



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят восьмая сессия

Женева, 23–26 февраля 2016 года

Пункт 12 предварительной повестки дня

Утверждение двухгодичной оценки работы

Комитета за период 2014–2015 годов

Двухгодичная оценка подпрограммы по транспорту

Оценка результативности программы в 2014–2015 годах

Записка секретариата

Резюме

Настоящий документ содержит общую оценку результативности подпрограммы по транспорту и подготовлен в соответствии с решением Комиссии, предложившей каждому секторальному комитету проводить двухгодичные оценки, а также с планом двухгодичной оценки результативности, который был принят Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его семьдесят шестой сессии в 2014 году.

Комитет, возможно, пожелает рассмотреть и утвердить данную оценку.



В подпрограмму ЕЭК по транспорту включены следующие направления деятельности:

*Направление
деятельности
№*

Подпрограмма: 02 Транспорт

1. Общая координация (Комитет по внутреннему транспорту и Бюро)
2. Тенденции и экономика транспорта (включая евро-азиатские транспортные связи)
3. Согласование правил в области транспортных средств, изменение климата и интеллектуальные транспортные системы (ИТС)
4. Железнодорожный транспорт (проект Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ))
5. Внутренний водный транспорт
6. Интермодальные перевозки и логистика
7. Таможенные вопросы, связанные с транспортом
8. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)
9. Перевозка опасных грузов (ЕЭК)
10. Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)
11. Согласованная на глобальном уровне система классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС) (ЭКОСОС)
12. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов
13. Статистика транспорта
14. Автомобильный транспорт и проект Трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)
15. Безопасность дорожного движения

Направление деятельности 1 Общая координация (Комитет по внутреннему транспорту и Бюро)

А. Ожидаемое достижение (ОД 1.)

1. Успешное проведение ежегодных совещаний КВТ и его Бюро, а также совещаний Председателя и заместителей Председателя КВТ с Исполнительным комитетом (Исполкомом).

В. Показатели достижения

1. Число государств-членов, участвующих в совещаниях КВТ (ПД 1.)

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2013 год: 40 + 13 МПО/НПО, в среднем 165 участников.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 40 + 15 МПО/НПО, в среднем 170 участников.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 43 (42 в 2014 году и 44 в 2015 году) + 36 МПО/НПО, в среднем 170 участников.

С. Оценка результативности

2. Ежегодно проводятся две сессии КВТ, а также четыре сессии его Бюро.

3. В семьдесят шестой сессии приняли участие свыше 160 делегатов от 42 стран и 36 межправительственных и неправительственных организаций. Сессия включала сегмент высокого уровня по вопросам политики на тему: «Инновации для устойчивого внутреннего транспорта и устойчивой мобильности». Участники согласились, что инновации для устойчивой мобильности и устойчивого транспорта могут способствовать решению многих современных транспортных проблем, связанных, в том числе, с недостаточным уровнем развития инфраструктуры, нагрузкой на окружающую среду, глобальным кризисом в области безопасности дорожного движения и отсутствием надлежащего финансирования. Обсуждения показали, что потребность в инновациях как средстве реагирования на ключевые проблемы, связанные с безопасностью дорожного движения, демографическими изменениями (старение населения) и экономическими издержками перегруженности транспортных сетей и социальной динамики (включая лиц с особыми потребностями), будет расти. Вместе с тем, несмотря на нынешние успехи, инновационный потенциал для развития устойчивой мобильности и устойчивого транспорта задействован далеко не полностью.

4. В работе семьдесят седьмой сессии приняли участие более 170 делегатов из 44 стран и более 30 межправительственных и неправительственных организаций. Сессия включала сегмент высокого уровня по вопросам политики на тему: «Переосмысление проблемы развития устойчивого городского транспорта и мобильности для решения задач новой эпохи». Участники сегмента по вопросам политики согласились, что в развивающихся странах по всему миру наблюдается быстрый рост городов и что обусловленные этим ускоренный рост спроса на грузовые перевозки и необходимость личной мобильности неизбежно ведут к увеличению числа автомобилей в частной собственности и интенсивности их эксплуатации. Эти тенденции с некоторыми отличиями наблюдаются как в развитых, так и в развивающихся странах. Без инновационной транспортной политики

масштабы индивидуального использования автомобилей будут продолжать расти со всеми сопутствующими негативными последствиями, включая перегруженность дорог, загрязнение окружающей среды, повышение рисков в области безопасности и изменение климата. В этой связи многие страны применяют экономические инструменты, например платежи за пользование перегруженными участками дорог для стимулирования отказа от использования индивидуального автотранспорта либо освобождение от уплаты налогов и ценовое субсидирование в случае транспортных средств с нулевым или низким уровнем выбросов, для активизации спроса на новые технологии.

5. На четвертом и пятом совещаниях председателей вспомогательных органов Комитета присутствовали председатели этих органов, а также административных комитетов правовых документов ЕЭК, члены Бюро и делегаты от правительств, участвовавшие в работе семьдесят шестой и семьдесят седьмой сессий Комитета соответственно. Оба совещания председателей вспомогательных органов Комитета были посвящены расширению участия стран, не являющихся членами ЕЭК, которые присоединились (или намерены присоединиться) к правовым инструментам, находящимся в ведении ЕЭК, или ратифицировали их, а также вопросам, касающимся укрепления сотрудничества, синергического эффекта, взаимодействия и обмена опытом.

6. В рамках сотрудничества между отделами окружающей среды и устойчивого транспорта ЕЭК в контексте обзоров результативности экологической деятельности (ОРЭД) сотрудники Отдела принимают активное участие в подготовительной работе, организации миссии по установлению фактов и составлению раздела по вопросам транспорта в связи с проведением третьего ОРЭД для Грузии, Беларуси и Таджикистана (эта деятельность еще не завершена). При проведении каждого обзора во внимание принималась аналитическая информация, полученная при помощи инструмента «Для систем внутреннего транспорта будущего» (ForFITS), в целях оценки странового уровня выбросов CO₂ транспортными средствами.

7. Целевой показатель по числу государств-членов, принимающих участие в ежегодных сессиях, был превышен как в 2014, так и в 2015 году.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

8. Организационно сессии КВТ состояли из сегментов, посвященных вопросам политики, техническим вопросам и представлению докладов; это способствовало повышению эффективности их работы и привлечению к ней интереса большего числа более высокопоставленных участников от государств – членов ЕЭК и международных организаций. Сегмент по вопросам политики, проведение которого вошло в регулярную практику на сессиях Комитета и который каждый раз посвящается той или иной конкретной теме, доказал свою высокую актуальность и своевременность для расширенной аудитории. Ожидается, что в перспективе будет наблюдаться дальнейший рост числа высокопоставленных участников. Для дальнейшего привлечения внимания к деятельности Комитета и увеличения ее результативности необходимо максимально повышать уровень участия государств-членов в его будущих сессиях.

Направление деятельности 2.а Тенденции и экономика транспорта (включая евро-азиатские транспортные связи)

А. Ожидаемое достижение (ОД 2.1)

9. Более четкое понимание государствами-членами основных транспортных тенденций и изменений в регионе ЕЭК, а также укрепление сотрудничества в деле развития евро-азиатских транспортных связей.

В. Показатели достижения

1. Число стран, участвующих в совещаниях Рабочей группы и совещаниях Группы экспертов (ПД 2.1 а))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 35.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 37.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 101 (53 в 2014 году и 48 в 2015 году).

2. Уровень удовлетворенности участников с точки зрения пользы от информации, совещаний и мероприятий по итогам проводимых обследований (ПД 2.1 б))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2013 год: 75% положительных отзывов.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 75% положительных отзывов.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: более 80% делегатов, участвовавших в обследовании, были полностью удовлетворены.

С. Оценка результативности

10. Основными целями Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) и секретариата на период 2014–2015 годов были непрерывная активизация деятельности Рабочей группы и увеличение числа стран-участников посредством включения новых актуальных пунктов повестки дня по вопросам существа. Работа, выполняемая WP.5, весьма сложна, поскольку она не привязана ни к одному соглашению, а проблемы, которыми она занимается, могут относиться ко всему спектру вопросов, связанных с транспортом. Первым стратегическим вопросом, поднятым в WP.5, стало преобразование официального документа о тенденциях и экономике транспорта в ежегодную публикацию. Это повлекло за собой увеличение числа стран-участников на 70%: раньше в соответствующем обследовании по тенденциям транспорта участвовали в среднем 10 стран, тогда как для публикации в 2014 году в нем приняли участие 36 стран. Число стран, принявших участие в обследовании свидетельствует об успешной работе Группы. Кроме того, было отмечено увеличение на 60% числа стран, принявших участие в сессии WP.5. В среднем за последние десять лет в совещаниях WP.5 участвовали 10 стран. Для сравнения: в сессии 2014 года приняли участие 26 стран и ряд международных организаций, а в сессии 2015 года – 16 стран, не считая участников совещаний Группы экспертов, проводимых Рабочей группой. Целевой пока-

затель на период 2014–2015 годов составлял 37 стран, не считая МПО и НПО. Фактическое число стран-участниц составило 101, включая страны, принявшие участие в совещаниях Группы экспертов; таким образом, целевой показатель был превышен на 63%.

11. Второе стратегическое решение состояло в проведении не менее одного рабочего совещания, приуроченного к сессии Рабочей группы. В 2014 году было организовано три рабочих совещания по вопросам, касающимся новых инструментов для финансирования развития транспорта, тенденций и экономики Средиземноморского региона, связей между портами и внутренними районами и таможенных процедур. В 2015 году было проведено два рабочих совещания: «Автотранспортные и железнодорожные коридоры в Европе и Азии» и «Уязвимость и безопасность транспортной инфраструктуры первостепенной важности». Эти пять рабочих совещаний оказались весьма успешными не только потому, что они позволили активизировать участие стран в работе WP.5, но и потому, что благодаря им в повестке дня появились новые пункты, которые не обсуждались ранее, в частности безопасность и инновационные методы финансирования.

12. Для Группы экспертов, функционирующей под эгидой Рабочей группы, 2014 и 2015 годы оказались весьма напряженными с точки зрения рабочей нагрузки, поскольку она занималась такими вопросами, как евро-азиатские транспортные связи и последствия изменения климата для международных транспортных сетей и узлов, а также адаптация к ним. В 2014 году Группа экспертов по адаптации к последствиям изменения климата получила разрешение на переход в 2015 году ко второму этапу ее деятельности, началом которого послужило первое совещание этой Группы в июне 2015 года.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

13. Повестка дня группы стала более насыщенной. Основным направлением ее деятельности становятся тенденции в области транспорта. Изменилась и расширилась роль таких различных международных организаций, как Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД). WP.5 трансформируется для достижения своей основной цели, которая состоит в том, чтобы выполнять функции аналитического органа и исследовательского центра по проблемам внутреннего транспорта.

Направление деятельности 2.b

Тенденции и экономика транспорта: евро-азиатские транспортные связи

A. Ожидаемое достижение (ОД 2.b)

14. Укрепление сотрудничества в сфере развития евро-азиатских транспортных связей.

В. Показатели достижения

1. Достигнутый прогресс в области создания механизма сотрудничества для развития евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) (ПД 2.b а))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2013 год: создание Группы экспертов по ЕАТС.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: реализация проекта на этапе III.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: переход к этапу III и реализация проекта на этапе III.

С. Оценка результативности

15. Второе Совещание министров стран-участниц ЕАТС было проведено 26 февраля 2013 года и положило начало этапу III ЕАТС (2013–2015 годы), цель которого состоит в операционализации выбранных маршрутов ЕАТС. Группа экспертов по ЕАТС определила грузы, которые могут перевозиться по суше. Речь идет о грузах, которые могут перевозиться в контейнерах, имеют относительно высокую стоимость и должны быть оперативно доставлены в место назначения. Продолжается работа над вопросами, связанными с графиками и затратами для маршрутов ЕАТС. Это же касается и снятия искусственных барьеров для перевозок и торговли.

