

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят первая сессия**

Женева, 19–22 февраля 2019 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Проект годового доклада о деятельности
вспомогательных органов Комитета в 2018 году****Проект годового доклада Отдела устойчивого транспорта
Европейской экономической комиссии Организации
Объединенных Наций за 2018 год****Пересмотр****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе кратко изложена работа, проделанная Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов (ПОГ) и согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ (ГСС) Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) по состоянию на ноябрь 2018 года. Полный вариант доклада вместе с фотографиями будет представлен на ежегодной сессии Комитета в неофициальном документе.

Комитет, возможно, решит:

- **прокомментировать** существо, а также представление вопросов, достижений и проблем и
- **дать указания** относительно привлечения большего внимания к этим результатам, а также последующего использования годового доклада.

I. Введение

1. Отдел устойчивого транспорта является секретариатом Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК, его 20 рабочих групп, комитетов экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ и двенадцати договорных органов, которые проводят регулярные совещания для обновления и изменения



правовых актов Организации Объединенных Наций в их сфере компетенции. В сотрудничестве с Отделом транспорта ЭСКАТО он также обслуживает Проектную рабочую группу по транспорту Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА). Отдел является исполнительным учреждением по проектам Трансъевропейских автомагистралей (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). Европейское региональное бюро ВОЗ и отделы транспорта и окружающей среды ЕЭК являются секретариатом Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). С 1999 года Отдел предоставлял внебюджетные секретариатские услуги системе МДП. С 2015 года Отдел оказывает внебюджетные секретариатские услуги Специальному посланнику Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Наконец, с 2018 года Отдел предоставляет внебюджетные секретариатские услуги Целевому фонду Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

2. КВТ является уникальным межправительственным органом Организации Объединенных Наций, специально занимающимся вопросами внутреннего транспорта и преследующим главную цель развития безопасного, эффективного и экологичного внутреннего транспорта. Основным направлением деятельности КВТ и его вспомогательных органов является административное сопровождение 58 конвенций, соглашений и других правовых актов Организации Объединенных Наций, которые составляют международную нормативно-правовую базу в области автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также перевозки опасных грузов и конструкции транспортных средств. Мероприятия включают политические диалоги, нормативную работу, анализ, наращивание потенциала и техническую помощь. Решения Отдела оказывают непосредственное влияние на повседневную жизнь людей и предприятия во всем мире.

3. Восьмая ежегодная сессия Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) была проведена в 2018 году с участием более 250 участников из 63 государств – членов Организации Объединенных Наций, включая министров транспорта стран Африки, Азии, Европы и Ближнего Востока, глав и представителей высокого уровня межправительственных и неправительственных организаций, а также частного сектора. Основные моменты включали:

a) основные доклады и выступления министров, заместителей министров и руководителей ключевых транспортных организаций на этапе заседаний высокого уровня по вопросам политики по теме: «Интермодальность: ключ к устойчивому транспорту и мобильности» (полный доклад см. [ECE/TRANS/274/Add.1, приложение I](#)). Координатором этапа заседаний высокого уровня по вопросам политики был г-н Ен Те Ким, Генеральный секретарь Международного транспортного форума (МТФ);

b) Исполнительный секретарь ЕЭК г-жа Ольга Алгаерова объявила о внедрении инструмента для разработки политики в области безопасности дорожного движения «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта» (SafeFITS), после чего выступили г-н Ли Юйвэй, директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК, г-н Умберто де Претто, Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), и г-н Жан Тодт, Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

4. Комитет принял важные решения о порядке разработки стратегии КВТ до 2030 года, плана действий и пересмотренного круга ведения для принятия на восемьдесят первой сессии Комитета в 2019 году. Кроме того, Комитет приветствовал решение Генерального секретаря о создании целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, секретарем которого будет служить ЕЭК. Полный доклад о решениях совещания см. ECE/TRANS/274.

II. Безопасность дорожного движения

5. Во многих аспектах 2018 год может стать важной вехой в обеспечении безопасности дорожного движения в поддержку усилий государств-членов по достижению масштабных целей в области безопасности дорожного движения, установленных в Целях устойчивого развития, в связи с решающими и способными в корне изменить ситуацию глобальными событиями, в центре наиболее важных из которых находится работа Комитета и его вспомогательных органов. Одним из наиболее важных прорывных достижений стало создание Целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, секретариатом которого служит ЕЭК, и принятие резолюции 72/271 Генеральной Ассамблеи.

A. Создание Целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения

6. Несмотря на прогресс в повышении безопасности дорожного движения в некоторых странах за последнее десятилетие, общие глобальные результаты значительно отстают от тех изменений, которые срочно необходимы для сокращения числа погибших и пострадавших на дорогах во всем мире. Дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной несчастных случаев в мире. Генеральная Ассамблея в резолюции A/RES/72/271 от 12 апреля 2018 года выразила обеспокоенность тем, что задача 3.6 цели 3 в области устойчивого развития не будет достигнута к 2020 году при нынешних темпах прогресса, достигнутого государствами-членами. Резолюция сделала еще один шаг вперед, призвав все государства – члены Организации Объединенных Наций присоединиться к правовым документам, относящимся к компетенции Комитета, и с удовлетворением отметив создание Целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения для поддержки прогресса в достижении Целей устойчивого развития, связанных с безопасностью дорожного движения, и решения соответствующих глобальных задач.

