

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

Женева, 23–26 февраля 2016 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

Проект годового доклада о деятельности**вспомогательных органов Комитета в 2015 году****Годовой доклад о деятельности Отдела устойчивого
транспорта ЕЭК ООН в 2015 году****Записка секретариата**

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

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

Подготовка годового доклада для специалистов представляет собой также процесс познания, в ходе которого приветствуется информация о мнениях и замечаниях Комитета. В частности, Комитету предлагается:

- предоставить замечания по сути, а также по формату изложения проблем, достижений, вызовов и т.д.;
- дать рекомендации относительно улучшения наглядности этих результатов и будущего использования годового доклада.



I. Введение

1. Подпрограмма по транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) обеспечивает функционирование Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) и их вспомогательных органов. КВТ является единственным в своем роде межправительственным органом Организации Объединенных Наций, который занимается исключительно вопросами внутреннего транспорта и главная цель которого заключается в обеспечении безопасного, эффективного и экологически чистого развития внутреннего транспорта.

2. Основное внимание КВТ и его вспомогательные органы уделяют оказанию содействия в осуществлении 58 конвенций, соглашений и других правовых документов Организации Объединенных Наций, формирующих международный правовой режим функционирования внутреннего транспорта, включая автомобильные, железнодорожные, внутренние водные и интермодальные перевозки, а также перевозку опасных грузов и конструкцию транспортных средств. Работа КВТ осуществляется в виде стратегического диалога, нормативных мероприятий, аналитической деятельности, а также наращивания потенциала и оказания технической помощи. Его решения непосредственно влияют на повседневную жизнь людей и предприятий во всем мире.

3. 2015 год был важным годом для Организации Объединенных Наций, так как ее 193 государства-члена приняли повестку дня в области устойчивого развития, включающую в себя 17 целей в области устойчивого развития (ЦУР), призванных покончить с нищетой, создать более глобальное равенство и улучшить жизнь во всех уголках мира. Эта новая повестка дня, озаглавленная «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», явилась результатом работы знакового саммита по устойчивому развитию, проведенного 25–27 сентября в Центральных учреждениях ООН в Нью-Йорке. Участвовавшие в нем страны официально приняли историческую новую программу действий, сделав в ней упор на достижении устойчивости на экологическом, экономическом и социальном уровнях с целью обеспечить, чтобы любой успех в осуществлении этой программы был долговременным.

4. КВТ и Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН, которые всегда были в центре усилий по устойчивому развитию транспорта, приветствовали эту новую повестку дня и полностью ее приняли. В результате профильная деятельность КВТ в 2015 году была сосредоточена на стимулировании устойчивого транспорта и мобильности. Собственно сам Отдел, стараясь лучше выразить упор на устойчивости, к достижению которой он стремится вот уже нескольких лет, был переименован в Отдел устойчивого транспорта.

II. Достижения в 2015 году

5. В 2015 году в области устойчивого транспорта была выполнена большая часть подготовительной работы, которая будет освещаться в настоящем докладе. В данном разделе лишь кратко перечисляются некоторые достижения, которые будут более подробно описаны в соответствующих разделах.

6. Для начала следует отметить, что на семьдесят седьмой сессии КВТ, состоявшейся в феврале, сегмент, связанный с выработкой политики, был посвящен переосмыслению проблемы развития устойчивого городского транспорта и мо-

бильности для решения задач новой эпохи. На упомянутой сессии была подчеркнута необходимость отразить эти вопросы в ЦУР. Устойчивый транспорт, по сути, пронизывает всю ткань целей в области устойчивого развития.

7. Комитету по внутреннему транспорту был представлен, в частности для сегмента, связанного с выработкой политики, проект, касающийся устойчивого общественного транспорта и мобильности в городах, который был полностью опубликован позднее в 2015 году. В этом исследовании рассматриваются системы общественного транспорта в столицах 36 государств – членов ЕЭК ООН, а также сопоставляются их передовые методы и уровни достигнутого успеха. В нем популяризируются имеющаяся база знаний и уроки, извлеченные из опыта этих городов, а также обращается внимание на различные характеристики этих систем, которые, возможно, необходимо изменить для создания более устойчивых систем.

8. Третьей ЦУР является «Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте». Эта цель направлена, в частности, на сокращение вдвое смертности на дорогах к 2020 году. Безопасность дорожного движения является одной из областей, в которых КВТ добился за многие годы большого прогресса. В рамках подготовки среднесрочного обзора Десятилетия действий ООН, состоявшегося в ноябре в столице Бразилии, секретариат подготовил доклад об осуществлении под названием «Вместе с ЕЭК ООН на пути к безопасности». Чтобы поддержать процесс накопления знаний о стратегиях в области безопасности дорожного движения и закрепить успех проекта ForFITS, в 2015 году началось осуществление проекта SafeFITS. Проект SafeFITS, который во всех подробностях описывается в разделе, посвященном безопасности дорожного движения, станет инструментом, который позволит руководящим работникам принимать более обоснованные решения, касающиеся политики в области безопасности дорожного движения, путем прогнозирования последствий различных мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

9. Кроме того, в сфере пропаганды безопасности дорожного движения произошло захватывающее событие. В апреле 2015 года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций назначил г-на Жана Тодта своим Специальным посланником по безопасности дорожного движения. В то же время было решено, что секретариат Специального посланника будет размещаться в ЕЭК. Секретариат Специального посланника, финансируемый за счет внебюджетных ресурсов, начал функционировать в декабре 2015 года. Одновременно основное и конференционное обслуживание Специального посланника осуществлял Отдел устойчивого транспорта.

10. Важным событием года стала публикация глобального исследования по устойчивому транспорту, озаглавленного «Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт». В подготовке этого исследования участвовали под руководством ЕЭК все пять региональных комиссий ООН, Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД). В ней представлены стратегии развития внутреннего транспорта во всем мире. Это издание является наиболее полным исследованием такого рода. В нем рассматриваются экологические, социальные и экономические последствия политики в области внутреннего транспорта на каждом континенте.