16. Такие международные межправительственные организации, как Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Тюркский совет и ОСЖД, принимали активное участие в совещаниях экспертов, которые послужили платформой для более активного привлечения их стран-членов и распространения информации, собранной в процессе реализации проекта ЕАТС. Греческий институт транспорта также внес вклад в работу Группы экспертов по ЕАТС.

17. Разнообразие и объем работы Группы экспертов по ЕАТС были таковы, что она оказалась не в состоянии выполнить возложенную на нее задачу в установленный срок (2013–2015 годы). Группа обратилась с просьбой о продлении ее мандата сроком еще на один год. В настоящее время в этой связи принимаются соответствующие административные меры. Ожидается, что просьба о продлении мандата на один год будет в официальном порядке удовлетворена весной 2016 года после ее одобрения Исполнительным комитетом и КВТ.

18. В ожидании официального продления мандата Группа экспертов по ЕАТС продолжила свою работу на неофициальной основе. Тюркский совет организовал первое неофициальное совещание Группы (Стамбул, 20 и 21 октября 2015 года), а ОБСЕ выступит принимающей стороной второго неофициального совещания (Вена, 2 и 3 февраля 2016 года).

Д. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

19. Проект ЕАТС привлекает к себе все больший интерес и находит поддержку со стороны некоторых международных межправительственных организаций. Это способствовало повышению осведомленности об этом проекте и отдачи от него. Проект ЕАТС реализуется за счет внебюджетных средств. Средства для участия делегатов от стран СНГ были предоставлены правительством Российской Федерации. Хотя реализация проекта ЕАТС в той его части, которая связана с географической информационной системой (ГИС), представляет важное достижение и, несмотря на потребность в этой системе и спрос на нее, дальнейшая работа в

этой области не проводилась из-за нехватки финансовых ресурсов. Для продолжения работы над частью проекта ЕАТС, связанной с ГИС, необходима поддержка спонсоров.

20. Деятельность Группы экспертов опирается на результаты текущих и будущих исследований, проводимых соответствующими научно-исследовательскими учреждениями. Ожидается, что продление мандата сроком еще на один год позволит завершить работу по этапу III проекта ЕАТС.

Направление деятельности 3 Согласование правил в области транспортных средств

A. Ожидаемое достижение (ОД 3.)

21. Разработка новых правил и поправок к существующим правилам для транспортных средств в целях повышения их безопасности и экологичности.

B. Показатели достижения

1. Принятие новых правил в области транспортных средств (правил ООН и ГТП ООН) и предписаний ООН, а также принятие поправок к ним (ПД 3. а))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 214 поправок и новых правил.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 100 поправок и новых правил.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: приняты 161 поправка и новое правило.

2. Публикация на тему «Защитные шлемы для водителей мотоциклов» и брошюры по детским удерживающим системам (ДУС) (ПД 3. б))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 1 публикация по WP.29.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 1 публикация по шлемам и 1 брошюра по ДУС.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 1 публикация по теме «Защитные шлемы для водителей мотоциклов» и брошюра по детским удерживающим системам (ДУС).

C. Оценка результативности

22. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) продолжил работу по обновлению правил в области транспортных средств в рамках соглашений 1958 и 1998 годов. В течение двухгодичного периода было принято четыре набора новых правил Организации Объединенных Наций, прилагаемых к Соглашению 1958 года и призванных повысить безопасность и экологичность транспортных средств. Новые правила ООН, касающиеся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ), содержат требования о безопасной эксплуатации ТСВТЭ с учетом установленных на них систем хранения сжатого водорода. Новые правила ООН, касающиеся бокового удара о столб (БУС), содержат более жест-

кие требования в отношении характеристик безопасности транспортных средств в случае бокового удара о столб. Новые правила ООН, касающиеся двухколесных транспортных средств, работающих на электрическом приводе – электрических транспортных средств категории L (ЭТС-L), – содержат требования о безопасной эксплуатации ЭТС-L с учетом установленных на них систем хранения электрической энергии. И наконец, новые Правила ООН, касающиеся лобового удара, с уделением особого внимания удерживающей системе (ЛСУС), содержат более жесткие требования в отношении характеристик безопасности транспортных средств в случае лобового столкновения о барьер безопасности со стопроцентным перекрытием.

23. Было также принято два набора новых глобальных технических правил ООН (ГТП ООН). Новые ГТП ООН, касающиеся всемирных согласованных процедур испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ), предусматривают более продолжительный переходный цикл испытаний и, таким образом, лучше соответствуют фактическим условиям вождения. ВПИМ обеспечивают основу для проведения более реалистичных испытаний для определения уровня выбросов CO₂, а также выбросов других токсичных веществ, в частности СО, НС и NO_x. Новые ГТП ООН, касающиеся шин, обеспечивают согласованную на глобальном уровне сертификацию и омологацию.

24. В дополнение к этим новым правилам Всемирный форум принял 161 поправку к существующим правилам, приведя их к наивысшему технологическому стандарту и установив более строгие ограничения для повышения безопасности и экологичности транспортных средств.

25. Всемирный форум WP.29 принял также Общую резолюцию № 2 (ОР.2) по соглашениям 1958 и 1998 годов, содержащую определения силовых установок транспортных средств (ОСУТС), необходимые для оценки соответствия колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей техническим предписаниям, указанным в правилах ООН и глобальных технических правилах ООН.

26. WP.29 также утвердил наименования для различных типов сельскохозяйственных транспортных средств и требования к качеству топлива. Эти принципы, закрепленные в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), должны быть приняты во внимание при включении положений о сельскохозяйственных транспортных средствах в правила, разработанные Всемирным форумом.

27. Всемирный форум выступил инициатором разработки международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) в рамках Соглашения 1958 года в целях взаимного признания транспортных средств официально утвержденного типа по всему миру. Эта деятельность предполагает пересмотр Соглашения 1958 года таким образом, чтобы оно включало МОУТКТС. Кроме того, в пересмотренное Соглашение 1958 года войдут новые положения, которые сделают его более привлекательным для стран с формирующимся рынком, поскольку эти положения позволят утверждать тип транспортных средств и систем в соответствии с предыдущими версиями правил ООН. Кроме того, в рамках ЕЭК необходимо создать базу данных об официальных утверждениях типа ООН для поддержки функционирования системы в будущем.

28. С учетом важности периодических технических осмотров и Соглашения 1997 года для обеспечения безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды WP.29 с учетом последних достижений приступил к работе по введению согласованных правил, связанных с испытательным оборудованием, ква-

лификацией, профессиональной подготовкой и сертификацией инспекторов, а также надзором. С этой целью учреждена новая неофициальная рабочая группа по периодическим техническим осмотрам (НРГ по ПТО).

29. WP.29 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. Для этого WP.29 решил переориентировать некоторую часть своей деятельности в рамках неофициальной рабочей группы по ИТС/автономному вождению (ИТС/АВ) для надлежащего учета и эффективного решения вопросов, связанных со стремительным техническим прогрессом в этой области. Что касается элементов активной безопасности, то в настоящее время WP.29 обсуждает необходимые поправки к правилам ООН, а также новые требования, касающиеся функций автоматического вождения при маневрах на малой скорости, в частности при использовании услуг парковщика или управления в условиях дорожных заторов, а также при применении автопилота на шоссе/дорогах для скоростного вождения.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

30. Результаты, достигнутые в течение двухгодичного периода, превзошли ожидания в результате ускоренного развития новых технологий в области транспортных средств и необходимости оперативного учета этих технологий в рамках существующей системы правил. Подготовка секретариатом необходимых поправок и новых правил, а также высокий технический уровень документации подтверждают, что с подобной работой могут справиться только специалисты. В подготовке сводных текстов различных вариантов правил ООН, сопряженной с решением многочисленных технических и административных задач, особенно для сотрудников категории общего обслуживания, задействованы практически все имеющиеся кадровые ресурсы. Кроме того, для размещения и функционирования базы данных об официальных утверждениях типа ООН на базе ЕЭК потребуются дополнительные бюджетные ресурсы.

Направление деятельности 4.a Железнодорожный транспорт

A. Ожидаемое достижение (ОД 4.a)

31. Более четкое понимание особенностей железнодорожных перевозок и политики в области железнодорожного транспорта в регионе, включая инфраструктуру, пересечение границ, эксплуатационную совместимость, мониторинг и обновление соответствующих нормативных документов, а также укрепление сотрудничества стран ЕЭК ООН в рассмотрении этих вопросов.

B. Показатели достижения

- 1. Число стран, МПО и НПО, участвующих в обеих ежегодных сессиях Рабочей группы по железнодорожному транспорту и проекту ТЕЖ, и степень удовлетворенности по итогам обследований (ПД 4.a. а)**

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 30.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 40.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 80.

2. Число поправок к Европейскому соглашению о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), а также обновленных и измененных линий в приложении I к этому Соглашению, принятых Рабочей группой (ПД 4.а. b))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 1.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 1.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 2.

3. Число организованных тематических рабочих совещаний/семинаров и число их участников (ПД 4.а. с))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 2.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 2.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 2.

С. Оценка результативности

32. Основными целями Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) и секретариата на двухгодичный период 2014–2015 годов были активизация деятельности Рабочей группы и увеличение числа стран-участниц посредством включения новых актуальных пунктов повестки дня по вопросам существа. В период 2014–2015 годов число стран, участвующих в сессии Рабочей группы, увеличилось на 50% (в среднем за последнее десятилетие в сессиях SC.2 участвовало 10 стран, тогда как в период 2014–2015 годов в них приняло участие 43 страны). Целевой показатель по числу стран, МПО и НПО, участвующих в ежегодной сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту, на 2014–2015 годы составлял 40, однако в конечном итоге достиг 80, т.е. увеличился на 50%. Число участников также увеличилось на 50% (в среднем за последнее десятилетие на сессиях SC.2 присутствовали 35 участников, тогда как в 2014 году их число достигло 77, а в 2015 году – 79). В повестку дня было включено шесть таких новых интересных пунктов, как финансирование железнодорожной инфраструктуры, высокоскоростные поезда, интеллектуальные транспортные системы, реформа на железнодорожном транспорте, публикация по обзору положения на железнодорожном транспорте, изменение климата и железные дороги. Кроме того, была активизирована и рационализирована работа над такими прочими – традиционными – пунктами повестки дня, как:

а) железнодорожная безопасность,

б) эффективность работы железнодорожного транспорта. Показатели были установлены секретариатом, который впервые применил для этого карты и ввел опросный лист для сбора данных непосредственно от правительств, вместо того чтобы использовать только сведения МСЖД;

с) облегчение пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок и осуществление приложения 9. Предложение создать план действий для мониторинга осуществления приложения 9 было тепло встречено правительствами.

33. Укрепилась отношения с Европейской комиссией, в частности в ходе подготовки первого неофициального документа о деятельности ЕС в сфере железнодорожного транспорта. Эту инициативу положительно отметил представитель ЕС, который также внес свой вклад в подготовку указанного документа. Кроме того, разработка единого железнодорожного права требует огромных усилий и имеет стратегическое значение как для Отдела устойчивого транспорта, так и для железных дорог в целом. Рабочая группа при поддержке Группы экспертов подготовила правовые положения для создания единого железнодорожного права.

34. В 2014 и 2015 годах в ходе сессий SC.2 было проведено два рабочих совещания. Первое рабочее совещание, состоявшееся в ходе сессии 2014 года, было посвящено повышению конкурентоспособности железных дорог. Согласно отзывам участников и стран, это рабочее совещание оказалось весьма успешным, поскольку они смогли подготовить конкретные выводы и рекомендации. В результате было принято решение о том, чтобы Рабочая группа продолжила работу по этому вопросу и рассмотрела указанные рекомендации в рамках своей повестки дня. Второе рабочее совещание, приуроченное к сессии 2015 года, было посвящено безопасности на железнодорожном транспорте и организовано при участии МСЖД. Это рабочее совещание и вынесенные на нем рекомендации также получили высокую оценку всех участников, и секретариату было предложено предпринять конкретные шаги в связи с сессией 2016 года.