7. В ответ на продолжающийся кризис в апреле 2018 года был создан Целевой фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения с целью активизации усилий по преодолению критической ситуации в области безопасности дорожного движения путем устранения пробелов в мобилизации ресурсов и обеспечения действенной координации действий на все уровни. Глобальный рамочный план действий по безопасности дорожного движения был принят в качестве основы для критериев финансирования и приоритетов деятельности Целевого фонда. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК будет служить секретариатом Целевого фонда на основе внебюджетных ресурсов.

B. Достижения в нормативно-правовой области

1. «Резолюция о процессе внедрения высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в дорожном движении»

8. На своей семьдесят седьмой сессии в сентябре 2018 года Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) принял «Резолюцию Глобального форума по безопасности дорожного движения о процессе внедрения высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в дорожном движении». Резолюция призвана дать ориентиры участникам конвенций 1949 и 1968 годов о дорожном движении в отношении процесса безопасного внедрения высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в дорожном движении и представляет рекомендации на глобальном уровне для обеспечения безопасного взаимодействия между высоко- и полностью автоматизированными транспортными средствами и всеми участниками дорожного движения. Резолюция была разработана WP.1 за последние полтора года. Предполагается, что резолюция не только повысит

безопасность дорожного движения, но и обеспечит социальные льготы для людей, которые не могут водить машину из-за инвалидности, преклонного возраста или ограничений, связанных со здоровьем.

2. «Пятидесятая годовщина Конвенций о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах 1968 года»

9. Пятидесятая годовщина Конвенций 1968 года о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах 8 ноября 2018 года была отмечена выпуском нескольких видеоклипов, в том числе одного с участием делегатов WP.1, в котором подчеркиваются преимущества и важность Конвенций, и другого, представляющего основные сведения о ключевых правовых документах ООН, связанных с безопасностью дорожного движения. К ним относятся Конвенции о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах 1968 года, Соглашения о правилах для транспортных средств 1958 и 1998 годов, Соглашение о периодических технических осмотрах 1997 года и Соглашение о дорожной перевозке опасных грузов 1957 года.

10. В 2018 году Кабо-Верде, Нигерия и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии присоединились к Конвенции о дорожном движении 1968 года.

3. «Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам»

11. Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам (GERSS) успешно работала в течение последних пяти лет, обсудив более 5000 дорожных знаков, используемых участниками Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, и, как ожидается, завершит свой мандат в июне 2019 года. В 2018 году GERSS подготовила свой окончательный доклад, в котором содержатся предложения по поправкам для устранения несоответствий и неточностей, выявленных в положениях Конвенции и ее Европейского соглашения. Кроме того, GERSS при поддержке секретариата и проекта e-CoRSS разработала изображения, ранее не включенные в Конвенцию, и улучшила многие изображения знаков. Секретариат завершил разработку e-CoRSS, которая является электронной версией Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, при финансовой поддержке Благотворительного фонда «Иса Хусейн аль-Юсифи».

4. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)

12. Достижения в 2018 году включают:

- Правительство Турции начало необходимые шаги для подачи предложения о внесении поправки в Управление по правовым вопросам ООН с целью внесения поправки в Соглашение ЕСТР, с тем чтобы Ливан имел право присоединиться к нему.
- Начало работы Группы экспертов по ЕСТР по рассмотрению предложения о внесении поправки в новое приложение 1С по интеллектуальным тахографам, включая создание неофициальной группы экспертов для ускорения работы Группы экспертов по ЕСТР в период между сессиями.

С. Политические диалоги и наращивание потенциала в области безопасности дорожного движения

1. Обзоры состояния безопасности дорожного движения при поддержке Счета развития ООН и Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения

13. Обзоры состояния безопасности дорожного движения (ОСБД) нацелены на выявление наиболее серьезных пробелов и приоритетов в области безопасности дорожного движения в рассматриваемых странах и, таким образом, помогают правительствам укреплять свои возможности решения проблем безопасности дорожного движения и действенного рассмотрения и улучшения в странах состояния безопасности дорожного движения. В 2018 году четыре ОСБД были проведены при

поддержке Счета развития Организации Объединенных Наций, а еще два – при поддержке Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

14. Проект Счета развития помог Албании, Вьетнаму, Доминиканской Республике и Грузии расширить возможности решения проблем безопасности дорожного движения и повысить осведомленность общественности по вопросам безопасности дорожного движения. Четыре ОСБД выявили пробелы и позволили определить приоритетные области решения проблем безопасности дорожного движения в каждой стране, помогая странам разрабатывать адресные меры политики. Конкретные рекомендации были направлены на решение проблем безопасности дорожного движения и спасение жизней на дорогах, например укрепление национального координационного органа по безопасности дорожного движения, повторное введение периодических технических осмотров (ПТО) пассажирских транспортных средств, обновление национальных стандартов и практики проектирования дорог и совершенствование законодательства о перевозке опасных грузов. ОСБД были опубликованы в июне 2018 года. На основе их выводов были проведены национальные семинары по наращиванию потенциала для проведения дополнительной подготовки по приоритетным областям, определенным в обзорах, а также по вопросам присоединения и осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций, касающихся безопасности дорожного движения, в области безопасности дорожного движения. Более полное описание поддерживаемых Счетом развития обзоров см. в ECE/TRANS/2019/12.

15. Еще две ОСБД в Камеруне и Уганде, проведенные при поддержке Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и по той же методике, были завершены в 2018 году. Кроме того, правительство Казахстана предложило ЕЭК провести ОСБД в Казахстане в 2018–2019 годах. Более полное описание обзоров, поддерживаемых Специальным посланником, см. в ECE/TRANS/2019/13.

2. Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS) – инструмент для разработки политики в области безопасности дорожного движения

16. Основная цель SafeFITS – помочь правительствам и лицам, принимающим решения, определить наиболее действенные меры и политику в области безопасности дорожного движения, предоставив информацию о предполагаемых результатах различных сценариев безопасности дорожного движения. Инструмент разработки был полностью отлажен в феврале 2018 года, и в настоящее время SafeFITS имеется в открытом доступе по адресу <https://unecetrans.shinyapps.io/safefits/>.

17. Для апробирования модели SafeFITS и веб-инструмента в первой половине 2018 года в Албании и Грузии были организованы два пилотных проекта. В пилотных проектах были апробированы рекомендации обзоров безопасности дорожного движения в Албании и Грузии. Апробирование было использовано для доработки модели и анализа механизма и методики сбора данных о безопасности дорожного движения в странах проведения проектов.

18. В связи с наличием нового глобального набора данных (ВОЗ, Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения за 2018 год) ведется обсуждение механизма обновления всех компонентов SafeFITS (базы данных и статистических моделей).

3. Рабочие совещания по наращиванию потенциала

19. В ноябре и декабре секретариат организовал еще два рабочих совещания, нацеленных на оказание помощи государствам-членам в улучшении субрегиональных связей и повышении безопасности дорожного движения:

- «Укрепление региональных железнодорожных транспортных связей», проведено в Афинах (29 ноября 2017 года). В рабочем совещании приняли участие более 40 представителей высокого уровня из 10 стран Юго-Восточной и Центральной Европы и международных организаций.

- «Дни транспорта региона Дуная 2018», состоявшиеся в Любляне, Словения (4–5 декабря 2018 года). В рабочем совещании приняли участие более 80 участников, обменявшихся опытом, результатами и идеями в отношении связности, развития транспортной инфраструктуры, безопасности дорожного движения и развития железнодорожного пассажирского транспорта в дунайском макрорегионе.

D. Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения

20. С момента своего назначения в 2015 году Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения помог мобилизовать прочную политическую поддержку, повышая осведомленность и пропагандируя присоединение к конвенциям Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, а также выступая за надлежащее финансирование безопасности дорожного движения во всем мире. Деятельность Специального посланника соответствует задачам 3.6 и 11.2 Целей устойчивого развития. Полный доклад о деятельности Специального посланника в 2018 году см. в ECE/TRANS/2019/13.

III. Окружающая среда и транспорт

A. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

21. В 2018 году секретариат продолжал оказывать поддержку подготовке предстоящего пятого Совещания высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде, которое состоится в октябре 2019 года в Вене, включая подготовку Декларации, которая будет поддержана на Совещании высокого уровня. Эта подготовка включает подготовку третьего исследования по экологичным рабочим местам на транспорте, исследования по эковождению. Она также включает завершение модуля инфраструктуры генерального плана развития велосипедного движения и справочника по устойчивому транспорту и городскому планированию в рамках WP.5.

22. В частности, справочник направлен на оказание поддержки а) разработке комплексной политики в области транспорта и городского развития и землепользования, в которой рассматриваются вопросы окружающей среды и здоровья, а также перспективы качества жизни; б) повышение осведомленности политиков на национальном уровне об актуальности и преимуществах интеграции транспорта и городского планирования, а также предоставление им вдохновляющих примеров практики и с) повышение осведомленности на международном уровне о важности объединения политики устойчивого транспорта с городским планированием в качестве средства достижения многочисленных целей Повестки дня устойчивого развития до 2030 года. 4 сентября 2018 года в Женеве в рамках WP.5 было проведено рабочее совещание «Комплексное развитие транспорта и городского развитие, включая перспективы в области окружающей среды, здоровья и качества жизни», чтобы поддержать подготовку Руководства. Ожидается, что публикация будет выпущена и, возможно, будет принята на пятом Совещании высокого уровня ОПТОСОЗ осенью 2019 года в Вене.

B. Транспорт и изменение климата

23. В 2018 году на втором этапе работы Группы экспертов по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним (WP.5/GE.3) была проведена большая аналитическая работа по подготовке «Карты горячих точек». Это процесс сопоставления имеющихся данных о транспортной инфраструктуре и

прогнозов различных климатических факторов. Однако эксперты согласились с тем, что окончательная и научно корректная карта горячих точек может быть составлена только в том случае, если будут приняты во внимание другие факторы, включая социально-экономические факторы, качество и вид инфраструктуры, а также уже принятые меры адаптации и т. п. На своей последней сессии (7–8 июня 2018 года) Группа решила, что выявление горячих точек правительствами – сложная и длительная работа, в которой сопоставление точных данных о прогнозах транспортной инфраструктуры и климатических факторов представляет собой лишь первый шаг. Следует провести подробный анализ геоморфологии, состояния транспортной инфраструктуры, качества и технических характеристик, а также чувствительности к последствиям изменения климата. Кроме того, следует использовать показатели для определения подверженности, чувствительности и критичности участков сети, а также включать прогнозы транспортных потоков и землепользования.