11. Издания по перевозке опасных грузов и СГС остаются в числе лидеров продаж среди изданий Организации Объединенных Наций, предназначенных для продажи; так, версия ДОПОГ 2015 года стала вторым самым продаваемым изданием во всей системе ООН.

III. Транспорт и окружающая среда

12. В рамках сотрудничества между Отделом окружающей среды и Отделом устойчивого транспорта ЕЭК ООН в проведении обзоров результативности экологической деятельности (ОРЭД) сотрудники Отдела активно участвовали в подготовительных мероприятиях, миссиях по установлению фактов и составлении обзора транспортного сектора в рамках третьих ОРЭД Грузии и Беларуси. В настоящее время проводится третий ОРЭД Таджикистана. В соответствующих главах были охвачены все виды транспорта и все виды перевозок (пассажирские и грузовые перевозки, включая перевозку опасных грузов). Анализ транспортного сектора завершает раздел, содержащий выводы и рекомендации для органов государственной власти. Доклады по итогам ОРЭД адресованы главным образом правительственным должностным лицам, международным финансовым учреждениям, межправительственным и неправительственным организациям, гражданскому обществу, исследователям и деловому сектору.

Проект в интересах будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS)

13. Развитие проекта ForFITS продолжалось на основе успешного завершения этапа поддержки со стороны СРООН в 2014 году. Мероприятия в этом году касались стран, использующих его как инструмент политики, и включали в себя разработку дополнительных приложений ForFITS.

14. В рамках проекта, финансируемого Министерством окружающей среды Канады, изучается возможность использования ForFITS и на внедорожной подвижной технике, например на сельскохозяйственных тракторах.

Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)

15. В 2015 году одной из самых активных областей деятельности Комитета по оказанию правительствам поддержки в деле смягчения негативного воздействия транспорта на окружающую среду было осуществление Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОЗОС).

16. Ярким событием для ОПТОСОЗ в 2015 году явилось приглашение, полученное от министров транспорта стран – членов ЕС, в связи с накопленным ею опытом в деле поощрения активной мобильности, в частности езды на велосипеде. Интересно отметить, что ОПТОСОЗ была прямо упомянута в принятой на встрече министров транспорта в Люксембурге «Декларации о велосипедном движении как безопасном для климата способе передвижения» благодаря ее работе по составлению общеевропейского плана комплексного развития велосипедного движения.

17. В Париже была повторно начата эстафета ОПТОСОЗ как один из главных механизмов осуществления Парижской декларации о транспорте, охране здоровья и окружающей среде. 10–12 сентября 2015 года в Иркутске (Российская Федерация) было проведено весьма успешное ежегодное рабочее совещание-эстафета ОПТОСОЗ на тему «Развитие устойчивой городской мобильности для улучшения состояния здоровья и окружающей среды». Это рабочее совещание привлекло более 200 участников из 12 стран и позволило провести анализ воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека в городских условиях.

18. В 2015 году был организован ежегодный симпозиум ОПТОСОЗ на тему «Сокращение связанных с транспортом выбросов в целях улучшения состояния окружающей среды и здоровья людей». На нем были рассмотрены вызовы и оптимальная практика в области смягчения последствий вредных выбросов – ПГ, загрязнителей воздуха и шума – транспортного сектора. Участники симпозиума подробно обсудили вопрос о том, как сокращение выбросов парниковых газов и загрязнителей воздуха на транспорте может привести к улучшению состояния окружающей среды и здоровья человека в соответствии с приоритетной целью 3 Парижской декларации. Итоги работы этого симпозиума будут доведены до сведения Восьмой Конференции министров «Окружающая среда для Европы», которая состоится в Батуми (Грузия) 8–10 июня 2016 года.

IV. Аналитическая деятельность и опубликованные издания

A. Издание «Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт»

19. Событием года стала публикация издания «Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт», в котором содержится сбалансированный и сопоставительный обзор прогресса и проблем, отмечаемых в глобальных усилиях по достижению перехода к устойчивому развитию транспорта с точки зрения внутренних видов транспорта.

20. Обзор, содержащийся в этом издании, является сбалансированным, поскольку в нем признано, что транспорт создает негативные внешние последствия, но в то же время является предварительным условием социального и экономического развития. Обзор является сопоставительным, потому что в нем рассматривается совокупный опыт пяти региональных комиссий ООН и таких глобальных заинтересованных сторон, как Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД). Это издание способствует при этом углубленному и реалистичному пониманию пяти определяющих аспектов устойчивого развития транспорта – доступности, разумной цены, безопасности, физической безопасности и экологической эффективности.

21. Общим элементом является то, что транспорт играет ключевую роль в переходе к устойчивым обществам, но необходима твердая политическая воля, чтобы разорвать связь между транспортом и такими его последствиями, как парниковые газы, загрязнение воздуха и дорожно-транспортные происшествия. Кроме того, путем предоставления доступа к рынкам и интегрирования в цепочки поставок транспорт играет ключевую роль в экономическом развитии и выступает локомотивом роста. Однако многие люди не могут воспользоваться доступным и экологичным транспортом, а у многих стран отсутствует эффективный доступ к мировым рынкам. Одно из главных политических посланий состоит в том, что для осуществления этого перехода транспорт в интересах устойчивого развития необходимо рассматривать в качестве политического и финансового приоритета развития среди различных групп населения и географических регионов.

B. Издание «Устойчивый общественный транспорт и городская мобильность»

22. Издание «Устойчивый общественный транспорт и городская мобильность» содействует распространению накопленных знаний об устойчивой городской мобильности, а также уроков, извлеченных из их применения. В частности, в нем содержатся результаты анализа систем городского транспорта, осуществленного

в 36 столичных городах региона ЕЭК, и обращается внимание на различные характеристики этих систем, которые, возможно, необходимо изменить для создания более устойчивых систем.

23. В проведенном анализе рассматриваются, в частности, спрос на услуги городской мобильности и его распределение между различными видами транспорта с учетом доступности и комфортности городского общественного транспорта. В нем изучаются такие проблемы, как пробки, безопасность дорожного движения и загрязнение окружающей среды, включая изменение климата, а также критически оценивается растущая популярность неавтомобильного транспорта в городских районах.

