



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят шестая сессия

Женева, 25–27 февраля 2014 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета

в 2013 году

Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2013 году

Записка секретариата

Резюме

В настоящем документе содержится обзор деятельности вспомогательных органов Комитета в 2013 году по административному сопровождению 58 конвенций, соглашений и другого рода правовых документов Организации Объединенных Наций, которые составляют международную нормативно-правовую базу в области автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также в области перевозки опасных грузов и конструкции транспортных средств. Эта деятельность принимает форму диалога по вопросам политики и нормативно-правовой работы, аналитической деятельности, а также мероприятий по наращиванию потенциала и оказанию технической помощи.



I. Введение

1. Подпрограмма ЕЭК ООН по транспорту обслуживает Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) – единственный межправительственный орган в системе Организации Объединенных Наций, занимающийся вопросами внутреннего транспорта, его рабочие группы, а также Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС).

2. Основной задачей КВТ и его вспомогательных органов является административное сопровождение 58 конвенций, соглашений и других правовых документов Организации Объединенных Наций, которые составляют международную нормативно-правовую базу в области автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также в области перевозки опасных грузов и конструкции транспортных средств. Деятельность КВТ принимает форму диалога по вопросам политики и нормативно-правовой работы, аналитической деятельности, а также мероприятий по наращиванию потенциала и оказанию технической помощи.

3. Все это делает КВТ единственным в своем роде органом, специализирующимся по тематике внутреннего транспорта, с общей целью, которая заключается в содействии безопасному, эффективному и экологичному развитию внутреннего транспорта. Его решения непосредственно влияют на повседневную жизнь людей и предприятий во всем мире.

4. В 2013 году ЕЭК ООН завершила процесс реформ, начатый в 2005 году. В число его итогов вошло признание роста возлагаемых на КВТ обязанностей и значительного влияния работы его вспомогательных органов. Как следствие, ресурсы и возможности подпрограммы ЕЭК ООН по транспорту и Отдела транспорта увеличились. Следует отметить, что это увеличение произошло на фоне общей обстановки, характеризующейся сложными экономическими условиями и сокращением бюджета как для ЕЭК ООН, так и для ее государств-членов.

5. Эти возросшие обязанности нашли наглядное подтверждение в 2013 году, когда КВТ провел заседание на уровне министров, состоявшееся в ходе его семьдесят пятой сессии. На эту юбилейную сессию съехались министры, заместители министров и другие должностные лица высокого уровня из Европы и Азии.

6. Один из ключевых вопросов, предложенных вниманию министров, касался достижений в деле реализации проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) и его будущего. Министры обсудили проект ЕАТС, в рамках которого для развития были выбраны девять железнодорожных и девять автомобильных маршрутов между Европой и Азией, а также 17 водных транспортных маршрутов и несколько портов внутреннего плавания и морских портов, которые позволили бы сэкономить время и средства, затрачиваемые на доставку грузов. Одобрив достижения ЕАТС, министры выразили политическую поддержку заключительному этапу проекта.

7. Кроме того, на семьдесят пятой сессии представители 37 европейских и азиатских стран подписали Совместную декларацию, в которой потребовали в течение следующих двух лет установить для железнодорожного транспорта ре-

гулятивные условия, эквивалентные тем, которые применяются к другим видам транспорта.

8. В качестве последующей деятельности по итогам "Рио+20" в 2013 году начались переговоры относительно выработки целей устойчивого развития (ЦУР) как продолжателей Целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия (ЦРДТ), на период после 2015 года. Ряд членов КВТ играли активную роль в пропаганде включения в ЦУР вопросов транспорта, а Отдел транспорта ЕЭК ООН тесно сотрудничал с ДЭСВ ООН над этой интеграцией. Обеспечивая высококачественный вклад в проведение глобальных консультаций, КВТ остается на передовой этих мировых процессов, которые будут определять приоритеты глобального финансирования развития до 2030 года.

9. В рамках политического сегмента ежегодной сессии Комитета в 2014 году основной упор будет сделан на тему "Транспорт и устойчивость", с тем чтобы повысить осведомленность о важности устойчивого транспорта как одного из ключевых факторов устойчивого развития и средства сокращения масштабов нищеты.

II. Достижения в 2013 году

A. Налаживание связей между регионами с помощью внутреннего транспорта

1. Евро-азиатские транспортные связи (ЕАТС)

10. Целью проекта ЕАТС является определение основных евро-азиатских автомобильных и железнодорожных маршрутов, развитию которых и сотрудничеству по которым необходимо отдавать приоритет. Проект ЕАТС располагает Группой экспертов, которая представляет собой платформу для сотрудничества и скоординированного развития выявленных наземных транспортных связей.

11. Как упоминалось во введении, в 2013 году на втором Совещании министров транспорта стран – участниц ЕАТС, проходившем в Женеве 26 февраля, Группа экспертов по ЕАТС и секретариат представили заключительный доклад по этапу II, имеющийся как на английском, так и русском языках. Министры одобрили этот доклад и выразили политическую поддержку этапу III.

12. Кроме того, число стран – участниц ЕАТС увеличилось с 27 до 38. Подобное увеличение четко свидетельствует об одобрении результатов, достигнутых в рамках проекта в ходе этапов I и II, а также о растущей актуальности ведущейся работы.

13. Основной целью этапа III является обеспечение полномасштабного функционирования девяти автомобильных и девяти железнодорожных маршрутов ЕАТС, намеченных в ходе этапа II. С этой целью 10 сентября 2013 года в Женеве состоялось совещание по "поиску партнеров", в котором приняли участие соответствующие страны и финансовые учреждения. Эти и другие виды конкретных мероприятий будут продолжаться и в будущем в соответствии с планом работы, утвержденным Группой экспертов в сентябре 2013 года.