35. Председатель и заместитель Председателя РГ, а также некоторые участники высоко оценили работу, проделанную секретариатом, и предпринимаемые в настоящее время усилия по ее активизации.

36. Что касается Административного комитета СМЖЛ, его подготовительной работы и достижения целевого показателя (одна поправка), то следует отметить следующее:

а) Соглашение СМЖЛ представляет собой соглашение о железнодорожной инфраструктуре, и согласование поправок к подобному соглашению – сложная задача;

б) в ходе последних двух сессий обсуждались и были приняты два предложения о поправках. Первое касается корректировки линий железнодорожных и комбинированных перевозок между Данией, Германией и Швецией. Второе касалось соответствия Техническим требованиям ЕС (ТТЭС);

с) секретариат принял некоторые меры для содействия достижению договоренности и привлечения новых договаривающихся сторон посредством участия в нескольких рабочих совещаниях/семинарах и представления информации о Соглашении путем подготовки сравнительных карт, на которых показано, какие страны являются членами СМЖЛ и Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), а какие – членами проектов ТЕЖ и ЕАТС, с тем чтобы обратить на это внимание стран, не являющихся участниками СМЖЛ.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

37. По итогам деятельности в период 2014–2015 годов была отмечена важность:

- своевременной и эффективной организации и обслуживания ежегодной сессии Рабочей группы и ее Группы экспертов;
- постоянного сотрудничества с представителями делегаций-участниц, обеспечения их вовлеченности в работу и уделения внимания их потребностям;

- высококачественной повестки дня по вопросам существа, своевременного представления документов и докладов;
- проведения всех запланированных мероприятий и реализации программы работы к удовлетворению правительств;
- эффективного и своевременного проведения совещаний без жалоб от правительств;
- своевременной подготовки и высокого качества документов совещаний;
- подготовки докладов о работе совещаний в течение четырех недель после проведения совещания;
- обеспечения эффективной последующей деятельности;
- успешной совместной деятельности с соответствующими организациями, такими как МКЖД, ОСЖД, ОТИФ и МСЖД.

Направление деятельности 4.b Проект Трансьевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)

A. Ожидаемое достижение (ОД 4.b)

38. Укрепление потенциала стран ЕЭК, участвующих в проекте ТЕЖ.

B. Показатели достижения

1. Число стран ЕЭК ООН, участвующих в проекте ТЕЖ (ПД 3/6 а))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 14 стран.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 14 стран.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 14 стран.

C. Оценка результативности

39. Фактический показатель за период 2014–2015 годов характеризует число стран, внесших вклад в деятельность по Соглашению о Целевом фонде ТЕЖ. Число стран, которые участвовали в заседаниях Руководящего комитета проекта (4), составило 29.

40. В течение рассматриваемого периода укрепилось взаимодействие между проектом ТЕЖ и Рабочей группой по железнодорожному транспорту. Особое внимание уделялось разработке Генерального плана для высокоскоростных поездов для ТЕЖ и региона ЕЭК. Было достигнуто соглашение по методологии, которую предстоит использовать, и проводимым мероприятиям.

41. Кроме того, совещание Руководящего комитета, состоявшееся в Женеве в ноябре 2015 года, оказалось весьма важным для проекта ТЕЖ, поскольку делегаты согласовали конкретный план действий на предстоящий период. По предложению правительства Российской Федерации новым Управляющим проекта был назначен опытный дипломат, специализирующийся на железных дорогах, г-н Бессонов. Новым заместителем управляющего проектом по предложению

правительства Австрии стал старший эксперт по железным дорогам г-н Циммер, с которым пока окончательно не заключен контракт.

42. Подготовлен новый план работы на 2016 год, в котором отражены значимые проекты и конкретные результаты, что будет одобрено правительствами, участвующими в проекте.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

43. Тесное сотрудничество с участвующими странами-членами и поддержка со стороны крупных международных финансовых организаций, а также железнодорожных предприятий в странах, принимающих участие в проекте ТЕЖ, сыграют ключевую роль в реализации инвестиционных планов и приоритетных проектов, указанных в пересмотренном Генеральном плане ТЕЖ. Необходимо активизировать работу по проекту и наметить новые мероприятия и проекты, способные принести конкретную практическую пользу и привлечь правительства нынешних государств-участников и новых стран. Новый Управляющий проектом и его заместитель должны сыграть ключевую роль в достижении этой стратегической цели.

Направление деятельности 5 Внутренний водный транспорт

A. Ожидаемое достижение (ОД 5.)

44. Усовершенствование и обновление нормативных рамок для инфраструктуры внутреннего водного транспорта и судов внутреннего плавания в регионе ЕЭК ООН.

B. Показатели достижения

- 1. Стимулирование работы по подготовке второго издания Синей книги ЕЭК и обновление на этой основе Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и других соответствующих документов ЕЭК ООН (ПД 5. а)**

Показатели результативности

Исходные показатели за 2011 год: принятие второго издания Синей книги ЕЭК ООН.

Целевые показатели на 2012–2013 годы: принятие поправок к СМВП и к таким другим соответствующим правовым документам ЕЭК по транспортной инфраструктуре, как Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП).

Целевые показатели на 2014–2015 годы: опубликование третьего пересмотренного издания СМВП (в печатном виде и онлайн).

Фактические показатели за 2014–2015 годы:

а) Поправки к СМВП (ECE/TRANS/SC.3/193/Add.1) вступили в силу 7 ноября 2014 года (уведомление депозитария C.N.517.2014, TREATIES-XI.D.5) и третье пересмотренное издание СМВП (ECE/TRANS/120/Rev.3) размещено на

веб-сайте ЕЭК в ноябре 2014 года по адресу <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/sc3wp3/ECE-TRANS-120r3efr.pdf>.

b) Поправки к Синей книге были приняты SC.3 на пятьдесят седьмой сессии в ноябре 2014 года в качестве второго добавления ко второму пересмотренному изданию Синей книги (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2/Add.2) и размещены на веб-сайте ЕЭК по адресу <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-144-Rev2-Add2e.pdf>.

c) Была разработана и дополнена информацией о портах категории E онлайн-база данных ЕЭК о сети водных путей категории E, которая размещена на веб-сайте ЕЭК по адресу http://www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html.

d) В 2014 году SC.3 в предварительном порядке одобрила поправки к резолюции № 49 «Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E» (ECE/TRANS/SC.3/2014/3) в ожидании принятия окончательного пакета поправок к резолюции № 49.

e) На своей сорок седьмой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (далее – SC.3/WP.3) одобрила предложение по согласованию приложений I и II к Протоколу к СЛКП с пересмотренными приложениями к СМВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/82, пункт 12). Это предложение будет обсуждаться на пятьдесят девятой сессии SC.3 и на пятьдесят восьмой сессии Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) (ECE/TRANS/SC.3/2015/3–ECE/TRANS/WP.24/2015/12).

2. Подготовка и принятие следующего пересмотренного варианта ЕПСВВП с учетом информации о применении этих правил государствами-членами и речными комиссиями (ПД 5. b))

Показатели результативности

Исходные показатели за 2011 год: подготовка документа о статусе ЕПСВВП с информацией о применении ЕПСВВП государствами-членами и речными комиссиями, а также об отступлениях от ЕПСВВП (глава 9) на национальном и региональном уровне.

Целевые показатели на 2012–2013 годы: разработка поправок к ЕПСВВП с целью подготовить их следующий существенный пересмотр.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: подготовка и принятие ЕПСВВП-5 и онлайн-издание свода этих Правил.

Фактические показатели за 2014–2015 годы:

a) В 2014 году SC.3 приняла сводное предложение по поправкам к резолюции № 24 (ЕПСВВП) в качестве резолюции № 81 (ECE/TRANS/SC.3/197/38).

b) В сентябре 2015 года была опубликована печатная версия ЕПСВВП-5 на трех рабочих языках ЕЭК.

c) Электронные версии ЕПСВВП-5 размещены на веб-сайте ЕЭК:

онлайн-версия по адресу: www2.unece.org/wiki/pages/viewpage.action;jsessionId=297496B41ABC4621DBFE021E7C8C569D?pageId=25265142;

версию в формате PDF можно загрузить по адресу http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/finaldocs/sc3/ECE-TRANS-SC3-115-Rev.5e_WEB.pdf.

d) Документ о состоянии ЕПСВВП был опубликован в 2014 году к пятьдесят восьмой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/2014/5) и в 2015 году – к пятьдесят девятой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/2015/7).

С. Оценка результативности

45. SC.3 провела две сессии (пятьдесят восьмую сессию в ноябре 2014 года и пятьдесят девятую сессию в ноябре 2015 года), а ее вспомогательный орган – SC.3/WP.3 – провел четыре очередных сессии: сорок четвертую и сорок пятую сессии в 2014 году и сорок шестую и сорок седьмую сессии в 2015 году.

46. Рабочая группа действовала в соответствии со стратегическими рекомендациями Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, одобренными КВТ в марте 2011 года. Обзор деятельности по реализации рекомендаций Белой книги опубликован в документе ECE/TRANS/SC.3/2015/1.

47. В течение этого периода SC.3 издала восемь официальных публикаций: третье пересмотренное издание Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП); пятое издание ЕПСВВП; второе добавление ко второму пересмотренному изданию Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории E (Синяя книга); резолюцию № 79 «Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве»; резолюцию № 80 «Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям»; резолюцию № 63 «Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT)»; резолюцию № 48 «Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС)» (будет опубликована в ноябре 2015 года после ее принятия на пятьдесят девятой сессии SC.3) и резолюцию № 40, четвертый пересмотренный вариант.

Д. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

48. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту и ее вспомогательные органы остаются центром передового опыта, через который осуществляется обмен информацией во всем регионе ЕЭК, и продолжают свою основную деятельность по обслуживанию различных правовых документов для этого сектора. Уровень дискуссии и участия в этих заседаниях свидетельствует о важном значении деятельности Рабочей группы. Вместе с тем в 2015 году в нормативно-правовой среде произошел сдвиг, который обусловил необходимость рассмотрения вопроса о наиболее оптимальной переориентации деятельности Рабочей группы. Рабочая группа начала этот обзор с обсуждения документа секретариата, в котором рассматривается будущая стратегия для SC.3, с целью обновления ее круга ведения.

49. Сотрудничество и консультации с государствами-членами необходимо расширить с учетом того, что недавние и постоянно происходящие в секретариате изменения в течение последних нескольких лет привели к разобщению между секретариатом и его основными партнерами. Секретариат принимает более активное участие в ключевых совещаниях с представителями сектора с целью стимулирования этого сотрудничества, и эти усилия необходимо продолжать наращивать в ближайшие годы.

Направление деятельности 6 Интермодальные перевозки и логистика

А. Ожидаемое достижение (ОД 6.)

50. Укрепление основы для устойчивых интермодальных транспортно-логистических операций и стратегий в регионе и развитие сотрудничества стран – членов ЕЭК ООН при решении этих вопросов посредством обмена опытом и примерами оптимальной практики. Речь идет о вопросах инфраструктуры и пересечения границ, а также о контроле за применением и обновлении соответствующих правовых документов (Соглашения СЛКП и Протокола о перевозках по внутренним водным путям к Соглашению).

В. Показатели достижения

1. Число стран, МПО и НПО, участвующих в проводимых два раза в год сессиях Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) (ПД 6. а))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 26.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 30.

Фактические показатели за 2014 год – 24, за 2015 год – 31.