V. Статистика транспорта

24. С целью определения показателей устойчивого развития транспорта Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) разработала общие методологии и терминологию для согласования статистики. К их числу относятся методологии, касающиеся сбора и компиляции статистических данных об автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном и трубопроводном транспорте и о безопасности дорожного движения (работа велась в сотрудничестве с Евростатом и Международным транспортным форумом (МТФ)) и направленные на улучшение сопоставимости статистики транспорта на международном уровне. Для рационализации процедур сбора данных в области транспорта был распространен в онлайн-режиме на всех официальных языках ЕЭК ООН общий вопросник (ЕЭК ООН/Евростат/МТФ). КВТ также утвердил резолюции и рекомендации для правительств в отношении процедур и методологий, используемых при обследованиях движения по автомобильным дорогам и на железнодорожных линиях категории E.

25. В 2015 году были выпущены два крупных электронных издания: бюллетень статистики транспорта ЕЭК ООН и бюллетень дорожно-транспортных происшествий ЕЭК ООН. Впервые были также проанализированы данные, хотя и кратко.

VI. Нарращивание потенциала и техническая помощь

26. В 2015 году Отдел устойчивого транспорта оказывал поддержку осуществлению правовых документов ООН в области транспорта путем предоставления консультативных услуг и совместной организации рабочих совещаний. К этим мероприятиям относятся, например, рабочие совещания по правовым документам ООН (Женева, февраль 2015 года), транспортной связности (Женева, сентябрь 2015 года; Вена, ноябрь 2015 года), безопасности дорожного движения (Женева, март и май 2015 года; Алматы, сентябрь 2015 года) и осуществлению субрегиональных проектов. На сессии Проектной рабочей группы СПЕКА по транспорту и пересечению границ (Алматы, сентябрь 2015 года) решались вопросы устойчивого развития транспортной системы, региональной связности, более полной интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и укрепления потенциала стран – участниц СПЕКА для улучшения национальных систем управления безопасностью дорожного движения. В рамках осуществления проектов в области региональной инфраструктуры (ЕАТС, ТЕА и ТЕЖ) и сотрудничества с региональными транспортными организациями (ОЧЭС, ТОЮВЕ, ЦЕИ) Отдел устойчивого транспорта работал над улучшением интермодальных перевозок и связности и облегчением процедур пересечения границ и содействовал региональному сотрудничеству и интеграции. В сотрудничестве с Пограничным колледжем ОБСЕ для руководящего состава (Душанбе, октябрь

2015 года) ЕЭК ООН организовала рабочие совещания для стран – участниц СПЕКА с целью повысить уровень знаний и потенциал 50 национальных экспертов по правовым документам, касающимся облегчения процедур пересечения границ.

А. Евро-азиатские транспортные связи (ЕАТС)

27. В проекте ЕАТС участвуют 38 стран, через территорию которых проходят сухопутные маршруты между двумя континентами. Сессии Группы экспертов по ЕАТС были проведены в Женеве (2–3 февраля 2015 года), Душанбе (9–10 июня 2015 года; под эгидой ОБСЕ) и Стамбуле (20–21 октября 2015 года; в сотрудничестве с Тюркским советом, выступившим организатором сессии).

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

28. В 2015 году деятельность в рамках ТЕА включала проведение трех рабочих совещаний по таким темам, как управление безопасностью дорожного движения, финансирование автодорожной инфраструктуры и оценка воздействия на окружающую среду. Руководящий комитет дал Центральному управлению проекта ТЕА (ЦУП) мандат на содействие подготовке докладов, касающихся безопасности дорожного движения, финансирования дорог и стратегии для проекта ТЕА и основанных на информации, собранной на рабочих совещаниях, проводившихся в нынешнем году.

29. В 2015 году руководители проекта ТЕЖ тесно сотрудничали с секретариатом SC.2 в подготовке общей методологии для генерального плана высокоскоростной железнодорожной сети в регионах ЕЭК и ТЕЖ. В апреле ЦУП проекта ТЕЖ организовал в сотрудничестве с правительством Турции рабочее совещание на тему «Межгосударственная координация работ по обслуживанию транспортных коридоров». Такие нерешенные административные вопросы, как контракт заместителя руководителя проекта и новое соглашение с принимающей страной о ЦУП ТЕЖ, находятся в стадии доработки, и, как ожидается, эти документы будут подписаны в 2015 году.

Д. Специальная программа Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА)

30. Юбилейная 20-я сессия Проектной рабочей группы СПЕКА по транспорту и пересечению границ состоялась в Алматы (Казахстан) 10–11 сентября 2015 года. Организатором этой сессии выступило Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан, и она была организована совместно ЕЭК ООН и Экономической и социальной комиссией ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). На ней были представлены национальные планы развития транспортной инфраструктуры, включая деятельность по устранению узких мест (физического и нефизического характера), а также прогресс в области присоединения к транспортным конвенциям ООН и их применения. Обеспечение качества и надежности транспортных данных остается проблемой в большинстве стран – членов СПЕКА. Поскольку транспорт включен в качестве показателя в несколько целей в области устойчивого развития, то пришло время заняться решением этой проблемы. Таким образом, было решено, что в будущих мероприятиях по оказанию технической помощи приоритет будет отдан сбору и обработке данных

в транспортном секторе с уделением особого внимания безопасности дорожного движения.

31. К сессии ПРГ-ТПГ было приурочено проведение рабочего совещания по наращиванию потенциала в области безопасности дорожного движения, на котором страны – члены СПЕКА осветили сложившуюся у них ситуацию с безопасностью дорожного движения, поделились опытом по разработке правовой и нормативной базы для обеспечения безопасности дорожного движения и по созданию системы управления безопасностью дорожного движения. Сбор и анализ данных о безопасности дорожного движения, проводимые с целью мониторинга и оценки ситуации и установления стратегических целей в области обеспечения безопасности дорожного движения, были сочтены одной из ключевых задач на предстоящие годы.

VII. Безопасность дорожного движения

A. Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)

32. Было начато осуществление отдельного самостоятельного проекта, касающегося безопасных будущих систем внутреннего транспорта (SafeFITS), с целью разработки модуля безопасности дорожного движения и, следовательно, оказания поддержки проведению Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения. Этот проект финансируется МСАТ.