2. Алматинская программа действий

14. В рамках подготовки к предстоящему десятилетнему обзору выполнения Алматинской программы действий (АПД), запланированному на 2014 год, ЕЭК

ООН приняла участие в мероприятии под названием "Итоговый региональный обзор Алмагинской программы действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю", состоявшемся 5–7 марта 2013 года во Вьентьяне (Лаосская Народно-Демократическая Республика). ЕЭК ООН представила проект ЕАТС в качестве своего вклада в проведение регионального обзора.

15. Данное мероприятие было совместно организовано Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), ЕЭК ООН, Канцелярией Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНМ) и правительством Лаосской Народно-Демократической Республики.

В. Работа над будущим внутреннего транспорта

Проект в интересах будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS)

16. ЕЭК ООН приступила к реализации проекта ForFITS, направленного на разработку и внедрение инструмента для мониторинга и оценки выбросов CO₂ в результате перевозок внутренним транспортом. Осуществление этого трехгодичного проекта, целью которого является смягчение последствий изменения климата, началось в 2011 году и финансируется по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА). В нем участвуют все региональные комиссии Организации Объединенных Наций.

17. Основной целью является расширение международного сотрудничества и планирование в интересах разработки устойчивой транспортной политики. Для достижения этой цели организовывались и организовываются рабочие совещания по наращиванию потенциала для сотрудников директивных органов, а также курсы учебной подготовки для технических экспертов.

18. В основе указанной программы лежит разработка инструмента моделирования, способного помочь пользователям принимать обоснованные решения в отношении мер по сокращению выбросов CO₂, связанных с функционированием нынешних и будущих транспортных систем и реализацией нынешних и будущих планов. Данный инструмент может использоваться для прогнозирования выбросов CO₂ в контексте теоретических сценариев в рамках национальных транспортных планов, позволяя тем самым планировать сокращение выбросов.

19. Модель ориентирована в первую очередь на выбросы CO₂ в ходе внутренних перевозок, в том числе автомобильным, железнодорожным и водным транспортом, и позволяет на основе текущих тенденций составить прогноз в отношении выбросов в будущем. ForFITS также охватывает выбросы CO₂ в ходе авиационных и морских перевозок, однако в более упрощенной форме по сравнению с другими видами транспорта.

20. Следуя рекомендациям, полученным на рабочих совещаниях, ЕЭК ООН разработала соответствующую модель и применила ее в среде моделирования "Vensim". Первый прототип для ForFITS был распространен в конце 2012 года и значительно доработан в 2013 году. Эта модель имеется в свободном доступе в Интернете наряду с руководством для пользователей, которое содержит подробную информацию о методологии; входные данные, требуемые для файла в формате "Excel"; а также описание процесса визуализации результатов в "Vensim" (http://www.unece.org/trans/theme_forfits.html).

21. Деятельность в 2013 году была сосредоточена на усовершенствовании модели ForFITS, составлении руководства для пользователей, подготовке пилотных выпусков и – параллельно – на организации и проведении региональных информационно-просветительских мероприятий и рабочих совещаний по наращиванию потенциала. Работа по подготовке пилотных выпусков, организации информационно-просветительских мероприятий и проведению соответствующих рабочих совещаний ведется в сотрудничестве с другими региональными комиссиями. В число стран, отобранных для подготовки пилотных выпусков, вошли Таиланд (ЭСКАТО ООН), Тунис (ЭСКЗА ООН), Черногория (ЕЭК ООН), Чили (ЭКЛАК) и Эфиопия (ЭКАООН). Поскольку еще несколько стран выразили значительную заинтересованность, весьма вероятно, что будут организованы дополнительные рабочие совещания.

С. Меры в поддержку внедрения инновационных транспортных технологий и ИТС

Рабочее совещание по интеллектуальным транспортным системам (ИТС) в странах с формирующейся рыночной экономикой

22. В рамках своей работы по извлечению выгод из технологического прогресса КВТ и Международный союз электросвязи (МСЭ) совместно организовали однодневное рабочее совещание на тему "Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) в странах с формирующейся рыночной экономикой – стимулы для безопасного и устойчивого роста". Это рабочее совещание состоялось 27 июня 2013 года в Женеве (Швейцария) и было посвящено роли ИТС в странах с формирующейся рыночной экономикой и их влиянию на безопасность дорожного движения.

23. Рабочее совещание было рассчитано на сотрудников директивных и регулирующих органов, занимающихся вопросами информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и транспорта, а также на представителей таких секторов, как ИКТ, бытовая электроника, автомобилестроение, транспорт и страхование. Одними из основных участников также стали разработчики стандартов в сфере интеллектуальных транспортных систем и ИКТ.

24. В число целей рабочего совещания входил обзор нынешнего состояния ИТС, включая существующие в этой области технологии, прикладные программы, нормативно-правовые рамки и стандарты. Кроме того, оно было посвящено выявлению факторов, препятствующих принятию таких систем, имеющих трудностей и путей их преодоления, а также освещению пользы, которую могут принести ИТС в странах с формирующейся рыночной экономикой, особенно в сфере безопасности дорожного движения. Данное мероприятие стало одной из вех 2013 года, года ИКТ и повышения безопасности дорожного движения.

Д. Экологическая устойчивость на транспорте

1. Адаптация к изменению климата

25. В 2013 году был представлен полный текст доклада Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним. В докладе содержатся развернутые рекомендации Группы, направленные на повышение устойчивости транспорта в долгосрочной перспективе с упором на международных сообщениях; на закрепление оптимальных

примеров национальной политики и на решение вопросов уязвимости транспортных сетей среди правительств государств-членов.

26. Указанный доклад был подготовлен по итогам шести совещаний на базе научного вопросника для сбора информации, которая послужила источником данных, проанализированных в докладе. Группа экспертов также организовала престижную международную конференцию на тему "Адаптация транспортных сетей к изменению климата", состоявшуюся 25–26 июня 2012 года в Александруполисе (Греция). Эта конференция внесла ключевой вклад в работу Группы.