IV. Нарращивание потенциала и техническая помощь

24. В 2018 году Отдел устойчивого транспорта организовал целый спектр мероприятий по оказанию технической помощи (проекты по наращиванию потенциала, консультативные услуги и рабочие совещания) в целях содействия расширению возможностей стран по присоединению и осуществлению правовых документов ООН, находящихся в ведении КВТ. Секретариат предоставлял государствам-членам консультативные услуги по вопросам развития внутреннего транспорта, участвовал в организации совместных рабочих совещаний, продолжал осуществлять проекты по наращиванию потенциала и развитию субрегиональной инфраструктуры. Были завершены два важных проекта по безопасности дорожного движения (SafeFITS и Обзор состояния безопасности дорожного движения), в результате чего государства-члены получили инструменты для принятия решений на основе фактических данных в области безопасности дорожного движения. Заседание Тематической рабочей группы СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту и соединяемости (ТРГ-УТТС) (Астана, август 2018 года) укрепляет потенциал стран СПЕКА в области устойчивого транспорта, региональных транспортных связей, безопасности дорожного движения и усиления интеграции не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Под эгидой двух субрегиональных инфраструктурных проектов (ТЕА и ТЕЖ) были подготовлены три тематических доклада (Доклад сети ТЕА за 2018 год, Бизнес-модели для дорожного подсектора и стандарты технического обслуживания дорог и автомагистралей ТЕА) наряду с двумя тематическими рабочими совещаниями.

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

25. Семидесятая сессия Руководящего комитета ТЕА состоялась в Женеве 14–15 марта, а его семьдесят первая сессия состоялась в Варшаве 10–12 октября 2018 года. Все мероприятия, предусмотренные Стратегическим планом ТЕА на 2017–2021 годы, были выполнены. Были подготовлены три тематических доклада (Доклад сети ТЕА за 2018 год, Бизнес-модели для дорожного подсектора и стандарты обслуживания дорог и автомагистралей ТЕА). Было организовано тематическое рабочее совещание «Техобслуживание дорог и автомагистралей и бизнес-модели для дорожного подсектора» (Варшава, октябрь 2018 года). В Праге, Чешская Республика, было проведено двадцать пятое Ежегодное совещание Зоны V ТЕА ПООДС 2018 года (28–30 мая), посвященное одной из приоритетных тем проекта ТЕА – Управление дорожными активами. Представители государств – членов ТЕА и министерств транспорта четырех штатов Соединенных Штатов Америки поделились своим опытом и передовой практикой подготовки планов управления транспортными активами.

26. Правительства стран – участниц ТЕА и Центральное бюро Проекта активно участвовали в деятельности Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры.

В. Вклад ТЕЖ

27. Руководящим комитетом ТЕЖ одобрено начало этапа II Генерального плана высокоскоростной железнодорожной магистрали ТЕЖ.

С. Тематическая рабочая группа Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА) по устойчивому транспорту, транзиту и соединяемости

28. 27–28 августа 2018 года в Астане (Казахстан) состоялась двадцать третья сессия Тематической рабочей группы СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту и соединяемости (ТРГ-УТТС), проведенная Министерством инвестиций и развития Казахстана в качестве принимающей стороны при содействии ЭСКАТО и ЕЭК. В мероприятии приняли участие представители четырех стран СПЕКА: Азербайджана, Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана, а также Исламского банка развития, международных и отечественных транспортных организаций. В соответствии с программой работы на 2018–2019 годы основное внимание ТРГ-УТТС уделялось темам, связанным с улучшением транспортных связей, которые способствуют достижению и мониторингу связанных с транспортом ЦУР странами СПЕКА. В ходе двадцать третьей сессии участники обсудили выполнение задачи 3.6 ЦУР (безопасность дорожного движения) и задачи 9.1 ЦУР (развитие устойчивой инфраструктуры) и обменялись информацией о достижениях стран и планах на будущее.

29. 26–27 ноября 2018 года в Астане был проведен *семинар СПЕКА по вопросам взаимосвязанности и конкурентоспособности внутреннего транспорта*, в котором приняли участие шесть государств-членов, международные организации и ЕЭК. Семинар помог участникам лучше понять международную структуру транспортных связей, возможности согласования развития транспортной инфраструктуры и роль регионального сотрудничества в создании более эффективных транспортных систем в Центральной Азии.

V. Автомобильный транспорт

А. «Повышение эффективности автомобильного транспорта»

30. Развивая успех специальной сессии по e-CMR на 112-й сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) в октябре 2017 года, 4 апреля 2018 года состоялась последующая специальная сессия. Отделом экономического сотрудничества и торговли и Центром Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) были совместно опубликованы технические стандарты для поддержки создания и передачи электронных накладных в международных перевозках грузов автомобильным транспортом. На специальной сессии также обсуждался вопрос о введении в действие системы e-CMR и были представлены сообщения правительства Нидерландов, Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, Международного союза автомобильного транспорта и Международного комитета железнодорожного транспорта. По просьбе SC.1 секретариат подготовил не затрагивающую дальнейшие решения по этому вопросу справочную записку о правовых аспектах e-CMR для 113-й сессии SC.1 в октябре 2018 года.

31. Иран (Исламская Республика), Люксембург, Республика Молдова, Российская Федерация и Турция присоединились к e-CMR в конце 2017 года – начале 2018 года.