2. Число поправок, а также обновленных и измененных линий в Соглашении СЛКП и Протоколе к нему (ПД 6.а. b))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 0 поправок.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 1 поправка.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 1 уведомление депозитария с изменениями.

3. Пересмотр и обновление Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (ПД 6.а. с))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: работа завершена.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 2014 год – публикация в Интернете на английском языке, 2015 год – публикация в Интернете на арабском, испанском, китайском, русском и французском языках. 2015 год: создание веб-версии на английском языке.

С. Оценка результативности

51. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела две очередные сессии в дополнение к двум совещаниям неофициальных групп экспертов/рабочим совещаниям в рамках обсуждений по выбираемой ежегодно основной теме, которые были начаты как часть «дорожной карты» для будущей работы и оперативной деятельности, одобренной в 2009 году (ECE/TRANS/

WP.24/125, пункт 21) и утвержденной КВТ в 2010 году. Группы экспертов, состоявшие из добровольцев, занимающихся подготовкой или последующей деятельностью по выбираемой ежегодно основной теме Рабочей группы, проделали эффективную работу, что способствовало интересной и целенаправленной дискуссии.

52. Целевой показатель, характеризующий число стран, МПО и НПО, участвующих в сессиях Рабочей группы, был достигнут в 2015 году. Целевой показатель по числу поправок к СЛКП и Протокола к нему был также достигнут, хотя многие поправки еще не подготовлены и их проработка будет осуществляться в течение следующего двухгодичного периода.

53. После завершения работы над Руководством МОТ/ИМО/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Руководство по ГТЕ) в 2013 году соответствующие руководящие принципы были приняты КВТ в феврале 2014 года, Комитетом по безопасности на море ИМО в июне 2014 года и Административным советом МОТ в ноябре 2014 года. После этого Руководство по ГТЕ было подготовлено в формате, который позволяет пользоваться им в онлайн-режиме, а также размещено в формате PDF на веб-сайте на всех официальных языках ООН. Другим странам было предложено представить секретариату дополнительные языковые варианты этого документа, и на веб-сайте ЕЭК также можно ознакомиться с переводом Руководства по ГТЕ на немецкий язык.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

54. Новый подход к проведению ежегодных тематических сессий и обсуждений параллельно с сессией Рабочей группы оказался успешным, поскольку он позволил расширить круг участников как рабочих совещаний, так и самой сессии. Последующее прямое взаимодействие с заинтересованными сторонами также обеспечило более широкое участие в 2015 году, тогда как в предыдущие годы наблюдался спад. В ближайшие годы необходимо будет продолжить работу в этой области с целью расширения круга участников путем повышения для них актуальности рабочих совещаний и сессий.

55. В рассматриваемый двухгодичный период появилась возможность согласования Протокола к СЛКП и СМВП, хотя по-прежнему трудно заручиться поддержкой государств-членов в плане обеспечения того, чтобы СЛКП и Протокол к нему, в контексте которого Рабочая группа выступает Административным комитетом, обновлялись и отвечали требованиям государств-членов. Хотя секретариат добился определенного успеха в попытках возобновить контакт с некоторыми государствами-членами по вопросу, касающемуся интермодальных перевозок, в этой области необходима дальнейшая работа.

Направление деятельности 7.a Таможенные вопросы, связанные с транспортом

A. Ожидаемое достижение (ОД 7.a)

56. Присоединение новых стран к международным правовым инструментам в области облегчения пересечения границ и их более эффективное осуществление.

В. Показатели достижения

1. **Число стран и представителей, участвующих в совещаниях Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), Административного комитета Конвенции МДП (АС.2) и групп экспертов (ПД 7.а. а))**

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 400 делегаций, 1 050 участников.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 400 делегаций, 1 000 участников.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 436 делегаций, 1 082 участника.

2. **Число принятых и/или рассмотренных новых поправок и число новых Договаривающихся сторон (ПД 7.а. b))**

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 4 принятые и/или рассмотренные поправки, 3 новые Договаривающиеся стороны.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 3 поправки, 3 новые Договаривающиеся стороны.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 10 принятых и/или рассмотренных поправок, одна новая Договаривающаяся сторона.

С. Оценка результативности

57. Правовые документы ЕЭК, касающиеся облегчения пересечения границ, помогают Договаривающимся сторонам поддерживать хрупкое равновесие между созданием более благоприятных условий для перевозок и развития торговли, с одной стороны, и обеспечением безопасности и необходимых поступлений в государственный бюджет – с другой. Подтверждением их актуальности стало активное участие растущего числа стран, МПО и НПО в работе совещаний WP.30 и АС.2. О заинтересованности стран можно также судить по числу новых Договаривающихся сторон различных конвенций. В 2015 году Пакистан присоединился к Конвенции МДП, став ее шестьдесят девятой Договаривающейся стороной, а Китай заявил о своем намерении присоединиться к ней в ближайшем будущем. Вступили в силу или были обсуждены четыре новые поправки к Конвенции, с тем чтобы главным образом повысить эффективность управления и защиту доходов. Эти поправки касались, например, предложений о разработке контрольного перечня документов, которые международная организация, уполномоченная в соответствии с частью III приложения 9 отвечать за эффективную организацию и функционирование международной системы гарантий, а также за печатание и распространение книжек МДП, должна представлять Исполнительному совету МДП (ИСМДП); предложений по дальнейшей разработке требований к аудиторской проверке для уполномоченной международной организации и роли и задач Административного комитета МДП в этом процессе; а также предложений о внесении поправок в международную систему гарантий, с тем чтобы обеспечить для правительств более эффективную защиту доходов в случае нарушения положений Конвенции МДП.

58. WP.30 одобрила окончательные результаты работы неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) и просила секретариат вновь созвать GE.1,

если это потребуется для решения вопросов, связанных с ведением или изменением Справочной модели eTIR, содержащей подробное описание проекта eTIR. Первая сессия Группы экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.2) была успешно проведена в ноябре 2015 года.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

59. Наибольшую потенциальную пользу от возможностей, предоставляемых правовыми документами ЕЭК, касающимися облегчения пересечения границ, могут получить развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Однако по финансовым соображениям представители этих стран зачастую не могут позволить себе участвовать в сессиях ЕЭК в Женеве. В качестве возможных решений можно было бы предложить создать целевой фонд при поддержке частного сектора и/или проводить некоторые официальные совещания в этих странах, а не в Женеве, что и делается в настоящее время.

60. Будущие задачи будут включать подготовку новой конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы для замены устаревшей Конвенции 1952 года. Первый проект был представлен на рассмотрение WP.30 и SC.2 в конце 2015 года. В 2015 году WP.30 также приступила к рассмотрению предложений по внесению поправок в Конвенцию о согласовании путем включения в нее нового приложения 10 о морских портах. С другой стороны, продолжающийся кризис, связанный с Российской Федерацией, показал, что существующая межправительственная структура не обладает надлежащими полномочиями, когда речь идет о четко установленном нарушении при применении Конвенции МДП той или иной Договаривающейся стороной. Были приняты предложения, направленные на более своевременное представление информации о новых мерах контроля компетентным органам, в частности ИСМДП, однако эффективность этих предложений зависит от готовности Договаривающихся сторон соблюдать их. Не менее важно – особенно сейчас, когда GE.2 приступила к своей работе – и то, что определение способа наиболее оптимального применения и правового оформления использования новых технологий и обмена электронными данными будет иметь ключевое значение для обеспечения успешного функционирования системы МДП в будущем.

Направление деятельности 7.b Таможенные вопросы, связанные с транспортом

A. Ожидаемое достижение (ОД 7.b)

61. Присоединение новых стран к международным правовым инструментам в области облегчения пересечения границ и их более эффективное осуществление.

B. Показатели достижения

1. Число обследований по осуществлению правовых документов, касающихся пересечения границ (ПД 7.b)

Показатели результативности

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 2.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 2.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 2.

С. Оценка результативности

62. Для надлежащего применения правовых документов на национальном уровне необходим регулярный мониторинг. В этих целях в основных конвенциях ЕЭК, направленных на облегчение пересечения границ, а именно в Конвенции о согласовании и Конвенции МДП, предусмотрены механизмы мониторинга. В частности, в 2014–2015 годах было проведено двухгодичное обследование Договаривающихся сторон по вопросу об осуществлении на национальном уровне приложения 8 к Конвенции о согласовании. Результаты обследования показывают, что все участвовавшие в нем страны либо применяют положения приложения 8, либо активно работают над их применением. В настоящее время в онлайн-режиме проводится еще один опрос Договаривающихся сторон МДП, посвященный анализу таможенных претензий за 2011–2014 годы и уровня гарантии МДП. Результаты будут представлены ИСМДП и АС.2 в 2016 году. Публикация «Спектр деятельности ЕЭК по облегчению пересечения границ», посвященная целому ряду конвенций Организации Объединенных Наций, которые связаны с облегчением пересечения границ, была распространена в 2015 году на английском языке, а в 2016 году будет выпущена также на французском и русском языках.

Д. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

63. Предполагается, что ЕЭК один раз в два года рассматривает вопрос о ходе работы по применению Конвенции о согласовании. Согласно полученным ответам, положительные результаты были достигнуты в следующих областях: а) официальное опубликование приложения 8 в странах, б) выдача виз профессиональным водителям, с) обмен информацией по визовым вопросам, d) информирование сторон, участвующих в международных перевозках, e) облегчение контроля срочных партий грузов и инфраструктурные меры (условия для совместного контроля, разделение потоков движения, надлежащие места для парковки и т.д.) в местах пересечения границ и т.д. Вместе с тем лишь незначительное число процедур контроля было перенесено в пункты отправления и назначения, и следует отметить недостаточный прогресс в обеспечении признания Международного сертификата технического осмотра и Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС). Эти области работы требуют постоянного мониторинга, возможно на основе организации специальных рабочих совещаний или созыва сессии Административного комитета Конвенции о согласовании (АС.3).

Направление деятельности 8 Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)

А. Ожидаемое достижение (ОД 8.)

64. Укрепление интеграции политики в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды на основе обмена опытом и информацией о передовой практике и наращивания потенциала с особым упором на Восточную Европу, Кавказ, Центральную Азию (ВЕКЦА) и Юго-Восточную Европу (ЮВЕ).

В. Показатели достижения

1. Более активное вовлечение государств-членов и координационных центров ОПТОСОЗ в деятельность по осуществлению предусмотренной ОПТОЗОС политики в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (ПД 8.)

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2013 год: 40 стран и 20 межправительственных и неправительственных организаций; 3 рабочих совещания по наращиванию потенциала и 2 сессии Руководящего комитета.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 40 стран и 20 межправительственных и неправительственных организаций; 3 рабочих совещания по наращиванию потенциала и 2 сессии Руководящего комитета.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 46 стран и 22 межправительственные и неправительственные организации; 3 рабочих совещания по наращиванию потенциала (Каунас, Иркутск и Москва) и 2 сессии Руководящего комитета.

С. Оценка результативности

65. На четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья была принята Парижская декларация, в которой указаны приоритетные цели на 2014 год, механизмы осуществления и рабочий план на период 2014–2019 годов для Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), осуществляемой под совместным руководством ЕЭК и Европейского регионального отделения ВОЗ. Руководящий комитет ОПТОСОЗ, следящий за осуществлением программы ОПТОСОЗ, провел две сессии в 2014 и 2015 годах. В 2014 году было организовано рабочее совещание по наращиванию потенциала в Каунасе (Литва), а в 2015 году в Иркутске и Москве (Российская Федерация) были проведены два аналогичных рабочих совещания с упором на устойчивое и безопасное для здоровья развитие городского транспорта. В 2015 году работа была сосредоточена на последующей деятельности по итогам четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (4СВУ) (Париж, 14–16 апреля 2014 года) и на переговорах по итоговому документу (Парижской декларации), чему были посвящены три сессии расширенного Бюро ОПТОСОЗ. Для издания в качестве публикации на 4СВУ в Париже на английском, русском и французском языках было подготовлено обследование, посвященное знакам и сигналам для пешеходов и велосипедистов. По случаю проведения в Каунасе эстафеты ОПТОСОЗ был произведен анализ применения инструмента ForFITS на уровне города (Каунас) и страны (Литва).