33. Модуль дорожной безопасности SafeFITS, в котором используются принципы ForFITS, призван облегчить принятие решений, основанных на имеющихся знаниях и касающихся политики обеспечения дорожной безопасности, с целью снижения уровня травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. SafeFITS был задуман главным образом для оказания помощи правительствам и директивным органам в принятии решений относительно наиболее подходящих стратегий и мер, направленных на достижение ощутимых результатов в деле повышения безопасности дорожного движения. Эта модель будет основываться на данных о безопасности дорожного движения, накопленных за длительный период, и на связях между несколькими параметрами безопасности дорожного движения, и, как ожидается, она позволит получить информацию о различных сценариях безопасности дорожного движения на основе выбранных стратегий и мер.

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

34. Финансируемый по линии СРООН проект «Укрепление национального потенциала отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой по управлению безопасностью дорожного движения» призван помочь Албании, Грузии, Доминиканской Республике и Вьетнаму укрепить их потенциал в области систем управления безопасностью дорожного движения путем эффективного учета и улучшения национальных показателей безопасности дорожного движения. Этот трехлетний проект был запущен в 2015 году и осуществляется ЕЭК ООН, ЭКЛАК и ЭСКАТО.

С. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения ООН и достижения в области нормативно-правовой работы

35. Вторая Всемирная конференция высокого уровня по безопасности дорожного движения была проведена 18–19 ноября 2015 года в Бразилии. В качестве вклада ЕЭК в работу этой конференции ею был опубликован доклад «Вместе с ЕЭК ООН на пути к безопасности». На основе пяти основных направлений Глобального плана ЕЭК ООН определила 11 целей для того, чтобы сформулировать свой стратегический подход к безопасности дорожного движения в течение Десятилетия. В этом докладе подробно рассматривается каждая из этих целей – от защиты уязвимых участников дорожного движения до повышения осведомленности о безопасности дорожного движения, от повышения безопасности транспортных средств до смягчения последствий дорожно-транспортных происшествий. В нем приводится всесторонний обзор, включая ход выполнения этих целей и основные результаты в их достижении, а также содержатся описания конкретных инициатив КВТ ЕЭК ООН и информация о вызовах, стоящих перед заинтересованными сторонами, занимающимися вопросами обеспечения безопасности дорожного движения в мире. Один из основных выводов, к которому приходят авторы этого доклада, заключается в том, что политическая воля, внедрение и использование национальных стратегий являются, вероятно, решающим фактором, способствующим достижению главной цели: к 2020 году вдвое сократить число случаев смерти и травм в мире в результате дорожно-транспортных происшествий. С этим докладом можно ознакомиться в настоящее время на веб-сайте ЕЭК ООН.

VIII. Железнодорожный транспорт

36. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) в 2015 году занималась рядом проблемных вопросов в области железнодорожного транспорта. В ходе сессии Рабочей группы в сотрудничестве с МСЖД было организовано одно рабочее совещание по вопросу о тенденциях и вызовах в области безопасности на железнодорожном транспорте, которое заинтересовало многих делегатов от некоторых стран и международных организаций. Внимание было уделено следующим вопросам:

- состоялось обсуждение проблем железнодорожной безопасности, и был представлен экспериментальный этап создания международного центра мониторинга железнодорожной безопасности;
- были приняты предложения о поправках к Европейскому соглашению о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), подготовленные в консультациях с Европейским железнодорожным агентством (ЕЖДА);
- были представлены и обсуждены сотрудничество с Центром передового опыта ЕЭК ООН по ГЧП и размещение на веб-сайте Рабочей группы инструмента, который позволяет оценивать инвестиции в железнодорожную инфраструктуру в рамках механизмов партнерства государственного и частного секторов;
- были представлены и обсуждены тематические исследования по реформе железных дорог;
- состоялось обсуждение новой конвенции по облегчению условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы;

- были обсуждены и одобрены пересмотренные показатели производительности железнодорожного транспорта;
- была обсуждена и одобрена подготовка плана действий для мониторинга осуществления нового приложения 9 к Конвенции о согласовании.

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

38. В 2016 году Группа экспертов будет продолжать свою работу, уделяя основное внимание:

- а) координации подготовки и/или обзора уже подготовленных документов, необходимых для железнодорожных перевозок, соответствующими международными ассоциациями, имеющими отношение к железнодорожной отрасли, с учетом подготовленного проекта правовых положений;
- б) мониторингу результатов проверок проекта правовых положений на практике и подготовке соответствующих рекомендаций.

IX. Внутренний водный транспорт

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)

39. После утверждения в ноябре 2014 года пятого пересмотренного издания ЕПСВВП в 2015 году были опубликованы печатная и онлайн-версии ЕПСВВП на английском, русском и французском языках. Следующим шагом будет пересмотр резолюции № 59, содержащей инструкции по сигнальным знакам, регулирующим судоходство по водным путям, в целях приведения ее в соответствие с пятым пересмотренным изданием ЕПСВВП.

40. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) утвердила последующие поправки к приложению II к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП). Началось обсуждение вопроса о том, как привести Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Протокол к СЛКП) в соответствие с пересмотренными приложениями к СМВП.

41. Были согласованы несколько обновлений резолюций 57а и 63 КВТ для отражения изменений, произошедших в речных информационных системах. Наиболее значительно была обновлена резолюция № 48, содержащая рекомендацию, касающуюся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства, и приложение к ней. Пересмотр этой резолюции направлен на облегчение использования электронных карт для внутреннего судоходства в Европе и обновление на основе последних версий стандартов СОЭНКИ ВС, включая минимальные требования, предъявляемые к СОЭНКИ ВС в режиме передачи информации, и батиметрическую электронную навигационную карту для внутреннего судоходства, с целью согласования ее текста с други-

ми международными правилами, например правилами Центральной комиссии судоходства по Рейну и Европейского союза.