В. «Умные дороги для умной мобильности»

32. Традиционно SC.1 работала над развитием и упрощением процедур международных пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом, помогая выработать простые согласованные транспортные правила и требования. Однако согласованию интеллектуальной инфраструктуры не уделялось достаточного внимания до апреля 2018 года, когда SC.1 провела специальное рабочее совещание, на котором были рассмотрены методы, тенденции и перспективы в области интеллектуальной дорожной инфраструктуры. К ним относятся проект «Управление дорожным движением как услуга» города Гент (Бельгия), банк будущих сценариев «Юлиус Бер», виртуальный центр управления дорожным движением Элластрон (Греческой ассоциации сети платных дорог) и Национальная система пользовательской информации Эгейской автомагистрали в Греции, Инициатива ФИА «Умные города» и государственно-частные партнерства и проекты по интеллектуальной инфраструктуре в Нидерландах.

VI. Железнодорожный транспорт

А. Повышение эффективности на железнодорожном транспорте

33. В этом году деятельность Рабочей группы по железнодорожному транспорту оказалась в центре обсуждения в железнодорожном секторе с организацией рабочего совещания по железнодорожной безопасности, проведенного совместно с МТФ и Международным союзом железных дорог (МСЖД) на Ежегодном саммите МТФ в Лейпциге, на котором собралось более 30 участников, обсуждавших технические вопросы, связанные с железнодорожной безопасностью. На рабочем совещании также было вновь объявлено о создании международного центра мониторинга железнодорожной безопасности и ее обновленного интерфейса для публикации соответствующих новостных статей, которые могут представлять интерес для государств-членов.

34. В рамках Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) было проведено рабочее совещание «Инновации на железных дорогах: создание в регионе железных дорог будущего». Более 60 участников заслушали и обсудили сообщения о национальных и международных усилиях по стимулированию инноваций и повышению конкурентоспособности железных дорог.

35. Обсуждались дальнейшие изменения в Европейском соглашении о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и было активизировано сотрудничество с Центром передового опыта ЕЭК по государственно-частным партнерствам в соответствии с обновленной информацией о деятельности, имеющей непосредственное отношение к Рабочей группе.

36. По итогам рабочего совещания 2017 года по реформе железных дорог была подготовлена публикация, в которой представлены примеры передовой практики и извлеченные уроки по реформе железных дорог в регионе. В рамках текущей работы по проведению обзоров железных дорог и после распространения с помощью МСЖД вопросника была подготовлена база данных, включая первый этап визуализации данных, чтобы показать, где в последние годы были вложены крупные инвестиции в железные дороги.

37. Был достигнут дальнейший прогресс в разработке проекта новой конвенции, упрощающей процедуры пересечения международных границ пассажирами и их багажом применительно к железнодорожному транспорту.

В. Единое железнодорожное право

38. Для повышения эффективности железнодорожных перевозок из Азии в Европу и обратно Группа экспертов по единому железнодорожному праву в период своего

мандата смогла подготовить правовые положения для договора перевозки, в частности касающиеся прав и обязанностей сторон по договору перевозки, документации, ответственности, урегулировании претензий и отношений между перевозчиками согласно Единому железнодорожному праву. Она подготовила их с учетом передового опыта, уже реализованного Конвенцией МГК-КОТИФ и Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), а также другими конвенциями о международных перевозках. Группа также подготовила основные принципы соответствующей системы управления для Единого железнодорожного права.

39. В 2018 году Группа экспертов продолжила свою работу, сосредоточившись на подготовке и согласовании в начале 2018 года своего подробного плана работы до конца 2019 года, а затем на его соответствующей реализации, включая следующее:

- подготовка к реальной экспериментальной апробации договора перевозки согласно единому железнодорожному праву путем согласования документов для апробации и параметров груза, а также уточнения внутренних процедур апробации,
- обсуждения необходимой сферы применения единого железнодорожного права и
- рассмотрение вариантов преобразования единого железнодорожного права в юридически обязательный правовой акт.

VII. Правила в области транспортных средств

A. Реорганизация

40. В соответствии с решением WP.29, принятым в июне 2018 года с целью выполнения решения № 19 KBT 2018 года и преобразования GRRF в GRVA, GRVA провела свою первую сессию (25–28 сентября 2018 года). GRVA продолжит деятельность GRRF, связанную с автономными, автоматизированными и подключенными транспортными средствами, а также будет вести работу, которую сейчас осуществляет неофициальная рабочая группа по интеллектуальным транспортным системам/автоматизированному вождению (НПГ по ИТС/АВ), за исключением координации. Этот процесс повлек за собой передачу некоторых бывших задач GRRF существующим РГ (перечисленным в приложении 1 к WP.29-175-25), в том числе передачу всех направлений деятельности, касающихся шин, Рабочей группе по вопросам шума (GRB). В этой связи переименование последней в Рабочую группу по вопросам шума и шин (GRBP) было подтверждено WP.29 на его 176-й сессии в ноябре 2018 года.

41. Деятельность GRVA будет включать в себя разработку рамочных правил по автоматизированным/автономным транспортным средствам. К числу вопросов, которые будут рассмотрены при разработке согласованных на международном уровне правил по технологиям автоматизированного вождения, которые позволили бы водителям пользоваться преимуществами более высокой степени автоматизации задачи управления транспортным средством, относятся следующие:

- a) функциональные требования в отношении использования интеллектуальных транспортных технологий и систем (автоматизация и подключение) в транспортных средствах;
- b) новый метод оценки безопасности;
- c) кибербезопасность;
- d) обновление программного обеспечения, включая беспроводную связь;
- e) системы хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ);
- f) положения о периодическом техническом осмотре.

42. На своей 176-й сессии WP.29 принял поправки к своим КВ и ПП, отражающие преобразование GRRF в GRVA, а также все соответствующие сопутствующие изменения.