Д. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

66. Для проведения межсекторальных и межучрежденческих мероприятий по линии ОПТОСОЗ и для управления ими секретариату необходимы значительные ресурсы, которые позволяли бы координировать работу многочисленных заинтересованных сторон, в том числе в контексте сотрудничества трех вовлеченных в эти мероприятия секретариатов. Это же относится и к организации деятельности по наращиванию потенциала, предполагающей сотрудничество (как минимум) между министерствами транспорта, здравоохранения и окружающей среды

(в основном) стран Восточной и Центральной Европы, а также Кавказа. Нехватка внебюджетных средств не позволяет в полной мере использовать возможности Информационного центра ОПТОСОЗ, который мог бы играть ключевую роль в обеспечении функционирования ОПТОСОЗ и привлечении к ней необходимого внимания. Средства не были выделены даже на заполнение вакансии контент-администратора Информационного центра, в результате чего Центр после его перевода на новый сервер и проведения неотложных технических работ ИТ-службой ЕЭК продолжал функционировать в автоматическом режиме, что, как выяснилось, не создавало оптимальных условий для регулярного поступления электронной документации от клиентов Центра. В то же время наблюдается глобальный рост интереса к видам транспорта, развитие которых поддерживается по линии ОПТОСОЗ (активная мобильность), что приводит к увеличению спроса на предлагаемые ОПТОСОЗ продукты и услуги. Удовлетворить этот спрос без дополнительных ресурсов будет весьма трудно.

Направление деятельности 9.а Перевозка опасных грузов (ЕЭК ООН)

А. Ожидаемое достижение (ОД 9.а)

67. Принятие поправок к ДОПОГ¹ и – на основе деятельности, проводимой совместно с Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР), – поправок к МПОГ² и ВОПОГ³, направленных на поддержание необходимого уровня безопасности, защиты и охраны окружающей среды в рамках единообразной, согласованной и последовательной системы правил перевозки опасных грузов, основанной на Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, и их эффективное применение в рамках международного и национального законодательства.

В. Показатели достижения

- 1. Принятие поправок в 2013 и 2014 годах к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, которые отражают, в частности, Рекомендации Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила 2013 года (восемнадцатое пересмотренное издание), их вступление в силу с 1 января 2015 года для международных перевозок и введение в действие для внутренних перевозок во всех странах – членах ЕС и в Европейском экономическом пространстве (ЕЭП) с 1 июля 2015 года (ПД 9.а. а))**

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2013 год: 1 набор поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 1 набор поправок к каждому правовому документу.

Фактические показатели 2014–2015 годы: 1 набор поправок к каждому правовому документу (уведомления депозитария ООН C.N.448.2014.TREATIES.XI.B.14 и CN.664.2014.TREATIES.XI.B.14; CN.425.2014.TREATIES-XI.D.6 и

¹ Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов.

² Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам.

³ Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.

C.N.657.2014.TREATIES-XI.D.6; уведомления ОТИФ А81-03/504.2014 и А.81-03/508.2014.

1 дополнительный набор поправок к ДОПОГ (уведомление депозитария ООН C.N.354.2015.TREATIES-XI.B.14).

1 дополнительный набор поправок к ВОПОГ (уведомление депозитария ООН C.N.529.2014.TREATIES-XI.D.6).

2. Опубликование до конца 2014 года сводных пересмотренных изданий ДОПОГ и ВОПОГ 2015 года (ПД 9.а. b))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2013 год: одно издание ДОПОГ, одно издание ВОПОГ.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: одно издание ДОПОГ, одно издание ВОПОГ.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: одно издание ДОПОГ (ECE/TRANS/242, тома I и II, в продаже под номером E.14.VIII.1), одно издание ВОПОГ (ECE/TRANS/243, тома I и II, в продаже под номером E.14.VIII.3).

С. Оценка результативности

68. Сознавая необходимость облегчения международных грузовых перевозок, а также повышения безопасности и защищенности транспорта, Договаривающиеся стороны продолжили работу по обновлению ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ с учетом новых технических достижений, требований и потребностей транспортного сектора. В целях согласования условий перевозок различными видами транспорта Договаривающиеся стороны приняли поправки для транспонирования Типовых правил Организации Объединенных Наций (восемнадцатое пересмотренное издание) от 2013 года без возобновления технических дискуссий (например, в отношении классификации твердых окисляющих веществ, перевозки адсорбированных газов, литиевых батарей и асимметричных конденсаторов). Они сосредоточили свои усилия на проблемах конкретных видов транспорта.

69. В области автомобильного транспорта Рабочая группа по перевозкам опасных грузов приняла новые и пересмотренные требования в отношении использования устройств для добавления присадок на цистернах и содержания письменных инструкций, которые должны находиться внутри транспортных средств. Поправки к ДОПОГ и МПОГ вступили в силу 1 января 2015 года.

70. Соответствующие поправки к ВОПОГ были разработаны Комитетом ВОПОГ по безопасности и приняты Административным комитетом ВОПОГ вместе с дополнительными поправками, непосредственно касающимися судоходства по внутренним водным путям; они вступили в силу одновременно 1 января 2015 года.

71. В директиву 2008/68/ЕС, обязывающую государства – члены ЕС и ЕЭП применять приложения ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ к внутренним перевозкам, были внесены соответствующие поправки во исполнение директивы 2014/103/EU Комиссии от 21 ноября 2014 года, согласно которой эти положения с поправками должны быть введены в действие не позднее 30 июня 2015 года.

72. Секретариатом был подготовлен сводный текст ДОПОГ и ВОПОГ на английском и французском языках, опубликованный в июне 2014 года в случае ДОПОГ (ECE/TRANS/242, тома I и II) и в ноябре 2014 года в случае ВОПОГ

(ECE/TRANS/243). Тексты ДОПОГ и ВОПОГ на русском языке были опубликованы соответственно в декабре 2014 года и марте 2015 года.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

73. Созданные в регионе ЕЭК механизмы регулирования внутренних перевозок опасных грузов продолжают успешно функционировать. Сотрудничество ЕЭК с ОТИФ и ЦКСР и их курс на включение положений, рекомендуемых Организацией Объединенных Наций, в три основных правовых документа (МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ), регулирующих международные перевозки опасных грузов железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом в регионе, позволили привести эти документы в полное соответствие друг с другом и с аналогичными документами, регламентирующими морские и воздушные перевозки. Такое согласование крайне важно для облегчения международной торговли и интермодальных перевозок. Стремление ЕС применять положения ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ к внутреннему транспорту в значительной мере способствует подобному согласованию на глобальном уровне. Применение ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ на уровне стран также свидетельствует о том, что государства – члены ЕС придают все большее значение соответствию положений ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, отражающих специфику отдельных видов транспорта, европейским стандартам, разработанным Европейским комитетом по стандартизации (ЕКС), многие из которых на сегодняшний день приобрели обязательную силу как часть ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, хотя многие из сторон этих соглашений и не участвовали в их разработке.

74. Участие в совещаниях было, как обычно, весьма активным со стороны стран ЕС, Норвегии, Швейцарии, Российской Федерации, Турции, Украины и НПО. В то же время, вероятно из-за финансовых ограничений, на них по-прежнему не был представлен ряд стран с переходной экономикой, включая Азербайджан, Албанию, Беларусь, Казахстан, бывшую югославскую Республику Македония, Марокко, Молдову и Тунис. Расширение участия этих стран отвечало бы их собственным интересам, так как позволило бы им не только активнее включиться в процесс обновления соответствующих положений, но и обсудить проблемы их осуществления со странами, имеющими более обширный опыт. К сожалению, финансовые и кадровые ресурсы для оказания технической помощи остаются скудными, хотя в 2014 году Отдел устойчивого транспорта смог принять участие в ряде семинаров, организованных Европейским союзом в контексте Евросредиземноморского проекта, осуществляемого в странах Северной Африки и Ближнего Востока и призванного обеспечить более широкое внедрение правовых документов ЕЭК, касающихся автомобильного транспорта, включая ДОПОГ.

Направление деятельности 9.b Перевозка опасных грузов (ЕЭК ООН)

A. Ожидаемое достижение (ОД 9.b)

75. Принятие дорожной карты по созданию административных структур, необходимых для применения ДОПОГ. Разработка на основе этой дорожной карты рекомендаций и/или руководящих принципов.

В. Показатели достижения

1. Принятие дорожной карты и разработка рекомендаций/руководящих принципов (ПД 9.b)

Показатели результативности:

Целевые показатели на 2014–2015 годы: не применимо.

Направление деятельности 9.c Перевозка опасных грузов (ЕЭК ООН)

А. Ожидаемое достижение (ОД 9.c)

76. Последующая деятельность в контексте реализации дорожной карты по вопросам присоединения к ДОПОГ и его применения (ECE/TRANS/238) для новых и существующих Договаривающихся сторон ДОПОГ.

В. Показатели достижения

1. Завершение подготовки и размещение на веб-сайте ЕЭК ООН информации, касающейся стран, являющихся Договаривающимися сторонами ДОПОГ, и информации, подлежащей обязательному представлению (информация о свидетельствах о подготовке водителей и информация, указанная в приложении I к дорожной карте) (ПД 9.c)

Показатели результативности:

Целевые показатели на 2014–2015 годы: наличие информации по 75% Договаривающихся сторон ДОПОГ.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: наличие информации по 75% Договаривающихся сторон ДОПОГ.

С. Оценка результативности

77. Число Договаривающихся сторон ДОПОГ составляет 48.

78. На странице «Информация по странам»⁴ веб-сайта ЕЭК указаны адреса органов и назначенных ими организаций, обладающих компетенцией согласно внутригосударственному законодательству в вопросах применения ДОПОГ. Секретариат обновляет содержание этой страницы в соответствии с информацией, поступающей от Договаривающихся сторон. Информация по 34 странам является подробной и обновляется регулярно. В случае еще 12 стран (Азербайджана, Албании, Андорры, Беларуси, Боснии и Герцеговины, Исландии, Казахстана, Кипра, Лихтенштейна, Марокко, Черногории и Эстонии) указаны контактные данные основного компетентного органа. По одной из стран (Таджикистан) информация отсутствует.

79. На странице «Свидетельства ДОПОГ о подготовке водителей»⁵ содержатся образцы свидетельств ДОПОГ о подготовке водителей, выдаваемых в соответствии с пунктом 8.2.2.8.5 ДОПОГ. Образцы своих свидетельств представила

⁴ http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html.

⁵ http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_certificates.html.

31 страна. Информация о том, выдаются ли эти свидетельства в остальных странах, отсутствует.

80. На странице «Языковые версии (ДОПОГ, инструкции в письменной форме)»⁶ приведены официальные переводы письменных инструкций – в соответствии с пунктом 5.4.3.4 ДОПОГ, – направляемых компетентными органами. На случай чрезвычайной ситуации, которая может возникнуть в результате аварии во время перевозки, эти инструкции должны быть предоставлены членам экипажа транспортного средства на языке(ах), на котором(ых) каждый член экипажа может читать и который(е) он понимает. В случае 11 стран (Албании, Азербайджана, Андорры, Болгарии, бывшей югославской Республики Македония, Исландии, Марокко, Туниса, Украины, Хорватии и Черногории) переводы на официальный(ые) язык(и) этих стран на веб-сайте отсутствует(ют). Доступны могут быть также варианты на других основных неофициальных языках, используемых в той или иной стране. В случае остальных стран (77%) с текстами соответствующих документов можно ознакомиться не менее чем на одном официальном языке.