X. Интермодальные перевозки и логистика

42. После утверждения в 2014 году Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) Комитетом по внутреннему транспорту, Международной организацией труда (МОТ) и Международной морской организацией (ИМО) знание этого кодекса распространяется по всей отрасли благодаря его наличию на всех официальных языках ООН. Кроме того, некоторые правительства приняли решение о его переводе на местные языки (например, на немецкий язык). Помимо этого, некоторые правительства включают этот кодекс в национальное законодательство: например, в начале 2016 года его планируется включить как одно из требований в законодательство Южной Африки.

43. Деятельность Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) была еще больше посвящена обмену оптимальной практикой в области интермодальных перевозок и логистики, и ее кульминационной точкой явилось рабочее совещание «Интермодальный подход приводит к устойчивости», проведенное в конце 2015 года. Была значительно обновлена имеющаяся информация о стратегиях интермодальных перевозок, что должно помочь государствам-членам понять, как развивать их сектор интермодальных перевозок наиболее эффективным образом.

XI. Облегчение пересечения границ и Конвенция МДП

МДП

44. Что касается применения Конвенции МДП, то 2015 год был по-прежнему отмечен так называемым «кризисом МДП», начавшимся в 2013 году, когда в соответствии с решением Федеральной таможенной службы (ФТС) Российской Федерации все большее число таможен стали отказываться от принятия гарантий МДП, выданных иностранными национальными объединениями, и взамен требовать оформления перевозчиками национальной гарантии. Несмотря на продолжавшиеся усилия руководящих органов МДП, а также усилия, предпринимавшиеся на национальном уровне, российские таможенники отказывались принимать книжки МДП. Однако к концу года блеснула небольшая искра надежды, когда вслед за распространением проекта указа, содержащего перечень из тридцати девяти пунктов пропуска через границу, на которых будут вновь приниматься к оформлению книжки МДП, некоторые из этих пунктов приступили к оформлению перевозок по процедуре МДП.

45. В 2015 году Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), и Административный комитет МДП (АС.2) продолжали обсуждать различные предложения, представленные правительством Российской Федерации и направленные, в частности, на то, чтобы обеспечить большую прозрачность в функционировании международной системы гарантий и предусмотреть для государственных бюджетов большую определенность в том, что касается компенсации за нарушения Конвенции. В этих условиях АС.2 просил Исполнительный совет МДП (ИСМДП) провести полную оценку различных вариантов, чтобы привести гарантии МДП в большее соответствие с усилиями таможенных органов, направленных на обеспечение полного гарантийного покрытия таможенных пошлин и сборов, о которых идет речь.

46. 2015 год стал не только годом, когда отмечалась сороковая годовщина Конвенции МДП, заключенной 17 ноября 1975 года, но и годом, когда число ее Договаривающихся сторон достигло шестидесяти девяти после присоединения к ней в июне Исламской Республики Пакистан. Это событие, как ожидается, будет способствовать активизации регионального развития и интеграции, особенно вдоль региональных торговых коридоров, связывающих 10 членов Организации экономического сотрудничества (Азербайджан, Афганистан, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан, Турцию и Узбекистан), все из которых будут теперь Договаривающимися сторонами МДП.

47. Усилия по компьютеризации процедуры МДП (eTIR) получили важный импульс, когда на своей сессии, проходившей в июне 2015 года, WP.30 поддержала версию 4.1 Справочной модели eTIR в качестве основы будущей деятельности своих вспомогательных групп экспертов: Неофициальной специальной группы экспертов по техническим и процедурным аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) и Группы экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.2). Группа экспертов по правовым аспектам провела свою первую сессию в ноябре 2015 года.

48. В 2015 году началась реализация совместного пилотного проекта eTIR ЕЭК ООН – МСАТ между Ираном (Исламской Республикой) и Турцией, в рамках которого в ноябре 2015 года была успешно осуществлена первая перевозка eTIR. В осуществлении финансируемого по линии СРООН проекта под названием «Укрепление способности развивающихся стран и стран с переходной экономикой принимать меры для облегчения законного пересечения границ и поощрения регионального сотрудничества и интеграции», который поддерживает процесс компьютеризации МДП, был достигнут значительный прогресс, и его реализация была продлена до июня 2016 года.

49. WP.30 инициировала разработку нового приложения 10 к Конвенции о согласовании 1982 года, касающегося упрощения процедур регулирования и контроля в морских портах. В связи с пересмотром Международной конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (январь 1952 года) она также получила первый проект предлагаемой новой конвенции о международных перевозках пассажиров по железной дороге.

50. Террористические акты и преступная деятельность могут привести к разрушению инфраструктуры, от которой мы зависим в нашей повседневной жизни. Эта инфраструктура, зачастую называемая «инфраструктурой первостепенной важности», включает в себя различные транспортные объекты – от интермодальных транспортных узлов и логистических центров до железнодорожных и автодорожных мостов и туннелей. В связи с пленарной сессией Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) 8 сентября 2015 года в Женеве было организовано рабочее совещание на тему «Уязвимость и безопасность транспортной инфраструктуры первостепенной важности».

ХII. Правила в области транспортных средств – Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

51. В 2015 году вступили в силу два новых текста правил Организации Объединенных Наций по транспортным средствам, которые были включены в Соглашение 1958 года в качестве приложений и направлены на улучшение показателей безопасности и экологических характеристик транспортных средств, и были приняты еще два текста правил:

- новые Правила № 134, касающиеся характеристик безопасности транспортных средств, работающих на водороде (ТСВТЭ), и содержащие требования в отношении безопасной эксплуатации ТСВТЭ с учетом установленных на них систем хранения компримированного водорода;
- новые Правила № 135 ООН, касающиеся бокового удара о столб (БУС) и содержащие более жесткие требования в отношении характеристик безопасности транспортных средств в случае бокового удара о столб;
- новые Правила ООН, касающиеся двухколесных транспортных средств с электрическим приводом – электрических транспортных средств категории L (ЭТС-L), принятые в ходе сессии WP.29 в июне 2015 года и содержащие требования в отношении безопасной эксплуатации ЭТС-L с учетом установленных на них систем аккумулирования электрической энергии;
- новые Правила ООН, касающиеся лобового столкновения, с уделением особого внимания удерживающим системам (ЛСУС), принятые в ходе сессии WP.29 в ноябре 2015 года и содержащие более жесткие требования в отношении характеристик безопасности транспортных средств в случае лобового столкновения о барьер безопасности со 100-процентным перекрытием.