В. Соглашение 1958 года

43. В 2018 году вступили в силу три новых правила Организации Объединенных Наций в области транспортных средств, которые направлены на улучшение показателей безопасности и экологических характеристик транспортных средств:

а) Правила № 0 ООН, касающиеся международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства, были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2017 года: установлены единообразные предписания, система взаимного признания официальных утверждений типа комплектного транспортного средства в рамках Соглашения 1958 года;

б) Правила № 144 ООН, касающиеся систем вызова экстренных оперативных служб были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2017 года: единообразные предписания, касающиеся официального утверждения устройств вызова экстренных оперативных служб и автотранспортных средств в отношении установки таких систем;

в) Правила № 145 ООН, касающиеся систем креплений ISOFIX, креплений верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i, были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2017 года: разделение положений по системам креплений ISOFIX и системам креплений для детских удерживающих систем в Правилах № 14 ООН для содействия осуществлению международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства.

44. В 2018 году WP.29 принял два новых правила ООН. В уже действующие правила ООН в целях их обновления были внесены 100 поправок, которые позволили привести эти правила в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик. Эти правила вступят в силу в январе 2019 года:

а) Правила № 146 ООН, касающиеся транспортных средств категории L, работающих на водороде и топливных элементах, были приняты на сессии WP.29 в июне 2018 года;

б) Правила № 147 ООН, касающиеся механических деталей сцепных устройств составов сельскохозяйственных транспортных средств, были приняты на сессии WP.29 в июне 2018 года для конкретного решения проблемы механического соединения в составах сельскохозяйственных транспортных средств.

45. Поскольку не удалось обеспечить внебюджетное финансирование размещения ДЕТА в структуре ЕЭК (пункт 5 неофициального документа № 9 КВТ (2018 год)), на своей 176-й сессии WP.29 повторил просьбу о финансировании ДЕТА из регулярного бюджета и поблагодарил Германию за размещение ДЕТА в этой стране до 2020 года в качестве взноса натурой (пункт 6 неофициального документа № 9 КВТ (2018 год)).

46. На 176-й сессии WP.29 в ноябре 2018 года Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств выразил готовность финансировать разработку модуля декларации о соответствии без каких-либо предварительных условий. Отраслевые ассоциации – Международная организация предприятий автомобильной промышленности, Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей и Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес – подтвердили свое намерение финансировать разработку модуля индивидуального идентификатора, как только Исполнительный комитет (Исполком) поддержит предложение о финансировании размещения ДЕТА в структуре ЕЭК.

С. Соглашение 1997 года

47. Управление по правовым вопросам уведомило о предложениях по поправкам к Соглашению 1997 года, касающихся включения ряда определений, возможности введения электронных международных сертификатов технического осмотра и положений о соответствии периодических технических осмотров.

48. В 2018 году вступили в силу поправки к предписаниям, касающимся периодических технических осмотров, в отношении позиций, связанных с соблюдением экологических требований (Предписание № 1), и в отношении пригодности к эксплуатации (Предписание № 2), в результате чего область применения была распространена на пассажирские автомобили и небольшие фургоны и введены три категории риска применительно к дефектам и критерии оценки для каждого испытываемого элемента, а также дополнительные испытываемые элементы для систем безопасности с электронным управлением.

49. Два новых предписания ООН были приняты Административным комитетом Соглашения 1997 года (АС.4) и включены в качестве приложений к Соглашению 1997 года. В Предписании № 3 излагаются единообразные предписания, касающиеся периодических технических осмотров механических транспортных средств, двигатели которых работают на сжатом природном газе (КПГ), сжиженном нефтяном газе (СНГ) и/или сжиженном природном газе (СПГ), в отношении их пригодности к эксплуатации. В Предписании № 4 излагаются единообразные предписания, касающиеся периодических технических осмотров механических транспортных средств с электрическими и гибридно-электрическими двигателями в отношении их пригодности к эксплуатации.

Д. Соглашение 1998 года

50. В 2018 году WP.29 завершил многолетнюю работу над новыми глобальными техническими правилами (ГТП ООН):

а) на сессии WP.29 в марте 2018 года были приняты новые ГТП № 20 ООН, которыми вводятся ориентированные на обеспечение эффективности требования, призванные урегулировать проблему потенциальных рисков безопасности ЭМ во время эксплуатации и в случае аварии, в том числе от удара электрическим током в результате неисправности высоковольтных цепей электромобилей и от потенциальной опасности, которую представляют литиево-ионные батареи и/или другие перезаряжаемые энергоаккумулирующие системы (ПЭАС) (в частности, содержащие воспламеняющийся электролит);

б) изменение и принятие поправок к ГТП ООН № 9 (безопасность пешеходов), № 15 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) и № 19 (процедура испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ-Испарение)).

51. В Компендиум потенциальных ГТП ООН для согласования или принятия были внесены два новых правила: № 14 – регламенты Европейского союза № 2017/1151 и № 2017/1154, касающиеся выбросов в реальных условиях вождения (ВРУВ), и № 15 – методология, применяемая в Японии к выбросам в реальных условиях вождения (ВРУВ).

52. В июне 2018 года началась разработка новых ГТП ООН, касающихся согласованной процедуры испытания на выбросы в реальных условиях вождения. Разработка этих новых ГТП ООН, которые, как ожидается, будут приняты к 2020 году, объединит экспертные знания и ресурсы для совершенствования процедуры измерения выбросов, а также будет способствовать значительной экономии от эффекта масштаба по сектору автомобилестроения в целом.