81. Страница «Многосторонние соглашения»⁷ содержит перечень действующих двусторонних и многосторонних соглашений, заключенных в соответствии с разделом 1.5.1 ДОПОГ. Секретариат еженедельно обновляет содержание этой страницы в соответствии с информацией, поступающей от компетентных органов ДОПОГ. Информация, приведенная на этой странице, считается полной.

82. На странице «Отчеты о происшествиях»⁸ размещены отчеты о серьезных авариях или инцидентах, переданные Договаривающимися сторонами в соответствии с пунктом 1.8.5.2 ДОПОГ. С 2004 года отчеты, поступающие от Договаривающихся сторон, публикуются на веб-сайте ЕЭК, но только с согласия направивших их компетентных органов, поскольку некоторые отчеты могут содержать конфиденциальную информацию. Кроме того, некоторые страны вызвались представить информацию для экспериментальной базы данных, подготовленной Францией в контексте работы Совместного совещания. Опубликованная в базе данных информация не считается официальным уведомлением, поскольку эта деятельность все еще находится на экспериментальном этапе. Участвующие в этом эксперименте страны включают Хорватию, Бельгию, Финляндию, Францию, Германию, Нидерланды, Испанию, Швецию и Швейцарию.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

83. На своей девяносто девятой сессии Рабочая группа сделала вывод о том, что она располагает более 75% информации. Страны, которые указали только контактную информацию главного компетентного органа, могли бы представить более подробные сведения. Рабочая группа отметила, что для облегчения взаимодействия между Договаривающимися сторонами было бы полезно указать, по крайней мере, адрес электронной почты. Странам, не указавшим эти данные, предлагается сообщить секретариату ЕЭК адреса органов и назначенных ими организаций, обладающих компетенцией, согласно внутригосударственному законодательству, в вопросах применения ДОПОГ, со ссылкой в каждом случае на соответствующее положение ДОПОГ, а также адреса, по которым следует направлять соответствующие заявки. В надлежащих случаях странам предлагается подтвердить, что компетенцией в отношении всех требований ДОПОГ обладает только главный компетентный орган.

⁶ http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_linguistic_e.html.

⁷ <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.html>.

⁸ <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/accidents.html>.

84. Рабочая группа также предложила странам, не предоставившим образцы выдаваемых ими свидетельств ДОПОГ о подготовке водителей, сделать это или, в соответствующих случаях, подтвердить, что они не осуществляют выдачу таких свидетельств.

Направление деятельности 10.a Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)

A. Ожидаемое достижение (ОД 10.a)

85. Принятие поправок к Рекомендациям Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (Типовые правила) и Руководству по испытаниям и критериям и выпуск новых рекомендаций в 2014 году, а также опубликование в 2015 году новых сводных вариантов Типовых правил и Руководства по испытаниям и критериям, включающих поправки и новые рекомендации.

B. Показатели достижения

1. Поправки к восемнадцатому пересмотренному изданию Типовых правил и к пятому пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям, принятые в 2014 году (ПД 10.a. а)

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 2 набора поправок.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 2 набора поправок.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 2 набора поправок (ST/SG/AC.10/42/Add.1, ST/SG/AC.10/42/Add.2).

2. Опубликование девятнадцатого пересмотренного издания Типовых правил и шестого пересмотренного издания Руководства (или поправки 3 к пятому пересмотренному изданию) до конца 2015 года (ПД 10.a. б)

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 1 Типовые правила, 1 поправка к Руководству.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 1 Типовые правила, 1 Руководство (или поправка 3 к пятому пересмотренному изданию Руководства).

Фактические показатели за 2014–2015 годы: Типовые правила (ST/SG/AC.10/1/Rev.19, в продаже под № E.15.VIII.1); Руководство (ST/SG/AC.10/11/Rev.6, в продаже под № E.15.VIII.3).

C. Оценка результативности

86. Набор поправок к Типовым правилам Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов и набор поправок к Руководству по испытаниям и критериям были утверждены Комитетом экспертов Экономического и Социального Совета по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции в декабре 2014 года, т.е. в конце двухгодичного рабочего периода 2013–2014 годов. По просьбе Совета, изложенной в его резолюции 2015/7, эти поправки были отражены в пересмотренных изданиях Рекомендаций, Типовых правил (ST/SG/AC.10/1/Rev.19) и Руководства по испытаниям и критериям (ST/SG/AC.10/

11/Rev.6) Организации Объединенных Наций, опубликованных секретариатом в 2015 году. В текущий двухгодичный рабочий период 2015–2016 годов Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов приступает к обсуждению новых поправок для принятия Комитетом в декабре 2016 года.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

87. Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов по-прежнему активно занимается решением постоянно возникающих новых вопросов, связанных главным образом с технологическими достижениями или практическим осуществлением его действующих рекомендаций.

Направление деятельности 10.b Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)

A. Ожидаемое достижение (ОД 10.b)

88. Эффективное осуществление рекомендаций с помощью национальных и международных правовых документов.

B. Показатели достижения

- 1. Число поправок, внесенных в международные правовые документы с учетом Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (Типовые правила) 2013 года (восемнадцатое пересмотренное издание) (ПД 10.b. а))**

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 6.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 6.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 6.

- 2. Число правительств, которые приняли требования последнего пересмотренного издания Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (Типовые правила) для регулирования национальных перевозок внутренним транспортом (ПД 10.b. б))**

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 38.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 38.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 38.

C. Оценка результативности

89. Все основные организации, занимающиеся разработкой положений о перевозке опасных грузов, проанализировали новые и пересмотренные положения, содержащиеся в опубликованном в 2013 году восемнадцатом пересмотренном издании Типовых правил Организации Объединенных Наций. Они внесли соответствующие изменения в свои правовые документы с целью обеспечить их полное взаимное соответствие и согласованность друг с другом; эти пересмотренные

документы, вступившие в силу одновременно с 1 января 2015 года, перечислены ниже:

- Международная морская организация (ИМО): поправка 37–14 к Международному кодексу морской перевозки опасных грузов;
- Международная организация гражданской авиации (ИКАО): Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов воздушным транспортом, издание 2015–2016 годов;
- ЕЭК: Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (издание ДОПОГ 2015 года); Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (издание ВОПОГ 2015 года);
- ОТИФ: Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (издание МПОГ 2015 года);
- ЕС: директива 2008/68/ЕС с поправками, внесенными в нее согласно директиве 2014/103/EU Комиссии о применении положений ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ к перевозкам внутренним транспортом.

90. Положения восемнадцатого пересмотренного издания нашли отражение в национальном законодательстве о внутренних перевозках не менее 28 государств – членов ЕС, а также Австралии, Исландии, Канады, Лихтенштейна, Новой Зеландии, Норвегии, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Турции и Швейцарии (раздел 49 КФП), т.е. по крайней мере, 38 стран. Секретариат не располагает достаточными ресурсами для отслеживания точного статуса осуществления национальных положений во всех странах мира, в частности за пределами региона ЕЭК, но в 2016 году по просьбе Экономического и Социального Совета будет принимать меры для получения этой информации от всех государств – членов Организации Объединенных Наций.

91. В 2013 и 2014 годах Подкомитет экспертов Организации Объединенных Наций продолжил работу по обновлению своих рекомендаций и в декабре 2014 года принял два набора поправок к Типовым правилам и к Руководству по испытаниям и критериям, включенных в девятнадцатое пересмотренное издание Типовых правил и шестое пересмотренное издание Руководства по испытаниям и критериям. Эти поправки будут положены в основу намеченного на 2017 год обновления международных и национальных правовых документов. 2015 год ознаменовался началом нового двухгодичного цикла работы.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

92. Все основные международные организации, которые занимаются разработкой правил международной перевозки опасных грузов (ИМО, ИКАО и ЕЭК), по-прежнему стремятся обеспечить осуществление Рекомендаций Организации Объединенных Наций посредством включения их положений в свои соответствующие правовые документы. Это позволяет добиться не только высокого уровня безопасности международных перевозок всеми видами транспорта, регулируемых соответствующими правилами, но и согласованности таких правил. Во многих странах, и в частности в странах, перечисленных в пункте 84 выше, эти рекомендации применяются к внутренним перевозкам и обновляются по мере обновления международных документов. Ситуация с их выполнением в странах, не являющихся членами ЕЭК, улучшается с каждым годом, особенно в государствах, участвующих в деятельности Подкомитета (например, в Китае, Японии, Австралии, Южной Африке и Бразилии), даже несмотря на то, что развиваю-

щимся странам обычно бывает нелегко поддерживать темп, заданный двухгодичным циклом обновления. Хотя импортируемые этими странами опасные грузы ввозятся на условиях транспортировки, оговоренных в последнем издании Рекомендаций Организации Объединенных Наций, их собственные национальные правила обычно обновляются реже, т.е. каждые пять–десять лет. Из-за нехватки ресурсов секретариату трудно следить за положением дел в странах, не относящихся к региону ЕЭК. Круг участников сессии Подкомитета свидетельствует о весьма высокой активности (от 120 до 170 делегатов на каждой сессии) примерно 30 стран всех регионов, а также многих НПО (представляющих в основном химическую промышленность, транспортные организации и изготовителей упаковочных материалов/цистерн). Интерес к этой деятельности постоянно растет, что в свою очередь приводит к увеличению числа делегатов, количества представляемых документов и запросов о получении информации или о поддержке мероприятий по созданию потенциала, т.е. к непрерывному повышению рабочей нагрузки для подразделения секретариата, отвечающего за данное направление.

Направление деятельности 11.а **Согласованная на глобальном уровне система** **классификации опасности и маркировки химической** **продукции (СГС)**

А. Ожидаемое достижение (ОД 11.а)

93. Принятие поправок к Согласованной на глобальном уровне системе в целях дальнейшего уточнения или гармонизации существующих критериев классификации и маркировки опасности или введения новых критериев, с тем чтобы сохранить либо усилить единообразным, согласованным и последовательным образом степень защиты окружающей среды и работников химических предприятий, а также лиц, занимающихся обработкой, перевозкой или использованием опасной химической продукции; содействие эффективному применению этого документа путем принятия международных и национальных правовых документов и опубликование в 2015 году шестого пересмотренного издания СГС.

В. Показатели достижения

1. Один набор поправок к СГС для принятия в 2014 году (ПД 11.а. а))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 1 набор поправок.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 1 набор поправок.

Фактические показатели за 2012–2013 годы: 1 набор поправок.

2. Опубликование шестого пересмотренного издания СГС до конца 2015 года (ПД 11.а. б))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 1 СГС.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 1 СГС.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 1 СГС.

С. Оценка результативности

94. Набор поправок к СГС был принят Комитетом экспертов Экономического и Социального Совета по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции в декабре 2014 года, т.е. в конце его двухгодичного рабочего периода 2013–2014 годов. По просьбе Совета, высказанной в его резолюции 2015/7, эти поправки были отражены в шестом пересмотренном издании СГС, опубликованном секретариатом в 2015 году. В текущий двухгодичный рабочий период 2015–2016 годов Подкомитет экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции приступает к обсуждению новых поправок для принятия Комитетом в декабре 2016 года.

Д. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

95. С постепенным ростом числа стран, применяющих СГС (в настоящее время 51 страна), увеличиваются и объемы представляемой многими странами информации о практических трудностях внедрения этой системы, которые Подкомитету экспертов необходимо устранять посредством принятия поправок к СГС.

Направление деятельности 11.b Согласованная на глобальном уровне система классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС)

А. Ожидаемое достижение (ОД 11.b)

96. Эффективное внедрение СГС на основе национальных и международных правовых документов.

В. Показатели достижения

- 1. Число международных правовых документов, кодексов, руководств или стандартов, которые были приняты или изменены с учетом положений СГС (ПД 11.b. а))**

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 16.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 16.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 16.