27. Окончательный доклад был признан правительствами в качестве всеобъемлющего исследования и эффективного инструмента повышения осведомленности об адаптации к изменению климата в транспортном секторе, а также обеспечения свода передовых методов осуществления адаптационных мер.

2. Транспорт, охрана здоровья и окружающая среда

28. В 2013 году Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) организовал симпозиум на тему "Активная мобильность для всех: безопасные и благоприятные для здоровья условия для пешеходного и велосипедного движения в городах" в соответствии с приоритетной целью № 4 Амстердамской декларации, принятой на третьем Совещании высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде в январе 2009 года.

29. ОПТОСОЗ продолжала организовывать рабочие совещания по наращиванию потенциала, совместно обслуживаемые Отделом транспорта и Отделом по окружающей среде ЕЭК ООН и ВОЗ/Европа. В сентябре 2013 года в Алматы состоялось рабочее совещание, посвященное проблемам экологичной и здоровой мобильности в больших городах с упором на города Центральной Азии. В качестве последующей деятельности в рамках Программы партнерства по ОПТОСОЗ будут организованы рабочие совещания по потенциалу эковозждения. Кроме того, результаты всех шести рабочих совещаний, проведенных в рамках ОПТОСОЗ с 2009 года, были сведены в единый документ для утверждения Руководящим комитетом ОПТОСОЗ в ноябре 2013 года.

30. Руководящий комитет ОПТОСОЗ и его Бюро расширенного состава начали подготовку к проведению Совещания высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде, которое будет организовано Францией 14–16 апреля 2014 года в Париже. Темой совещания станет "Город в движении: люди прежде всего!". Совещание высокого уровня состоится совместно с Транспортной исследовательской ареной, на которую съедутся многочисленные европейские исследователи, занимающиеся вопросами транспорта. Ожидается, что участники Совещания высокого уровня продлят мандат ОПТОСОЗ и примут решение о ее стратегии до 2020 года.

Е. Безопасность дорожного движения

31. Повышение безопасности дорожного движения является одним из значимых вопросов для КВТ и основной темой деятельности Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1), единственного постоянного межправительственного органа в системе Организации Объединенных Наций, вплотную занимающегося данным вопросом. В 2013 году был зарегистрирован ряд достижений, направленных на то, чтобы сделать дорожное движение более безопасным.

32. В сентябре ЕЭК ООН в партнерстве с Международным центром по алкогольной политике (ИКАП) представила электронную книгу "Региональные подходы к предупреждению дорожно-транспортных происшествий, связанных с употреблением алкоголя, с участием уязвимых участников дорожного движения", в которую вошли всесторонние выводы экспертов по безопасности дорожного движения из стран Европы, Африки, Азии, Австралии и Ближнего Востока. Особое внимание уделяется основным факторам, влияющим на связанные с употреблением алкоголя ДТП с участием таких уязвимых участников дорожного движения, как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты, в каждом регионе (http://www.unece.org/trans/roadsafe/ebook_launch.html).

33. В декабре ЕЭК ООН в партнерстве с Министерством дорожного транспорта и автомобильных дорог Индии и Институтом по изучению проблем дорожного движения и в сотрудничестве с ЭСКАТО ООН организовала первый Форум по безопасности дорожного движения "Европа–Азия", который состоялся 4 декабря в Дели и за которым последовала двухдневная сессия WP.1 (<http://www.unece.org/transport/areas-of-work/road-safety-forum/schedule-of-meetings/road-safety-forum/meeting/2013/wp1-working-party-on-road-traffic-safety-67th-session-new-delhi/docs.html>).

34. Также были достигнуты успехи в деле внедрения цифрового тахографа – сложного контролирующего устройства, устанавливаемого на всех коммерческих автотранспортных средствах, зарегистрированных в Договаривающихся сторонах Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Цифровой тахограф регистрирует все параметры, такие как скорость движения и время между периодами отдыха, позволяя тем самым воссоздать точную картину поведения водителей всех коммерческих автотранспортных средств. Это непосредственно сказывается на безопасности дорожного движения, обеспечивая один из ее ключевых факторов – безопасное поведение профессиональных водителей. Хотя цифровой тахограф стал обязательным в 2010 году, некоторые страны оказались не в состоянии соблюсти установленные сроки. Однако к 2013 году практически все страны приняли необходимые меры для использования цифрового тахографа. Лишь Туркменистану еще только предстоит заняться этим.

Основные мероприятия Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций

35. 2013 год ознаменовался проведением второй Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций. В мае ЕЭК ООН совместно со своими партнерами организовала ряд важных мероприятий во Дворце Наций.

36. В программу (www.unece.org/trans/roadsafe/2nd_grs_week/programme.html) вошли симпозиум по вопросу о региональных подходах к проблеме употребления алкоголя за рулем, интерактивное совещание с участием молодежи и молодых лидеров "Скауты за глобальную безопасность дорожного движения", совещание "за круглым столом", посвященное проводимому в 2013 году Международному дню повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах, и дискуссионный форум по вопросу о страховании и безопасности дорожного движения. Партнерами ЕЭК ООН выступали ИКАП, Всемирная организация скаутского движения, организация "Скаутинг Айрленд", Греческий институт безопасности дорожного движения "Панос Милонас", Международный союз железных дорог и Совет страховых бюро.

37. Кроме того, в Италии ЕЭК ООН установила партнерские отношения с Министерством инфраструктуры и транспорта Италии, компанией АСТМ-СИАС, веб-газетой "Иль джорно" и компанией "ЛеСтраде" для пропаганды Глобальной недели безопасности дорожного движения в широко распространяемых местных газетах и журналах. Также были распространены 230 000 специально заказанных закладок для книг в местных школах и через киоски платных автомагистралей Италии протяженностью примерно 1 300 км в Ломбардии, Пьемонте, Лигурии, Валле-д'Аоста, Эмилии-Романье и Тоскане.