52. Наряду с этим 90 поправок к уже действующим правилам ООН, внесенные в целях их обновления, позволили привести их в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик. В частности, в июне 2015 года WP.29 принял поправку к Правилам № 51 ООН (шум) в рамках Соглашения 1958 года, которая устанавливает более строгие требования к испытаниям для измерения уровня шума, таким образом обеспечивая большее соответствие фактическим условиям эксплуатации транспортных средств.

53. В 2015 году WP.29 также продолжил разработку эксплуатационных требований, касающихся интеллектуальных транспортных систем и систем помощи водителю автоматизированного транспортного средства, заложив, таким образом, основу для производства будущих автономных транспортных средств. С этой целью WP.29 перераспределил некоторую часть своих ресурсов в рамках неофициальной рабочей группы по ИТС/автоному вождению (ИТС/АВ) для надлежащего учета и отражения стремительного технологического прогресса в этой области. На своей сессии в марте 2015 года WP.29 одобрил программу работы ИТС/АВ в контексте вызовов, связанных с автоматизацией транспортных средств.

54. В марте 2015 года WP.29 завершил многолетнюю работу над поправками к Глобальным техническим правилам № 3 (торможение мотоциклов) и № 4 (всемирный цикл испытаний на выбросы двигателями большой мощности (ВСБМ)), приняв их.

ХIII. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

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

56. Договаривающимися сторонами СПС являются 49 стран, включая Марокко, Саудовскую Аравию и Тунис. СПС также популяризируется среди таких других стран Средиземноморья, как Алжир и Иордания. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) является органом, ответственным за обслуживание СПС. Основное внимание в СПС сосредоточено на международных перевозках, однако все большее число стран переносят положения СПС в свое национальное законодательство, регулирующее перевозки холодильным транспортом.

57. Поправки к СПС, направленные на запрещение допущения кузовов с брезентовым верхом в контексте СПС, и прочие положения, касающиеся контроля изотермических транспортных средств, транспортных средств-ледников, транспортных средств-рефрижераторов или отапливаемых транспортных средств, вступили в силу 30 сентября 2015 года.

58. На своей сессии в 2015 году WP.11 приняла методы расчета средней поверхности кузова автомобилей-фургонов без окон в грузовом отделении, и иллюстрации к трем принятым методам были включены в Справочник СПС. Были также приняты положения, касающиеся автономных транспортных средств и неавтономных транспортных средств, и переходное положение относительно неавтономных транспортных средств, находящихся в эксплуатации. Для включения в Справочник СПС были приняты комментарии, разъясняющие термины «незначительные и ограниченные изменения», «количество и толщина изоляционного материала», «зарегистрировано» или «поставлено на учет», и критерии расчета общего объема изоляционного материала.

59. Благодаря сотрудничеству с проектом ЕвроМед была завершена разработка «дорожной карты» по присоединению к Соглашению СПС и его осуществлению.

XIV. Перевозка опасных грузов, классификация опасности и маркировка химической продукции

60. Под эгидой Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) Организация Объединенных Наций разработала механизмы согласования критериев классификации химической продукции по видам опасности и соответствующие коммуникационные средства (маркировку и памятки по технике безопасности), а также механизмы согласования условий перевозки для всех видов транспорта. Речь идет о Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС) и о Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовых правилах, называемых обычно «Оранжевой книгой».

61. ЕЭК ООН обеспечивает секретариатское обслуживание органов ЭКОСОС, ответственных за эти механизмы (т.е. Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции и его вспомогательных органов), и органов КВТ, ответственных за соответствующие региональные соглашения и обеспечивающих их эффективное осуществление в области перевозки опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом.

62. В Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС) содержатся критерии классификации химической продукции, охватывающие все виды химической опасности (физические опасности и опасности для здоровья или окружающей среды), и инструменты информирования об опасности (маркировка и памятка по технике безопасности), предназначенные для использования не только в контексте перевозок, но и в

связи с поставками, хранением, безопасностью труда и защитой окружающей среды.

63. Рекомендации Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов адаптируют СГС к транспортному контексту и касаются таких условий перевозки на всех видах транспорта, как составление перечня опасных грузов, упаковка, маркировка, проведение спасательных работ и перевозка в переносных цистернах, а также предусматривают – в Руководстве по испытаниям и критериям – методы испытаний на выявление физической опасности.

64. Во исполнение резолюции 2015/7 ЭКОСОС Комитет ЭКОСОС начал новый двухгодичный период работы 2015–2016 годов, а секретариат ЕЭК ООН опубликовал шестое пересмотренное издание СГС, девятнадцатое пересмотренное издание Типовых правил и шестое пересмотренное издание Руководства по испытаниям и критериям.

65. На региональном уровне, в соответствии с той же резолюцией, девятнадцатое пересмотренное издание Типовых правил было рассмотрено Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.15) ЕЭК ООН и участниками ее совместных совещаний с ОТИФ и Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР). В результате был принят ряд проектов поправок к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Правилам международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ) и Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

66. WP.15 также приняла проекты конкретных поправок к ДОПОГ, касающихся, например, письменных инструкций, которые должны находиться на транспортном средстве, электрооборудования транспортных средств, а также использования сжиженного природного газа (СПГ), компримированного природного газа (КПГ) и сжиженного нефтяного газа (СНГ) в качестве топлива для транспортных средств, перевозящих опасные грузы

67. В 2015 году были также подготовлены проекты поправок к ВОПОГ, но большинство поправок, находящихся в стадии обсуждения, будут, как ожидается, окончательно подготовлены в январе 2016 года.

68. Все эти проекты поправок должны быть представлены соответственно Договаривающимся сторонам ДОПОГ, ВОПОГ и МПОГ для принятия в 2016 году и вступления в силу 1 января 2017 года.