- 2. Число государств, правительства которых учли положения СГС и поправок к ней в своих национальных системах нормативного регулирования, применимых к классификации и маркировке опасности химической продукции в других секторах, помимо транспорта (ПД 11.b. б))**

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 50.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 51.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 5.**С. Оценка результативности**

97. Учитывая необходимость в том, чтобы информация об опасных свойствах химических веществ носила согласованный характер и была легкодоступной в интересах более надежной защиты здоровья людей и окружающей среды, и признавая, что гармонизация будет способствовать большей согласованности национальных требований к классификации и указанию опасных свойств химических веществ, которые должны выполнять предприятия, участвующие в международной торговле, государства-члены предпринимают значительные усилия для пересмотра своих правовых документов, касающихся химической безопасности, или для принятия нового законодательства о внедрении СГС.

98. В 2014–2015 годах, согласно информации, представленной секретариату, ряд международных правовых документов, кодексов, руководящих принципов и стандартов, касающихся воздействия потенциально опасных химических веществ на всех этапах жизненного цикла, включая производство, хранение, перевозку, использование на рабочем месте и присутствие в окружающей среде, был изменен в свете положений СГС. К ним относятся пятый, шестой и седьмой адаптированные с учетом технического прогресса варианты Европейского регламента применения СГС (регламент № 1272/2008 ЕС) и восемнадцатое пересмотренное издание Типовых правил ООН (и связанных с ними соответствующих документов) по перевозке опасных грузов морским, воздушным и наземным транспортом). Оба эти документа влияют на многие другие законодательные акты (например, более 11 директив ЕС связаны с регламентом № 1272/2008 ЕС и, по меньшей мере, в шесть международных документов по перевозке отдельными видами транспорта внесены поправки в соответствии с Типовыми правилами ООН). Положения СГС также используются для оценки опасных свойств химических веществ в рамках таких международных конвенций, кодексов или руководящих принципов, как Роттердамская конвенция о процедуре предварительного обоснованного согласия в отношении отдельных опасных химических веществ и пестицидов в международной торговле, Стокгольмская конвенция о стойких органических загрязнителях, рекомендованная ВОЗ Классификация пестицидов по видам опасностей, краткие международные документы по оценке химических веществ (КМДОХ) или международные карточки химической безопасности (МКХБ). Это означает, что целевой показатель (16 документов) уже превышен.

99. Кроме того, в 2014 году была завершена деятельность по приведению положений приложения I к Конвенции ЕЭК о трансграничном воздействии промышленных аварий в соответствие с СГС.

100. Число государств, правительство которых уже обеспечило или в настоящее время обеспечивает включение положений СГС или поправок к ней в свои национальные системы, регламентирующие классификацию опасности и маркировку химических веществ в других отраслях, помимо транспорта, продолжает увеличиваться. В перечень государств, где приняты надлежащие меры по внедрению СГС, входят все 28 стран – членом ЕС, все 3 страны ЕЭП, а также Швейцария, Австралия, Новая Зеландия, Маврикий, Уругвай, Сингапур, Япония, Китай, Российская Федерация, Израиль, Малайзия, Аргентина, Турция, Республика Корея, Мексика, Бразилия, Соединенные Штаты Америки, Канада, Сербия, Филиппины, Южная Африка, Замбия, Вьетнам и Таиланд (т.е. не менее 55 стран).

101. Подкомитет экспертов по СГС принял набор поправок к пятому пересмотренному изданию СГС в декабре 2014 года, когда завершился двухгодичный цикл его работы. Принятые поправки были одобрены Комитетом экспертов по пере-

возке опасных грузов и по СГС, а также Экономическим и Социальным Советом, что было отмечено в его резолюции 2015/7 от 8 июня 2015 года.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

102. СГС является инструментом, предназначенным для целого ряда секторов (транспорт, защита потребителей, производственная безопасность и гигиена труда, а также охрана окружающей среды); таким образом, для ее эффективного применения от государств-членов требуются значительные усилия по внесению изменений во все имеющиеся у них правовые документы по вопросам химической безопасности в каждом из соответствующих секторов либо по принятию нового законодательства.

103. СГС уже широко применяется при перевозке опасных грузов благодаря Типовым правилам и связанным с ними нормативным документам (см. направление деятельности 12), в которые в 2015 году в целях их эффективного осуществления были внесены соответствующие поправки в свете положений пятого пересмотренного издания СГС. Вместе с тем в других секторах положение является более сложным, и внедрение СГС может занять некоторое время, так как для него необходимы изменение или пересмотр значительного числа различных правовых документов, а также наличие руководящих указаний по применению системы (например, для принятия СГС Европейским союзом в 2008 году потребовались многочисленные поправки к 11 директивам ЕС, относящимся к различным сферам регулирования, а также издание нового регламента по КМУ (классификации, маркировке, упаковке)).

104. Несмотря на все усилия секретариата по сбору информации о ходе внедрения СГС (см. www.unecse.org/trans/danger/publi/ghs/implementation_e.html), не всегда удается получить из надежных источников такую информацию по странам и организациям, не участвующим в работе сессий Подкомитета. Кроме того, речь идет о большом числе национальных законодательных актов, и темпы внедрения в одной и той же стране – в зависимости от конкретного сектора – могут различаться. Поэтому в некоторых случаях представленные показатели достижения за отчетный период могут быть заниженными по сравнению с фактическим уровнем внедрения СГС, так как приведенные данные основываются лишь на информации, поступившей в секретариат.

105. Особенно полезную роль в процессе внедрения играет сотрудничество с МОТ, Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и Учебным и научно-исследовательским институтом Организации Объединенных Наций (УНИТАР), а также с такими организациями, как Европейская комиссия, Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Организация азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), в области создания потенциала.

106. Участие в совещаниях по СГС является весьма активным (порядка 120 делегатов на каждой сессии); интерес, проявляемый к внедрению этой системы, растет по мере ее все более широкого развертывания на глобальном уровне.

Направление деятельности 12.a Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

A. Ожидаемое достижение (ОД 12.a)

107. Повышение и обновление международных требований, касающихся перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.

B. Показатели достижения

1. Общая процентная доля предложений о редакционных поправках, принятых WP.11 (ПД 12.a. а))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 10%.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 25%.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 50%.

2. Общее число Договаривающихся сторон Соглашения СПС (ПД 12.a. b))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 48.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 50.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 49.

3. Число стран, направивших ответы на вопросник по осуществлению СПС (ПД 12.a. с))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 16.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 20.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 21.

C. Оценка результативности

108. На своей семидесятой сессии в 2014 году WP.11 приняла в общей сложности 24 предложенные поправки к СПС, содержащиеся в приложениях I и II к докладу о работе сессии (ECE/TRANS/WP.11/231). На своей семьдесят первой сессии в 2015 году WP.11 приняла в общей сложности шесть предложенных поправок к СПС, содержащихся в приложении I к докладу о работе сессии (ECE/TRANS/WP.11/233). Из общего числа указанных поправок 15 могут считаться редакционными; так что процентная доля редакционных поправок превысит целевые показатели на 2014–2015 годы.

109. На момент составления настоящего документа число Договаривающихся сторон СПС составляло 49. Таким образом, намеченная цель, которая состояла в том, чтобы обеспечить присоединение к СПС двух новых Договаривающихся сторон, в течение двухгодичного периода 2014–2015 годов не была достигнута. Последней Договаривающейся стороной стала Саудовская Аравия (январь 2016 года). Потенциал для присоединения к нему новых Договаривающихся сто-

рон по-прежнему существует. Из 56 государств – членов ЕЭК Договаривающимися сторонами СПС пока не являются Армения, Израиль, Исландия, Канада, Кипр, Лихтенштейн, Мальта, Сан-Марино, Туркменистан и Швейцария. Работа по пропаганде СПС ведется также среди таких других стран Средиземноморья, как Алжир, Египет, Израиль и Иордания. Они уже являются сторонами других правовых документов ЕЭК. Данный показатель достижения рекомендуется сохранить на период 2016–2017 годов.

110. В 2014 году на вопросник по осуществлению СПС ответили 19 стран. В 2015 году ответы на него предоставила 21 страна. Таким образом, фактический результат превысил целевой показатель, предусматривающий получение ответов от 20 стран.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

111. WP.11 решила сохранить этот показатель достижения, поэтому целевые процентные показатели на 2016–2017 годы рекомендуется повысить.

112. Потенциал для присоединения к Соглашению новых Договаривающихся сторон по-прежнему существует. Данный показатель достижения рекомендуется сохранить на период 2016–2017 годов.

113. Целевой показатель, характеризующий число ответов на вопросник по осуществлению СПС, был достигнут, поэтому на следующий период его рекомендуется повысить. Некоторые страны заявляют, что они не в состоянии представить требуемые данные в силу особенностей их административных структур. Данный показатель достижения рекомендуется сохранить на период 2016–2017 годов.

Направление деятельности 13 Статистика транспорта

A. Ожидаемое достижение (ОД 13.)

114. Более широкая доступность и сфера охвата данных по статистике транспорта.

B. Показатели достижения

1. Число надежных статистических продуктов, имеющих в Интернете (ПД 13. а))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: полная база статистических данных в онлайн-режиме.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: ведение базы статистических данных в онлайн-режиме.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: полная база статистических данных в онлайн-режиме.

2. Использование данных, определяемое по числу загрузок с веб-сайтов (ПД 13. б))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 84 000 загрузок.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 88 000 загрузок.

Фактические показатели за 2014–2015 годы⁹.

С. Оценка результативности

115. Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) провела две очередные сессии.

116. Общий вопросник ЕЭК, Евростата и Международного транспортного форума (МТФ) по статистике транспорта был упорядочен и утвержден Рабочей группой. Нагрузка на государства-члены значительно сократилась благодаря взаимодействию с секретариатом Базы данных Сообщества о дорожно-транспортных происшествиях в Европе (CARE). Эффективность функционирования онлайн-базы данных по статистике транспорта была повышена за счет более своевременного представления соответствующей информации. Кроме того, в 2013 и 2014 годах были опубликованы очередные выпуски ежегодной брошюры с данными об основных показателях транспортного сектора. Были подготовлены и размещены в Интернете два периодических издания: «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке» (СДТП) и «Статистика транспорта ЕЭК для Европы и Северной Америки» (ранее БЕСАСТ). Подробные рекомендации для стран, участвующих в обследованиях движения по автомобильным и железным дорогам категории E 2015 года, были утверждены и распространены среди государств-членов. В сотрудничестве с Евростатом и МТФ было принято несколько экспериментальных вопросников (данные о транспортировке газа по газопроводам, данные о дорожном движении и данные о пассажирских перевозках городскими и междугородными автобусами), которые стали применяться в рамках регулярного сбора данных. С принятием коротких двузначных обозначений была пересмотрена стандартная номенклатура грузов для статистики транспорта (NST 2007). И наконец, была продолжена работа по согласованию методологий в области статистики транспорта.

Д. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

117. Проведенный секретариатом анализ пробелов в работе показал, что необходимо уделять больше внимания сотрудничеству со странами Восточной и Центральной Европы, Кавказа и Центральной Азии. Рабочие совещания, организованные секретариатом в предыдущий двухгодичный период, позволили наладить непосредственное взаимодействие с поставщиками данных, однако работу в этом направлении необходимо продолжать. Для того чтобы некоторые страны принимали в этой работе более активное участие, следует проводить больше мероприятий по укреплению их потенциала. Кроме того, оптимизация Общего вопросника облегчила сбор информации, по крайней мере по основным показателям, и повысила своевременность представления данных. Рабочей группе необходимо и далее содействовать содержательному обмену мнениями по методологическим аспектам статистики транспорта.

⁹ По техническим причинам сведения о числе загрузок с веб-сайта в период 2014–2015 годов получить не удалось.

