных на международном уровне электронных сообщений. Первое совещание межрегиональной группы экспертов для этого проекта состоялось в декабре 2014 года в Женеве; ожидается, что в 2015 году будет достигнут прогресс в оценке юридических и технических факторов, препятствующих более широкому обмену транзитными данными между таможенными органами. Рассматривается также возможность осуществления в 2015 году мероприятий по целенаправленному наращиванию потенциала и оказанию технической помощи.

X. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

26. КВТ будет продолжать обеспечивать обновление правил и стандартов, касающихся международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов, регулируемых Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), в целях учета в них соответствующих технических и экологических достижений. Обновление стандартов безопасности и качества

продовольствия имеет первостепенное значение для обеспечения надлежащего качества потребляемого нами продовольствия.

27. Ожидается, что к концу 2016 года после рассмотрения Комитетом по внутреннему транспорту вступят в силу поправки к приложениям к СПС. Справочник по СПС будет также регулярно обновляться в ближайшие годы в целях оказания поддержки, связанной с толкованием, согласованием и применением СПС.

XI. Статистика транспорта

28. Большое значение в 2015 году по-прежнему будут иметь создание и ведение базы данных для ежегодного сбора статистической информации о внутреннем транспорте, включая данные о безопасности дорожного движения, от правительств стран – членов ЕЭК ООН. Основное внимание в статистической работе будет уделено дорожному транспорту (транспортное средство-км), перевозке опасных грузов, перевозкам в морские порты и порты на внутренних водных путях и из этих портов (соединения с внутренними регионами) и высокоскоростному железнодорожному транспорту. Эта база данных будет иметь особенно большое значение с точки зрения расширения доступа к надежным, своевременным и сопоставимым статистическим данным о транспорте, особенно к данным по менее развитым странам региона.

29. В ближайшие годы к публикации готовятся, в том числе, следующие издания: "Статистика транспорта для Европы и Северной Америки", "Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке (СДТП)" и "Справочник по статистике транспорта".

30. В то же время продолжается работа по согласованию методологии сбора данных, касающихся безопасности дорожного движения, в целях повышения их репрезентативности и увеличения сопоставимости используемых различными странами и организациями определений понятий "погибший", "раненый" и "тяжелораненый". Совершенствование методологии сбора данных, связанных с дорожно-транспортными происшествиями под воздействием наркотиков и алкоголя, а также улучшение качества данных, касающихся типов столкновений, позволят обеспечить дальнейшее укрепление потенциала КВТ в области повышения осведомленности, содействия диалогу по вопросам транспорта и налаживания в будущем сотрудничества и взаимодействия по некоторым из наиболее важных глобальных вопросов.

XII. Повестка дня в области устойчивого развития на период после 2015 года

31. Учет ключевых аспектов устойчивого развития транспорта в новой рамочной программе устойчивого развития на период после 2015 года. Предлагаемые цели устойчивого развития открывают возможности для включения трудных задач в сфере транспорта и мобильности в глобальную повестку дня в области политики и развития таким образом, чтобы это содействовало выработке решений для безопасного, экологичного и эффективного развития отрасли в целом.