69. Административный комитет ВОПОГ предоставил отступление, допускающее использование СПГ в качестве топлива для обеспечения движения судна вместо дизельного топлива, на экспериментальной основе на одном новом танкере в соответствии со стратегиями охраны окружающей среды и сокращения выбросов. В настоящее время положениями ВОПОГ разрешается использовать только жидкое топливо с температурой вспышки не ниже 55 °С. Он также предоставил еще одно отступление, позволяющее использовать мембранные танки для перевозки СНГ на том же танкере.

70. Работа ЕЭК ООН по обеспечению выполнения вышеуказанных правовых документов и рекомендаций, а также доступа к ним способствует безопасному обращению с химическими веществами на протяжении всего их жизненного цикла (производство, хранение, перевозка, профессиональное и потребительское использование).

71. Хотя осуществление рекомендаций по перевозке опасных грузов может существенно различаться в зависимости от национальных процедур принятия законов или обновления правил, многие страны разработали национальное законо-

дательство, регулирующее перевозку опасных грузов на внутреннем транспорте, основываясь полностью или частично на правовых документах ЕЭК ООН. Это касается и перевозки опасных грузов между странами — представителями некоторых регионов или общих рынков.

72. Например, правила, регулирующие внутренние перевозки в Австралии, Бразилии, Канаде, Малайзии и Соединенных Штатах Америки, основаны на Рекомендациях по перевозке опасных грузов – Типовых правилах Организации Объединенных Наций, тогда как национальное законодательство Таиланда – как на ДОПОГ, так и на Типовых правилах.

73. В Европейском союзе положения ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ применяются для внутренних перевозок на основе Директивы 2008/68/ЕС о перевозке опасных грузов, с внесенными в нее изменениями, Европейского парламента и Совета.

74. Страны Южноамериканского общего рынка (МЕРКОСУР) (Аргентина, Бразилия, Парагвай и Уругвай) применяют соглашение о перевозке опасных грузов, основанное на Типовых правилах, МПОГ и ДОПОГ, в то время как страны Андского сообщества (Колумбия, Многонациональное Государство Боливия, Перу и Эквадор) разработали проект правил, который основан на Типовых правилах, ДОПОГ и МПОГ и который все еще находится в стадии рассмотрения.

75. Что касается стран Юго-Восточной Азии, то в протоколе № 9 к Рамочному соглашению АСЕАН об облегчении транзита грузов предусматривается упрощение процедур и требований в отношении транзитных перевозок опасных грузов в странах Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) на основе Типовых правил и ДОПОГ. Кроме того, в приложении I (перевозка опасных грузов) к Соглашению о трансграничных перевозках в субрегионе Большого Меконга также содержатся положения об обязательном применении Типовых правил и ДОПОГ в отношении трансграничных перевозок.

76. И наконец, страны – члены Центральноафриканского экономического и валютного сообщества (Габон, Демократическая Республика Конго, Камерун, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея) приняли в области перевозки опасных грузов автомобильным транспортом правила, которые частично основываются на прежних положениях ДОПОГ, но не полностью соответствуют Типовым правилам. Национальные стандарты по перевозке опасных грузов в Замбии основаны на Типовых правилах.

77. Участие секретариата в работе двух рабочих совещаний по безопасности дорожного движения, организованных совместно с ЭКА и ИКАП, явилось хорошей возможностью для повышения информированности африканских стран и содействия присоединению к ДОПОГ. Кроме того, секретариат принял участие в нескольких мероприятиях ЕвроМед, предназначенных для содействия присоединению к ДОПОГ нескольких стран Средиземноморья, которые еще не являются сторонами Соглашения.

78. Что касается классификации опасности и маркировки химической продукции, то среди стран, которые уже внедрили Согласованную на глобальном уровне систему (СГС), продолжается обновление правовых документов или национальных стандартов в соответствии с положениями ее пересмотренных изданий. Например, 25 июля 2015 года Европейский союз опубликовал седьмой адаптированный к научно-техническому прогрессу вариант Регламента (ЕС) № 1272/2008.

79. В 2015 году ряд стран издал новые или внес изменения в прежние правовые документы, стандарты или руководящие правила в целях внедрения Согласованной на глобальном уровне системы. К этим странам относятся, например, Филиппины (административное постановление от 19 мая, касающееся правил

и процедур, призванных обеспечить внедрение СГС), Мексика (официальный стандарт по внедрению СГС на рабочем месте от 9 октября), Канада (пересмотренные правила обращения с опасными веществами, касающиеся внедрения СГС на рабочем месте, от 11 февраля), Аргентина (резолюция от 10 апреля о внедрении СГС на рабочем месте) и Кыргызстан (постановление правительства от 9 февраля об утверждении Положения о системе классификации опасностей химических веществ/смесей и требованиях к элементам информирования об опасности: маркировке и Паспорту безопасности). В других странах продолжается работа над пересмотром и изменением правовых документов, стандартов и руководящих правил в целях скорейшего внедрения Согласованной на глобальном уровне системы.

80. В некоторых других странах в этом году был завершен переходный период, предоставленный для достижения полного соблюдения законов о внедрении СГС, принятых до 2015 года: Бразилии, Сербии, Соединенных Штатах Америки, Турции, Швейцарии, 28 странах – членах Европейского союза и 3 странах Европейской экономической зоны.

81. Различные проекты и мероприятия, связанные с внедрением СГС, были завершены, начаты или продолжались в 2015 году в Бенине, Боливии, Бурунди, Гаити, Гватемале, Демократической Республики Конго, Кирибати, Колумбии, Кыргызстане, Мали, Мексике, Таджикистане, Того и Тунисе.