VIII. Внутренний водный транспорт

53. 18–19 апреля 2018 года во Вроцлаве (Польша) была проведена Международная конференция на уровне министров «Внутреннее судоходство объединяет», совместно организованная ЕЭК и Министерством морского хозяйства и внутреннего судоходства Польши. Она была нацелена на усиление направленности политики на повышение роли внутреннего водного транспорта и решение проблем устойчивого развития и мобильности на внутреннем водном транспорте. На Конференции собрались более 400 участников из 24 стран Азии, Африки и Европы, а также из Европейской комиссии, речных комиссий, международных ассоциаций и других ключевых игроков. 18 апреля конференция приняла декларацию министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», в которой были определены основные цели и действия, необходимые для отрасли на предстоящие годы, а странам и всем заинтересованным сторонам было предложено разработать планы действий по их осуществлению¹. По состоянию на декабрь 2018 года декларацию подписали 18 стран.

54. В 2018 году Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) и ее вспомогательные органы достигли следующего прогресса:

a) принятие добавления № 1 к третьему пересмотру Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синей книге») на шестьдесят второй сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3/Amend.1);

b) подготовка обновленной карты европейской сети внутренних водных путей в соответствии с резолюцией № 30 на основе недавних поправок к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и Синей книге, доступной как в виде приложения ГИС, так и в печатной версии в формате PDF;

c) текущая работа по внедрению и обновлению Европейского правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), которая включала:

- три заседания Экспертной группы ЕПСВВП в 2018 году (в феврале, июне и октябре);
- поправки к ЕПСВВП, принятые SC.3 на своей шестьдесят второй сессии (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5/Amend.2);
- Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП), принятые SC.3 в качестве резолюции № 90;
- публикация «Осуществление пятого пересмотренного издания ЕПСВВП» (ECE/TRANS/266);

d) текущая работа по согласованию технических требований для судов внутреннего плавания включала принятие SC.3 второго пересмотренного варианта Рекомендаций, касающихся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, в приложении к резолюции № 61 в качестве ее резолюции № 91, а также подготовка перевода на русский язык Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), издание 2015 года;

e) рабочие совещания по автоматизации, «умному судоходству» и цифровизации:

- Рабочее совещание «Автономное судоходство и внутреннее судоходство», состоявшееся 14 февраля на пятьдесят второй сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), совместно организованное ЕЭК и компанией «Де вламсе ватервег» (ECE/TRANS/2019/16);

¹ Текст декларации министров имеется по адресу www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_e.pdf.

- Рабочее совещание «Цифровизация на внутреннем водном транспорте», состоявшееся 4 октября 2018 года на шестьдесят второй сессии SC.3;
- f) текущая работа в области прогулочного плавания включала следующее:
- два совещания неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию в феврале и ноябре;
- принятие второго пересмотренного варианта Европейской сети прогулочного судоходства по внутренним водным путям (резолюция № 52) SC.3 в качестве своей резолюции № 92;
- обновление базы данных ЕЭК о моделях Международного удостоверения на право управления прогулочным судном².

IX. Статистика транспорта

55. Через Рабочую группу по статистике транспорта (WP.6) ЕЭК в 2018 году продолжила рассмотрение своей роли в связи с Повесткой дня устойчивого развития до 2030 года в решении проблем, касающихся, в частности, безопасности дорожного движения и воздействия транспорта на окружающую среду. На своем июньском совещании делегаты обсудили широкий круг тем, а специальное рабочее совещание было посвящено повышению качества данных статистики внутренних водных путей. Одним из главных выводов стало признание важного значения новых источников данных, таких как использование странами данных автоматизированной системы идентификации (АСИ) о движении судов, что позволяет снизить издержки, хотя и создает вопросы, связанные с качеством данных.

56. ЕЭК также приняла участие в мероприятии по наращиванию потенциала, организованном в Афинах в рамках Евро-Средиземноморского транспортного проекта с целью предоставления рекомендаций по наилучшей практике сбора данных о безопасности дорожного движения средиземноморским странам Северной Африки и Западной Азии. Одновременно продолжалась работа по дальнейшему расширению распространения данных ЕЭК с помощью улучшения графического представления данных и других существенных изменений. Двумя более значительными новыми результатами в 2018 году стали распространение данных о безопасности на железнодорожных переездах и авариях на железнодорожном транспорте с помощью сайта ЕЭК по статистике, а также публикация интерактивной карты дорожного движения, составленной с помощью данных переписи автомобильного движения на дорогах категории E, проводимого ЕЭК каждые пять лет. Карта дает графическое отображение объема перевозок и может иметь множество применений, включая определение возможностей переключения модальных линий, анализ безопасности дорожного движения и отслеживание евро-азиатских транспортных связей.

57. В рамках другой продолжающейся работы ЕЭК совместно с МФТ и Евростатом работала с неофициальной группой экспертов из стран и международных организаций для согласования новых и измененных определений, которые составят пятое издание Глоссария статистики транспорта. Это обновление крайне важно как для пользователей транспортной статистики ЕЭК, так и для тех, кто собирает транспортную статистику на национальном или местном уровне, для ведения общих определений современных и актуальных транспортных терминов, необходимых для содержательных международных сопоставлений, а также для уменьшения бремени отчетности для органов статистики. Все определения были доработаны в 2018 году, а окончательный документ будет опубликован в 2019 году.