Е. Изменения в стандартах и законодательстве, касающихся международного транспорта

1. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

38. В 2013 году вступили в силу три новых правила Организации Объединенных Наций, прилагаемых к Соглашению 1958 года и направленных на повышение безопасности транспортных средств:

- новые Правила ООН, касающиеся усовершенствованных детских удерживающих систем, применяются 49 странами, включая Европейский союз, и обеспечивают более эффективную защиту детей в случае лобового или бокового удара либо удара сзади;
- новые Правила ООН, касающиеся систем предупреждения о выходе из полосы движения, применяются 50 странами, включая Европейский союз, и предусматривают предупреждение водителя о выходе автотранспортного средства из полосы движения;
- новые Правила ООН, касающиеся систем автоматического экстренного торможения, применяются 50 странами, включая Европейский союз, и предусматривают предупреждение водителя о препятствии на пути следования, а в случае отсутствия реакции со стороны водителя – торможение транспортного средства во избежание столкновения с препятствием.

39. Кроме того, были приняты 82 поправки к существующим правилам ООН, обеспечивающие их приведение к наивысшему технологическому стандарту и вводящие более строгие ограничения, повышающие как безопасность, так и экологичность транспортных средств.

40. В 2013 году WP.29 утвердил принципы проектирования контроля автоматических систем помощи при вождении, устанавливающие согласованные минимальные требования, которые подлежат включению в разработанные Всемирным форумом правила, касающиеся автотранспортных средств.

2. Автомобильный транспорт

41. В 2013 году Группа экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), продолжала заниматься разработкой предложения о поправках к Соглашению ЕСТР, в частности о создании административного комитета. Мандат Группы экспертов был продлен до конца 2014 года, с тем чтобы дать ее членам возможность тщательно разработать и согласовать предложения о поправках.

42. Кроме того, было предложено несколько поправок к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА). Тем не менее обязательствам Договаривающихся сторон в отношении установления и осуществления процедур, касающихся ряда аспектов, еще только предстоит вступить в силу. Сюда входит внедрение процедур, связанных с оценками воздействия на безопасность дорог, аудитами безопасности дорог, управлением безопасностью дорожной сети, а также проверками безопасности международной сети дорог категории E.

43. Аналогичным образом Договаривающиеся стороны пока не пришли к согласию по поводу процедур, связанных с электронной накладной (e-CMR), и их осуществления. Однако после того как Дания согласилась признать Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся о внедрения e-CMR, число присоединившихся стран возросло до восьми.

44. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) провела в июле специальную сессию для обсуждения представленного правительством Швейцарии предложения, касающегося глобального многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОМНИБУС). Дальнейшие успехи в деле обсуждения предложения ОМНИБУС были достигнуты на совещании в октябре, и в настоящее время работа по этой теме продолжается.

3. Облегчение пересечения границ и Конвенция МДП

45. В октябре 2013 вступил в силу обширный пакет предложений по поправкам к Конвенции МДП (новая часть III приложения 9 к Конвенции МДП). Эти поправки ввели условия и требования для выдачи единственной международной организации (в настоящее время – Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)) разрешения в отношении принятия ответственности за организацию и функционирование международной системы гарантий, а также за печатание и распространение книжек МДП. Эти поправки, являющиеся значительным шагом вперед по пути к укреплению системы МДП, были учтены в тексте соглашения между ЕЭК ООН и МСАТ на 2014–2016 годы.

4. Кризис МДП

46. Однако успех этого пакета поправок был омрачен возникновением так называемого "кризиса МДП". В июле 2013 года Российская Федерация объявила о введении мер, которые, по мнению Административного комитета и Исполнительного совета МДП, наносят ущерб положениям Конвенции МДП.

47. Указанные меры включали в себя требование заручиться национальным гарантийным покрытием без учета гарантий МДП. Введение подобных мер объяснялось тем, что нынешняя система гарантий МДП не обеспечивает надлежащей защиты таможенных поступлений и что национальное гарантийное объединение накопило значительную задолженность перед таможенной. В данной связи секретариат в сотрудничестве с затронутыми сторонами и заинтересованными субъектами предпринял активные действия, проведя углубленный анализ ситуации как с правовой, так и с практической точек зрения, а также содействуя началу диалога, направленного на отзыв указанной меры.

48. Хотя в ходе всего процесса Российская Федерация неоднократно подчеркивала свою приверженность осуществлению Конвенции МДП и свое намерение оставаться одной из активных Договаривающихся сторон, на момент подготовки настоящего доклада эти серьезные разногласия оставались неурегулиро-

ванными. Кроме того, прекращение действия соглашения о гарантиях между Федеральной таможенной службой Российской Федерации и национальным объединением ознаменовало собой начало эскалации кризиса, поскольку существует возможность того, что с 1 декабря процедура МДП перестанет функционировать в Российской Федерации.

49. Все это оказывает значительное влияние на транспортный поток через Российскую Федерацию и осложняется созданием Таможенного союза между Российской Федерацией, Беларусью и Казахстаном. В результате отсутствует определенность по поводу того, каким образом будут осуществляться указанные меры, каковы будут их последствия для торговых партнеров и операторов и каково будет их влияние внутри Таможенного союза.

50. Хотя описанная ситуация и является критической, важным достижением в этом политически щекотливом кризисе стало то, что напряженные дипломатические усилия, предпринятые секретариатом совместно с другими Договаривающимися сторонами Конвенции МДП, привели к прояснению данных вопросов. В число будущих задач может входить не только урегулирование кризиса, но и проведение крупных реформ системы МДП, которые устранят ее слабые места, выявленные в ходе настоящего кризиса МДП, тем самым укрепив Конвенцию и защитив ее в долгосрочной перспективе.