Приложение

Некоторые из основных достижений 2015 года

<p>Число Договаривающихся сторон увеличилось до 1 709 в результате присоединения 10 новых государств.</p> <p>«Дорожные карты», призванные содействовать присоединению к транспортным конвенциям ООН и их осуществлению:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Благодаря сотрудничеству с проектом ЕвроМед подготовлены два новых проекта – по ЕСТР и по СПС, которые дополняют серию, уже состоящую из «Дорожной карты» по ДОПОГ, Справочника МДП и Справочника WP.29. <p>Аналитическая деятельность и публикации:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт. • Устойчивый общественный транспорт и городская мобильность – анализ систем городского транспорта, осуществленный в 36 столичных городах региона ЕЭК ООН. • Анализ шлемов. • Вместе с ЕЭК ООН на пути к безопасности. • Бюллетени статистики транспорта и дорожно-транспортных происшествий ЕЭК ООН. <p>Диалог по вопросам политики, аналитическая деятельность и техническая помощь:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Начата разработка проекта «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS) – безопасность дорожного движения» после того, как МСАТ обеспечил его финансирование. • Достигнут значительный прогресс в разработке нового модуля ForFITS для внедорожной подвижной техники благодаря финансированию правительства Канады. • Начато осуществление финансируемого по линии СРООН проекта по обследованиям состояния безопасности дорожного движения. • Достигнут прогресс в осуществлении финансируемого по линии СРООН проекта по обмену данными между таможенными органами. • Транспорт посвящены главы в проведенных под руководством Отдела окружающей среды ЕЭК ООН обзорах результативности экологической деятельности (ОРЭД) Беларуси и Таджикистана. • В сотрудничестве с правительством Франции проведено основное рабочее совещание по ИТС, увязанное с Всемирным конгрессом по ИТС в Бордо. • Организованы несколько рабочих совещаний и «круглых столов», например основное рабочее совещание по ИТС и рабочее совещание WP.24 под названием «Интермодальный подход приводит к устойчивости». <p>Получили импульс основные проекты по сотрудничеству:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Начата реализация совместного пилотного проекта eTIR ЕЭК ООН – МСАТ между Ираном (Исламской Республикой) и Турцией, в рамках которого в ноябре 2015 года была успешно осуществлена первая перевозка eTIR. • ТЕА – завершены организационно-распорядительные мероприятия по утверждению руководителя проекта; проект сотрудничества стратегически переориентирован на безопасность дорожного движения, ИТС и финансирование.
--

- ТЕЖ – достигнута договоренность о переводе управления проекта в Белград (Сербия); запущен будущий основной элемент проекта сотрудничества – Генеральный план для высокоскоростного железнодорожного пути.
- ЕАТС – третий этап приближается к завершению.
- ОПТОСОЗ, обслуживаемая совместно Отделами окружающей среды и устойчивого транспорта ЕЭК ООН и ЕРБ ВОЗ: проведены рабочие совещания в Иркутске и Москве, достигнут прогресс в области общеевропейского генерального плана, касающегося велосипедных маршрутов и полос.

Достижения в области нормативно-правовой работы

Правила в области транспортных средств:

- Вступили в силу два новых текста правил ООН по транспортным средствам, которые были включены в Соглашение 1958 года в качестве приложений:
 - новые Правила, касающиеся характеристик безопасности транспортных средств, работающих на водороде (ТСВТЭ), и содержащие требования в отношении безопасной эксплуатации ТСВТЭ с учетом установленных на них систем хранения компримированного водорода;
 - новые Правила, касающиеся бокового удара о столб (БУС) и содержащие более жесткие требования в отношении характеристик безопасности транспортных средств в случае бокового удара о столб.
- Приняты два новых текста правил ООН по транспортным средствам:
 - новые Правила ООН, касающиеся двухколесных транспортных средств с электрическим приводом – электрических транспортных средств категории L (ЭТС-L), содержащие требования в отношении безопасной эксплуатации ЭТС-L с учетом установленных на них систем аккумуляции электрической энергии;
 - новые Правила ООН, касающиеся лобового столкновения, с уделением особого внимания удерживающим системам (ЛСУС), содержащие более жесткие требования в отношении характеристик безопасности транспортных средств в случае лобового столкновения о барьер безопасности со 100-процентным перекрытием.
- Наряду с этим 90 поправок к уже действующим правилам ООН, внесенные в целях их обновления, позволили привести их в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие ограничения, нацеленные на повышение безопасности транспортных средств и на улучшение их экологических характеристик.
- Принята поправка к Правилам № 51 ООН (шум) в рамках Соглашения 1958 года, которая устанавливает более строгие требования к испытаниям для измерения уровня шума, таким образом обеспечивая большее соответствие фактическим условиям эксплуатации транспортных средств.

Перевозка опасных грузов:

- Опубликована новая версия Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов (девятнадцатое пересмотренное издание).
- Опубликована новая версия Руководства по испытаниям и критериям (шестое пересмотренное издание).

СГС:

- Вступили в силу поправки к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ (издания 2015 года).
- Опубликована новая версия СГС (шестое пересмотренное издание).
- Обеспечено более широкое применение во всем мире.

СПС:

- 30 сентября 2015 года вступили в силу поправки, направленные на запрещение допущения кузовов с брезентовым верхом, и прочие положения, касающиеся контроля транспортных средств.
- Приняты новые методы расчета средней площади поверхности.
- Приняты критерии расчета общего объема изоляционного материала.

Автомобильный транспорт:

- Завершена подготовка проекта соглашения «Омнибус», за исключением двух вопросов.

МДП:

- Принята версия 4.1 Справочной модели eTIR в качестве основы будущей деятельности.
- Запущен пилотный проект eTIR ЕЭК ООН и МСАТ.

Железнодорожный транспорт:

- Группа экспертов по единому железнодорожному праву подготовила проект правовых положений о едином железнодорожном праве.
- SC.2 провела в сотрудничестве с МСЖД рабочее совещание по вопросу о тенденциях и вызовах в области безопасности на железнодорожном транспорте, в котором приняли участие более 70 делегатов государств-членов и заинтересованных сторон.

Внутренний водный транспорт:

- Опубликованы печатная и онлайн-версии пятого пересмотренного издания ЕПСВВП на английском, русском и французском языках.
- Приняты поправки к приложению II Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

Коммуникационная и информационно-пропагандистская деятельность

- Спектр деятельности ЕЭК ООН: по облегчению пересечения границ (вслед за обеспечением безопасности дорожного движения).
- Брошюры: Детские удерживающие устройства.
- Буклеты: Использование шлема; Детские удерживающие устройства; Как деятельность ЕЭК ООН помогает повысить безопасность пешеходов; Деятельность ВВТ; Интермодальные перевозки.
- Статьи для Исполнительного секретаря.