Направление деятельности 14.а Автомобильный транспорт

А. Ожидаемое достижение (ОД 14.а)

118. Более активное осуществление Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

В. Показатели достижения

1. Число выявленных проблемных областей и предложений по их устранению (ПД 14.а. а))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 4 области.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 4 области.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 4 области.

2. Число семинаров и рабочих совещаний (ПД 14.а. б))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 6.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 3.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 6.

3. Среднее число участников одного семинара или рабочего совещания (ПД 14.а. с))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 22 (без учета участников шестой сессии).

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 65.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 73 (без учета участников десятой сессии).

С. Оценка результативности

119. В течение 2014 года практически все страны полностью реализовали меры, необходимые для использования цифрового тахографа. Мандат Группы экспертов по ЕСТР был продлен до 30 июня 2017 года в целях облегчения достижения консенсуса по предлагаемым изменениям статьи 22-бис Соглашения ЕСТР (процедура внесения поправок в добавление 1В).

120. Было внесено предложение по поправке, которое в случае принятия позволит четырем государствам, не входящим в состав ЕЭК – Алжиру, Иордании, Марокко и Тунису, – присоединиться к Соглашению ЕСТР.

121. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК подписал документ о продлении действия Меморандума о взаимопонимании, в котором Объединенный исследовательский центр признается в качестве органа, ответственного за корневую сер-

тификацию и сертификацию эксплуатационной совместимости для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС. В рамках совместной работы с транспортным проектом Евромед Отдел устойчивого транспорта ЕЭК разработал дорожную карту по ЕСТР.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

122. Достигнуты некоторые улучшения в результате реализации мер и инициатив для устранения проблем, связанных с внедрением цифровых тахографов. Хотя секретариат активно способствовал переговорам между заинтересованными Договаривающимися сторонами, внесение поправок в Соглашение ЕСТР, обеспечивающих равные права и обязанности всех Сторон, требует политических решений, направленных на поиск подхода, который все стороны сочли бы удовлетворительным. Это процесс потребует длительного времени.

Направление деятельности 14.b Проект Трансьевропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА)

A. Ожидаемое достижение (ОД 14.b)

123. Укрепление потенциала стран ЕЭК, участвующих в проектах ТЕА и ТЕЖ.

B. Показатели достижения

1. Число стран ЕЭК, участвующих в проекте ТЕА (ПД 3/6 а))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2013 год: 13 стран.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 12 стран.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 12 стран.

C. Оценка результативности

124. В течение рассматриваемого периода оценки Руководящий комитет ТЕА провел четыре сессии, а Центральное управление Проекта ТЕА (ЦУП) организовало два рабочих совещания для правительств государств, участвующих в проекте ТЕА, и два рабочих совещания в рамках ПООДС (сотрудничество между ТЕА и управлениями транспорта штатов в США).

125. В течение последнего десятилетия число правительств, принимающих участие в этом проекте, не было постоянным, однако в этот двухгодичный период оно стабилизируется на уровне 11 стран, которые вносят предметный и финансовый вклад в его реализацию. Цель, состоящая в стабилизации и увеличении числа правительств-участников и указанная в программе работы ТЕА, была частично достигнута. Успешное завершение разработки административных процедур для размещения ЦУП ТЕА и привлечения Управляющего проектом ТЕА в 2015 году послужило дополнительным стабилизирующим фактором и основой для более целенаправленной деятельности, направленной на повышение осведомленности о проекте ТЕА.

126. Проведение специализированных рабочих совещаний позволило сосредоточить деятельность в рамках проекта ТЕА на обмене знаниями и информацией о передовой практике в таких областях, как инвестиции и финансирование для развития дорожной инфраструктуры, обслуживание автодорог, внедрение интеллектуальных транспортных систем на автомагистралях, оценка воздействия на окружающую среду и управление безопасностью дорожной инфраструктуры в целях оказания правительствам стран, участвующим в проекте ТЕА, поддержки в развитии сети ТЕА и управлении ею. Кроме того, Руководящий комитет ТЕА решил подготовить три аналитических документа, касающихся среднесрочной стратегии реализации проекта ТЕА, управления безопасностью дорожной инфраструктуры сети ТЕА и финансирования проекта ТЕА, которые будут выпущены в 2016 году для оказания правительствам – участникам проекта ТЕА поддержки в целях повышения качества и эффективности дорожной инфраструктуры и ее функционирования.

127. ЦУП ТЕА представило информацию об опыте реализации проекта ТЕА в ходе организованного WP.5 рабочего совещания на тему «Оптимальная практика и новые механизмы финансирования транспортной инфраструктуры» и семинара по интеллектуальным транспортным системам, организованного совместно министерством транспорта Бельгии и ЕЭК, на тему «На пути к новой культуре перевозок: технологические инновации для безопасной, эффективной и устойчивой мобильности».

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

128. ТЕА представляет долгосрочный проект развития стратегической инфраструктуры, и выводы, сделанные в ходе его реализации, были учтены при строительстве и совершенствовании автомагистралей, входящих в международную сеть дорог категории E, определенную в Соглашении СМА. Для поддержания стабилизирующего влияния и сохранения этих наработок основное внимание в рамках проекта ТЕА следует уделять конкретным результатам и выполнению установленных показателей, отвечающих нуждам и требованиям правительств-участников. Кроме того, взаимодействие в решении назревших вопросов, связанных с управлением и техническим обслуживанием автомагистралей, и более тесное сотрудничество с правительствами – участниками проекта ТЕА, рабочими группами ЕЭК по дорожному транспорту и дорожной безопасности, а также по линии проекта ТЕЖ должно сыграть решающую роль в актуализации проекта ТЕА.

Направление деятельности 15 Безопасность дорожного движения

A. Ожидаемое достижение (ОД 15.)

129. Более эффективное осуществление конвенций о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах 1968 года, дополняющих их Европейских соглашений 1971 года и сводных резолюций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах.

В. Показатели достижения

1. Число новых Договаривающихся сторон конвенций и европейских соглашений (ПД 15. а))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 3.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 3.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 3 (см. ниже).

Конвенция 1968 года о дорожном движении: 1 (Вьетнам, 20 августа 2014 года).

Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах: 1 (Вьетнам, 20 августа 2014 года).

Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах: 1 (Республика Молдова, 8 октября 2015 года).

2. Число организованных семинаров, рабочих совещаний, конференций, кампаний и мероприятий по безопасности дорожного движения (ПД 15. б))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 8.

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 2.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 7 (см. ниже).

а) Демонстрация фильма, подготовленного ЕЭК, Международным союзом железных дорог и Федеральным управлением транспорта Швейцарии под названием «Спасение жизни на железнодорожных переездах» по случаю проведения в 2014 году Международного дня безопасности на железнодорожных переездах (3 июня 2014 года).

б) День договоров о безопасности дорожного движения ООН, Нью-Йорк, США (5 июня 2014 года).

в) Региональный семинар по созданию потенциала в области безопасности дорожного движения в Белграде, Сербия (октябрь 2014 года).

г) Рабочее совещание с участием ЕЭК, Экономической комиссии для Африки и Альянса за ответственное употребление алкоголя по проблеме безопасности дорожного движения для англоговорящих африканских стран, проведенное в Аддис-Абебе, Эфиопия (12 и 13 ноября 2014 года).

д) Специальное однодневное совещание WP.1 за круглым столом в Женеве (Швейцария) для изучения возможности использования правовых документов в области безопасности дорожного движения в целях разработки стратегии повышения безопасности самоходных двухколесных транспортных средств в странах с низким и средним уровнем доходов (23 марта 2015 года).

е) Демонстрация совместной электронной книги ЕЭК–ЭКА–ИАРД «Предотвращение вождения в нетрезвом состоянии в Африке», содержащей новые результаты обследования по вопросам безопасности дорожного движения на Африканском континенте и обновленную информацию о выполнении Африканского плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также рекомендации и данные по оптимальной международной практике повышения безопасности дорожного движения, в Женеве, Швейцария (23 марта 2015 года).

g) Рабочее совещание ЕЭК-ЭКА-ИАРД по безопасности дорожного движения для франкоговорящих стран, состоявшееся в Аддис-Абебе, Эфиопия (7–8 июля 2015 года).

3. Число участников каждого семинара, рабочего совещания, конференции и мероприятия, включая участников от Договаривающихся сторон (ПД 15. с))

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2012–2013 годы: 180 (60 на мероприятиях Глобальной недели безопасности дорожного движения ООН и 120 на Форуме по безопасности дорожного движения «Европа–Азия»).

Целевые показатели на 2014–2015 годы: 60.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: 300.

4. Отзывы участников семинаров, рабочих совещаний, конференций и других мероприятий (ПД 15. d))

Показатели результативности:

Целевые показатели на 2014–2015 годы: получение положительных отзывов (на основе большинства представленных ответов) от участников семинаров, рабочих совещаний, конференций и мероприятий по поводу организации соответствующего мероприятия, возможностей сетевого сотрудничества и ценности представленной информации и сделанных презентаций.

Фактические показатели за 2014–2015 годы: были получены официальные и неофициальные положительные отзывы (по результатам обследования) на шесть мероприятий, указанных выше. Кроме того, фильм «Спасение жизни людей на железнодорожных переездах» был просмотрен порядка 15 000 раз за 13 месяцев с момента его выпуска.

С. Оценка результативности

130. В 2012 году Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК принял план ЕЭК для Десятилетия действий (ECE/TRANS/2012/4 и Согг. 1 и 2). В плане намечено три цели: 1) обеспечить как можно более широкий географический охват правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения; 2) помочь странам в регионе ЕЭК и за его пределами в проведении Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения; 3) достичь прогресса в деле стабилизации и снижения уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе ЕЭК и за его пределами. Планом ЕЭК предусмотрены действия, инициативы и меры для нескольких рабочих групп ЕЭК, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения. Кроме того, он охватывает приоритетные области работы, а также предполагает проведение непрерывной деятельности и будущих мероприятий для достижения каждой цели в его географической зоне и за ее пределами.

131. В целях обеспечения как можно более широкого географического охвата правовых документов ООН по безопасности дорожного движения Отдел устойчивого транспорта ЕЭК провел в Центральных учреждениях ООН в Нью-Йорке День договоров о безопасности дорожного движения (5 июня 2014 года) в сотрудничестве с Управлением по правовым вопросам ООН, Нью-Йоркским отделением региональных комиссий и МСАТ. Программой Дня было предусмотрено проведение презентаций, посвященных глобальным соглашениям в области безопасности дорожного движения, в частности Конвенции о дорожном движе-

нии 1968 года, Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, соглашениям о правилах в области транспортных средств 1958 и 1998 годов, а также международным правилам по перевозке опасных грузов. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК продолжил деятельность по повышению осведомленности среди стран мира об этих правовых документах в ходе второй Глобальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения (Бразилиа, 18 и 19 ноября 2015 года) путем проведения параллельного мероприятия в ходе конференции по правовым документам ООН, касающимся безопасности дорожного движения.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

132. Рекомендации, упомянутые в предыдущем двухгодичном периоде, в отношении областей, где требуются улучшения, сохраняют свою актуальность и заслуживают повторного рассмотрения:

- государства и ключевые заинтересованные стороны играют центральную роль в обеспечении достижения целевых показателей по безопасности дорожного движения, наращивании выделяемых ресурсов и заботе о том, чтобы их активный вклад в эту деятельность становился достоянием обществу. Основную ответственность за повышение безопасности на дорогах несут правительства, однако это предполагает наличие не только воли и решимости, но и совместных усилий и значительных финансовых ресурсов;
- необходимо и впредь стремиться к увеличению числа Договаривающихся сторон правовых документов ООН по безопасности дорожного движения. Кроме того, эти правовые документы требуют пересмотра в целях отражения в них назревших вопросов и передового опыта;
- до сих пор не существует договоренности о механизме контроля за осуществлением, позволяющем эффективно определять, насколько успешно эти правовые документы применяются на национальном уровне.