5. Проект eTIR

51. Еще одним вопросом, который будет определять направление будущей работы, является внедрение компьютеризированной процедуры МДП. В 2013 году в данной сфере был достигнут определенный прогресс, поскольку в настоящее время Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) занимается доработкой технических аспектов компьютеризации процедуры МДП (проект eTIR). Группа также подготовила и представила на рассмотрение Рабочей группы ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), анализ затрат-выгод, посвященный финансовым последствиям eTIR. Анализ четко показывает высокую отдачу от инвестиций в eTIR даже в случае самого неблагоприятного развития событий. Это объясняется значительными выгодами для всех заинтересованных субъектов МДП, таких как таможня, транспортная отрасль и торговые предприятия. Уже началась деятельность по разработке соответствующей нормативно-правовой базы для eTIR.

52. Секретариат продолжает расширять различные базы данных, связанные с МДП, включая Международный банк данных МДП (МДБМДП), в котором содержится информация обо всех операторах, получивших разрешение пользоваться процедурой МДП. Он состоит из порядка 60 000 учетных записей и пользуется значительным спросом в онлайн-режиме.

6. Согласование условий для облегчения пересечения границ

53. Что касается иных изменений в сфере облегчения пересечения границ, то недавнее вступление в силу нового приложения 9 к Конвенции о согласовании ознаменовало собой начало активной работы секретариата ЕЭК ООН и Договаривающихся сторон по выявлению передовой практики реализации приложения 9 на национальном уровне. Указанная деятельность ведется в сотрудничестве с международными железнодорожными организациями, такими как Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ).

54. Указанным приложением вводится широкий круг мер по упрощению процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных грузовых перевозок, в том числе:

- минимальные требования, предъявляемые к инфраструктуре и персоналу пограничных (передаточных) станций;
- сотрудничество между соседними странами на пограничных (передаточных) станциях;
- взаимное признание всех видов контроля;
- проведение выборочного и упрощенного контроля на основе оценки рисков;
- перенесение отдельных видов контроля на станции отправления и назначения;
- установление нормативов времени для пограничного контроля и мониторинг фактического простоя на границах;
- использование систем электронного обмена данными (ЭОД);
- использование в качестве таможенного документа единой железнодорожной накладной МГК/СМГС.

55. Кроме того, секретариат и WP.30 продолжали следить за осуществлением Конвенции о согласовании и провели периодическое обследование по применению Договаривающимися сторонами на национальном уровне приложения 8, касающегося автомобильных перевозок.

7. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

56. Целью Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), является обеспечение эффективной, безопасной и гигиеничной перевозки охлажденных и глубокомороженных пищевых продуктов без угрозы причинения вреда здоровью человека.

57. Договаривающимися сторонами СПС являются 48 стран, включая Марокко и Тунис, которые находятся за пределами региона ЕЭК ООН. СПС также пропагандируется среди других стран Средиземноморья, таких как Алжир, Египет и Иордания. СПС посвящено международным перевозкам, однако все больше стран используют его положения в качестве основы для своего внутреннего законодательства.

58. 23 сентября 2013 года вступили в силу поправки к СПС, предусматривающие введение процедуры испытания для новых многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами. Сейчас Рабочей группе по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) предстоит достичь договоренности по поводу опознавательных обозначений данного типа транспортных средств и процедуры испытания для возобновления свидетельств.

59. На своей сессии в 2013 году на основании предложения, внесенного Российской Федерацией, WP.11 утвердила два новых класса отопляемого транспортного средства СПС для учета условий в странах, где температура в зимний период года обычно падает ниже -20°C и где, следовательно, требуется обогрев для поддержания нужной температуры продовольственных грузов.

60. В число задач, стоящих перед WP.11 в 2014 году, входят обсуждения относительно возможного включения в СПС определения термина "скоропортящиеся пищевые продукты" и предложения об объединении приложений 2 и 3, которое эффективно распространит требование к контролю температуры воздуха в транспортных средствах на перевозки охлажденных пищевых продуктов. Некоторые страны также хотели бы распространить действие СПС на перевозку свежих фруктов и овощей и даже фармацевтических препаратов.

8. Перевозка опасных грузов

61. В 2013 году секретариат выпустил три публикации, посвященные перевозке опасных грузов. Первой было восемнадцатое пересмотренное издание Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила. Второй – поправка 2 к пятому пересмотренному изданию Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Руководство по испытаниям и критериям. Третьей публикацией стало пятое пересмотренное издание Согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ (СГС).

62. В этих публикациях содержались новые или измененные положения, посвященные широкому кругу вопросов. В сфере перевозок особое внимание уделяется следующим аспектам:

- перевозка адсорбированных газов;
- перевозка литиевых батарей, включая поврежденные или имеющие дефекты литиевые батареи и литиевые батареи для утилизации или вторичной переработки;
- классификация твердых окисляющих веществ;
- асимметричные конденсаторы;
- отработанная тара, загрязненная остатками груза;
- перевозка нитрата аммония;
- перевозка радиоактивных материалов;
- испытание газовых баллончиков и кассет топливных элементов;
- применимость стандартов ISO к производству новых сосудов под давлением или сервисного оборудования.

63. Согласно предложению, содержащемуся в резолюции 2013/25 ЭКОСОС, Международная морская организация (ИМО) и Международная организация гражданской авиации (ИКАО) внесли соответствующие поправки в свои правовые документы (Международный кодекс морской перевозки опасных грузов и Технические инструкции ИКАО по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху).

64. Аналогичным образом на региональном уровне Рабочая группа ЕЭК ООН по перевозкам опасных грузов (WP.15) и участники ее совместных совещаний с ОТИФ и Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) внесли поправки в Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ) и Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

65. В вышеуказанные документы были включены актуальные для Европы поправки, особенно касающиеся применения европейских стандартов в области сосудов под давлением и цистерн и периодичности проверок и испытаний сосудов под давлением.

66. Все эти изменения должны вступить в силу 1 января 2015 года и помочь не только эффективному широкому осуществлению новых Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, но и согласованию всех основных международных правовых документов, регулирующих деятельность пяти существующих видов транспорта. Секретариат также опубликовал "дорожную карту" по вопросам присоединения к ДОПОГ и его применения.

67. Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ принял целый ряд новых положений, касающихся перевозки опасных грузов судами внутреннего плавания, в том числе, например, способов эвакуации судов. Комитет также продолжил обсуждение возможности использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива для обеспечения движения судов, перевозящих опасные грузы, и перевозки СПГ в качестве груза на борту газозовозов.

68. Что касается классификации и маркировки химических веществ, то в некоторых странах, включая Австралию, Бразилию, Китай, Мексику, Новую Зеландию, Российскую Федерацию, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Швейцарию, Эквадор, Южную Африку и Японию, а также в 28 государствах – членах Европейского союза и трех странах – членах Европейского экономического пространства уже изданы правовые документы или национальные стандарты, предписывающие использование Согласованной на глобальном уровне системы (или допускающие ее применение) в одном или нескольких секторах.

69. Если говорить о странах, уже внедривших указанную систему, то в 2013 году государства – члены Европейского союза внесли поправки в свои правовые документы в соответствии с положениями четвертого пересмотренного издания Согласованной на глобальном уровне системы (Регламент Комиссии ЕС № 487/2013).

70. Другие страны, такие как Замбия, Индонезия, Канада, Филиппины и Чили (совместно с другими государствами – членами Сообщества по вопросам развития стран юга Африки), продолжают работать над пересмотром и изменением своих правовых текстов, стандартов и руководящих принципов в целях скорейшего внедрения Согласованной на глобальном уровне системы.

9. Интермодальные перевозки и логистика

71. В 2013 году Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике завершила работу над глобальным Кодексом практики по укладке грузов в контейнеры и другие интермодальные транспортные единицы, заменившим прежнее руководство. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике состоит из членов ЕЭК ООН, представителей Международной организации труда (МОТ), Международной морской организации (ИМО) и отраслевых экспертов.

72. Кодекс практики содержит последние научные данные, правила и стратегии, позволяющие правительствам, а также транспортной отрасли и страховому сектору разрабатывать согласованные на глобальном уровне процедуры и положения, направленные на повышение безопасности и эффективности международных контейнерных перевозок. Хотя новый Кодекс и не является обязательным, есть основания полагать, что его положения вскоре будут применяться во всем мире, ибо они обеспечат транспортным страховщикам авторитетную

основу для составления договоров страхования грузов. После утверждения Кодекса практики Комитетом по внутреннему транспорту в феврале 2014 года он также будет утвержден компетентными органами ИМО и МОТ в течение 2014 года.

73. Кроме того, был подготовлен доклад о возможностях и проблемах, связанных с интеллектуальными транспортными системами (ИТС), для организации интермодальных перевозок, в котором излагаются стратегические подходы к применению ИТС для обеспечения бесперебойных транспортных операций, оптимального использования инфраструктуры, включая терминалы, и достижения высокого уровня безопасности и надежности международных транспортных цепей. Впоследствии выводы, сделанные Рабочей группой по поводу надлежащего управления процессами ИТС на национальном и международном уровнях, обсуждались с представителями отрасли на рабочем совещании, организованном правительством Бельгии в мае 2013 года.

G. Транспортная инфраструктура

1. Внутренний водный транспорт

74. В 2013 году был достигнут значительный прогресс в области согласования правил и информации, касающихся судоходства по внутренним водным путям во всей Европе, и этот процесс продолжается.

75. В 2013 году был принят крупный пакет поправок к Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП). В основу этих поправок, утвержденных Рабочей группой по внутренним водным путям и ЕПСВВП, легла "Белая книга" ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе. В 2014 году продолжится работа по принятию пятого пересмотренного издания ЕПСВВП, которое обеспечит общеевропейскую основу для всех судоходных правил, применяющихся к открытым для международного судоходства рекам и каналам, таким как Дунай или Рейн.

76. Кроме того, в 2013 году секретариат запустил веб-приложение, которое в онлайн-режиме предоставляет данные о судоходных характеристиках более чем 29 000 км судоходных рек и каналов Европы. Это веб-приложение предлагает различные варианты поиска по водному пути и по стране, а также позволяет экспортировать данные. Веб-приложение базируется на публикации ЕЭК ООН "Перечень основных стандартов и параметров сети водных путей категории E".

77. В сотрудничестве с Европейским союзом и речными комиссиями были также предприняты дальнейшие шаги, направленные на облегчение взаимного признания удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве на общеевропейском уровне.

2. Проекты ТЕА и ТЕЖ

78. В сентябре 2013 года было организовано рабочее совещание, посвященное сложным вопросам финансирования транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК и необходимости дальнейшего изучения и анализа.

79. Данное рабочее совещание было организовано Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта в партнерстве с проектом развития евроазиатских транспортных связей и проектами Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). В ходе

рабочего совещания эксперты из стран – участниц проектов ЕАТС, ТЕА и ТЕЖ получили возможность представить представителям различных международных финансовых учреждений, доноров и международных организаций приоритетные проекты в области транспортной инфраструктуры своих соответствующих стран. Итоги рабочего совещания будут опубликованы в 2014 году в издании "Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: финансирование транспортной инфраструктуры".

3. Железнодорожный транспорт

80. Как указано во введении, Совместной декларацией, подписанной на заседании на уровне министров, состоявшемся в ходе семьдесят пятой сессии КВТ, была создана Группа экспертов по единому железнодорожному праву, от которой требуется в течение следующих двух лет установить для железнодорожного транспорта регулятивные условия, эквивалентные тем, которые применяются к другим видам транспорта.

81. Для решения этой задачи Группе предстоит разработать – в интересах всех задействованных стран – единый комплекс транспарентных и предсказуемых положений, облегчающих процедуры пересечения границ в ходе евроазиатских железнодорожных перевозок. Указанная деятельность будет включать в себя анализ существующих конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений. Затем будут определены положения и процедуры, способствующие введению единого железнодорожного права. Со временем станут необходимыми унификация международных норм железнодорожного права и создание единого правового режима от Атлантического до Тихого океана.

82. В предстоящие годы Группе необходимо будет определить соответствующую систему управления единым железнодорожным правом на базе опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (ОСЖД, ОТИФ и других). Наконец, надлежит также стимулировать как можно более широкое использование электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем.

83. В 2013 году Рабочая группа по железнодорожному транспорту рассмотрела ряд других проблем, таких как финансирование железнодорожной инфраструктуры и государственно-частные партнерства, представив тематические исследования по новым проектам, предусматривающим схемы партнерства между государственным и частным секторами и финансирование железных дорог. Рабочая группа также уделила внимание интеллектуальным транспортным системам (ИТС), представив новаторские решения проблем железнодорожных перевозок и использования ИТС на железных дорогах.

Н. Аналитическая деятельность

84. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) ставит своей целью выявление глобальных тенденций и вариантов развития событий, которые могут сказаться на транспортном секторе, а также трудностей, с которыми данный сектор сталкивается. WP.5 является общеевропейским форумом для обмена идеями об успехах и проблемах в деле обеспечения устойчивого внутреннего транспорта.

85. В 2013 году WP.5 опубликовала издание "Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: устойчивый городской транспорт и мобильность". Основной целью публикации было составление схем городских сетей столиц государств – членов ЕЭК ООН и отражение показателей городского транспорта и мобильности. Эти материалы дадут директивным органам представление о накопленном в регионе передовом опыте и примерах успешных мер, с тем чтобы они могли принимать обоснованные стратегические решения. Публикация также проливает свет на одну из крупных проблем развития устойчивых систем городского транспорта – создание экономичных и экологичных, эффективных, социально приемлемых и доступных городских транспортных систем.

86. В дополнение к этой публикации специальная Целевая группа, созданная в рамках WP.5, продолжала разрабатывать простую методологию оценки результатов работы национальных транспортных систем, т.е. методологию определения индекса развития транспорта (ИРТ).

87. ИРТ призван стать мерилем эффективности работы национальных транспортных систем с акцентом на устойчивое развитие. Целевая группа намерена разработать показатели результативности, обеспечивающие простую и доказательную оценку вклада транспортного сектора в национальную экономику. Ожидается, что следующее совещание Целевой группы состоится в 2014 году, после завершения разработки проекта методологии.

Статистика транспорта

88. В 2013 году Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) разработала общие методологии и терминологию для согласования статистики, направленные на определение показателей устойчивого развития транспорта, включая методологии сбора и компиляции статистических данных об автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном и трубопроводном транспорте, а также о безопасности дорожного движения. Конечным результатом такого согласования станет расширение возможностей сопоставления и противопоставления международных статистических данных по транспорту. Подобный итог был достигнут в сотрудничестве с Евростатом и МТФ посредством разработки Общего вопросника (ЕЭК ООН/Евростат/МТФ), который затем был распространен в онлайн-режиме на всех официальных языках ЕЭК ООН.

89. Кроме того, был разработан и представлен на утверждение Комитета по внутреннему транспорту проект рекомендаций для правительств о процедурах и методологиях обследований движения по автомобильным дорогам и на железнодорожных линиях категории E, которые состоятся в 2015 году.

I. Безопасность на внутреннем транспорте

90. На протяжении 2013 года ЕЭК ООН продолжала выполнять функции платформы, на которой представители правительств, научных кругов и частного сектора обменивались мнениями и передовым опытом в области безопасности на внутреннем транспорте.

91. В феврале 2013 года ЕЭК ООН и правительство Бельгии в сотрудничестве с Международным союзом автомобильного транспорта организовали ежегодный Дискуссионный форум по безопасности на внутреннем транспорте, посвященный вопросу безопасных стоянок. Материалы Форума 2012 года были опубликованы в 2013 году совместно с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе и размещены в Интернете. Эти материалы включают

подборку документов по различным аспектам безопасности на внутреннем транспорте, подготовленных авторитетными экспертами от государственных и частных организаций.

J. Безопасность на железнодорожном транспорте

92. В октябре 2013 года Рабочая группа по железнодорожному транспорту организовала рабочее совещание по железнодорожной безопасности. На рабочем совещании были обобщены результаты и показатели деятельности нескольких международных организаций и правительств в области безопасности на железнодорожном транспорте. Были представлены и изучены наработки, передовая практика и примеры сотрудничества в деле налаживания безопасных железнодорожных перевозок. Итогом этой деятельности стали заключительные рекомендации, связывающие воедино все существующие инициативы, необходимые для развития безопасного железнодорожного транспорта.

III. Задачи на 2014 год и последующий период

A. Безопасность дорожного движения

93. Исполнительный комитет ЕЭК ООН официально одобрил создание в рамках WP.1 двух новых групп экспертов: по повышению безопасности на железнодорожных переездах и по дорожным знакам и сигналам. Они приступят к своей работе и проведению совещаний в начале 2014 года.

B. Международные стандарты в области транспорта и правовая структура

94. В настоящее время наиболее насущным вопросом является нахождение компромисса между более общими задачами Соглашения ЕСТР. Договаривающиеся стороны ЕСТР продемонстрировали желание решить имеющиеся проблемы, включая сложные взаимоотношения с правовым режимом Европейского союза.

95. Хотя меры, принятые в течение 2013 года для урегулирования проблем ЕСТР и внедрения цифрового тахографа, были конструктивными, для достижения консенсуса по предложениям о поправках необходимы дальнейшие усилия со стороны секретариата и мощный политический импульс.

C. Железнодорожный транспорт

96. Основной задачей в сфере железнодорожного транспорта будет достижение стремительного прогресса в переговорах по новой системе единого железнодорожного права на основе Совместной декларации о развитии евроазиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права.

D. Конвенция МДП

97. На данном этапе основной задачей, связанной с Конвенцией МДП, будет скорейшее возобновление беспрепятственного применения процедуры МДП в Российской Федерации. На момент подготовки настоящего доклада эта деятельность предполагала главным образом поощрение компромиссных решений текущих внутренних разногласий и как можно более надежное изолирование системы МДП от дестабилизирующего влияния кризиса, с тем чтобы он не распространился на другие Договаривающиеся стороны. Кроме того, перед нами стоит задача обеспечить любыми доступными дипломатическими средствами наличие в Российской Федерации функционирующего гарантийного объединения.

98. Кроме того, кризис обнажил необходимость внесения в Конвенцию МДП определенных поправок, которые в настоящее время обсуждаются. Во избежание подобных кризисов в будущем особое внимание следует уделять необходимости эффективного и своевременного оповещения о новых мерах контроля, а также функциям и обязанностям межправительственных органов МДП.

99. Важнее всего то, что этот кризис обнажил необходимость пересмотра способов покрытия гарантийной цепочкой своих обязательств, пересмотра условий соглашений о гарантиях между таможенной и национальными объединениями, а также обеспечения возможностей авторизации нескольких гарантов на одной территории. Все эти вопросы очень сложны и подлежат пересмотру в свете новых требований, предъявляемых нынешним кризисом.

100. Ну и последнее по порядку, но не по значимости: для неизменного успеха системы МДП в будущем ключевую роль будет играть оптимальное использование – причем юридически оформленное – новых технологий и электронного обмена данными.

E. Транспорт, охрана здоровья и окружающая среда

101. На четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (Париж, 14–16 апреля 2014 года) будет проведен обзор всей деятельности ОПТОСОЗ за последние пять лет. Декларация, которая будет принята на Парижском совещании, должна сообщить ОПТОСОЗ новую энергию, продлить ее мандат и обеспечить ресурсами для работы до 2019 года. Основными задачами являются сохранение политического импульса этой уникальной трехсторонней, межсекторальной и межправительственной деятельности, а также поддержание необходимого объема бюджетных, внебюджетных ресурсов и ресурсов в натуральном выражении для укрепления общеевропейского аспекта ОПТОСОЗ.

F. Внутренний водный транспорт

102. В сфере внутреннего водного транспорта основной задачей будет доработка в 2014 году или в начале 2015 года пятого пересмотренного издания ЕПСВВП, которое обеспечит общеевропейскую основу для всех судоходных правил, применяющихся к открытым для международного судоходства рекам и каналам, таким как Дунай, Мозель, Рейн и Сава. В 2014 году необходимо будет разработать и закрепить эффективные процедуры осуществления ЕПСВВП 5 и внесения в них поправок в целях рационализации работы различных междуна-

родных организаций и речных комиссий и обеспечения преемственности согласованных общеевропейских правил судоходства на внутреннем водном транспорте.

Г. Перевозка опасных грузов

103. Основной задачей Рабочей группы по перевозкам опасных грузов на 2014 год станет доработка и консолидация поправок к ДОПОГ и ВОПОГ, принятых с 2012 года. Важно провести эту деятельность в 2014 году, поскольку в намерение входит принятие указанных поправок Договаривающимися сторонами и их вступление в силу к 1 января 2015 года. Но прежде секретариату предстоит опубликовать сводные издания ДОПОГ 2015 года и ВОПОГ 2015 года.

104. Рабочая группа будет продолжать свою деятельность по обновлению ДОПОГ, ВОПОГ и МПОГ с целью подготовки к 2017 году соответствующих поправок с учетом новых потребностей в современных транспортных системах и новых задач в сфере надежности, безопасности или защиты окружающей среды и оценки рисков. Рабочая группа также будет продолжать текущую работу по использованию средств телематики, подготовке базы данных об авариях и предупреждению случаев взрыва расширяющихся паров кипящей жидкости (BLEVE).

105. Комитет ЭКОСОС будет стремиться работать в партнерстве с другими органами и организациями над обеспечением учета его рекомендаций в соответствующих международных правовых документах. 2014 год станет вторым годом его двухгодичного рабочего цикла, а посему двум его подкомитетам (ПОГ и СГС) предстоит завершить работу по всем темам программы их работы, таким как перевозка систем аккумуляции энергии, всеобщее признание сосудов под давлением ООН и других сосудов под давлением, классификация десенсибилизированных взрывчатых веществ и проч.

Н. Согласование правил в области транспортных средств

106. Всемирный форум WP.29 будет продолжать разрабатывать и обновлять правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года, а также глобальные технические правила ООН в рамках Соглашения 1998 года.

107. В контексте Соглашения 1958 года Всемирный форум рассмотрит вопрос о включении в текст Соглашения положений, касающихся международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС), с тем чтобы обеспечить возможность взаимного признания комплектных транспортных средств официально утвержденного типа. Будет разработано новое правило ООН № 0, которое станет исчерпывающим перечнем правил ООН, обязательных для целей МОУТКТС. Правилу присвоен номер 0, поскольку, будучи призванным определять, какие правила требуются для МОУТКТС, оно должно предвзвешивать все прочие правила. Ожидается, что на первом этапе и применительно к пассажирским транспортным средствам обязательными станут порядка 60 правил ООН. В дополнение к новому правилу ООН № 0 будут разработаны еще несколько правил ООН.