58. Кроме того, в 2018 году ЕЭК выпустила обновленный вариант своей публикации «Статистика внутреннего транспорта Европы и Северной Америки» (том LIX). В публикации представлены статистические данные и краткие исследования по транспорту с данными, охватывающими Европу, Канаду и Соединенные Штаты Америки. Она объединяет статистическую информацию по всем

² www.unece.org/trans/main/sc3/icc_resolution_40.html.

видам транспорта, охватываемым КВТ (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный и трубопроводный), для всех государств – членов региона ЕЭК. Краткое резюме в начале каждой главы содержит некоторые показатели по каждому сектору, а затем представлены подробные данные по каждой из подкатегорий статистики. Следующее издание этой публикации ожидается в 2020 году, а в 2019 году будет издана публикация «Статистика дорожно-транспортных происшествий».

Х. Тенденции и экономика транспорта

А. Завершение третьего этапа проекта развития евро-азиатских транспортных связей

59. Первый (2002–2007 годы), второй (2008–2012 годы) и третий (2013–2017 годы) этапы проекта ЕАТС помогли заложить основу функционирующей евро-азиатской транспортной сети с помощью следующего: определения маршрутов, определения очередности в реализации проектов инфраструктурных инвестиций, разработки базы данных Географической информационной системы (ГИС), анализа нефизических препятствий для перевозок, сопоставительного исследования морского и внутреннего транспорта, организации ряда национальных рабочих совещаний по наращиванию потенциала в области упрощения перевозок, а также усилий по вводу в действие этих коридоров путем подготовки общих графиков движения и тарифов.

60. В заключение третьего этапа ЕАТС в рамках WP.5 была проведена международная конференция «Введение евро-азиатских транспортных коридоров в действие» (Женева, 3 сентября 2018 года).

61. Конференция признала важность следующего:

- дальнейшего развития эффективных транспортных связей между Европой и Азией;
- устранения узких мест;
- упрощения процедур пересечения границ; а также
- признания важности и влияния внедрения интеллектуальных транспортных систем, цифровизации транспорта, полной компьютеризации пунктов пересечения границы, использования спутниковых систем обнаружения и отслеживания как на железнодорожном, так и на автомобильном транспорте, внедрения автономных транспортных средств (грузовых автомобилей и локомотивов) в перевозках по евро-азиатским транспортным маршрутам и необходимости уделять особое внимание этим тенденциям.

62. Для достижения этих целей должное внимание должно быть уделено унификации железнодорожных режимов, и в частности переформлению СМГС в МКГ в этих коридорах, требующей дополнительных затрат и времени. Любая ошибка при переформлении накладной может вызвать несколько недель ожидания на пограничных пунктах и т. д. Отсутствие единого договора перевозки, одного режима ответственности и одной накладной на всем протяжении железнодорожной перевозки снижает надежность услуг и доверие рынка к перевозчику.

В. Достижение экономической эффективности инфраструктуры внутреннего транспорта

63. В течение 2018 года Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), аналитический центр Отдела устойчивого транспорта, продолжала работу по созданию международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры Азии и Европы в среде Географической информационной системы (ГИС) для мониторинга развития транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК. Центр мониторинга, финансируемый через Исламский банк развития, является новаторским примером

того, как данные государств о новых проектах транспортной инфраструктуры представляются финансовым учреждениям на началах прозрачности, комплексности и инвестиционной привлекательности. Центр мониторинга задуман как онлайн-платформа, с помощью которой а) государства могут найти все соответствующие данные для подготовки, сопоставления и представления своих проектов транспортной инфраструктуры, а б) финансовые учреждения могут рассматривать, анализировать и сравнивать проекты с региональной/международной точки зрения и отбирать проекты для финансирования.

С. Группа экспертов WP.5 по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры

64. По-прежнему имеются пробелы в части согласованных терминов/определений, а также контрольных показателей для измерения и оценки расходов на транспортную инфраструктуру между странами и между вариантами расходов. Наиболее серьезные пробелы, в частности, следующие: отсутствие аналитической основы, позволяющей проводить такой сопоставительный анализ, а также существенные проблемы, связанные с наличием данных и владением ими, определениями, охватом, качеством и сопоставимостью данных. Тем не менее сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры признается в качестве мощного инструмента для составления сметы и контроля расходов. Признавая это, Группа экспертов WP.5 по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры сосредоточила внимание на дорогах, портах и интермодальных терминалах, а также на внутренних водных путях и железных дорогах.

65. В 2018 году были созданы подгруппы по всем видам транспорта, включая интермодальные терминалы и порты. Подготовлены проекты терминологических словариков и вопросников для сбора данных для сопоставительного исследования. Что касается дорог, то эти словники и вопросники уже разосланы правительствам для сбора соответствующих данных. По всем другим видам транспорта работа продолжается и требует дополнительных ресурсов от государств. Мандат Группы был продлен еще на один год.

Д. Инновационные способы финансирования транспортной инфраструктуры

66. В публикации ЕЭК 2018 года «Инновационные способы финансирования транспортной инфраструктуры» содержится обзор многих новаторских способов финансирования строительства транспортной инфраструктуры помимо выделения правительством имеющихся (государственных) ресурсов. В частности, в ней указаны и проиллюстрированы следующие модели финансирования: сборы за пользование/ (электронные) системы сбора платы за проезд, займы и участие частного сектора, программы ГЧП, налогообложение стоимости земли и многие другие инициативы. В ней также обосновывается необходимость разработки и реализации прозрачного и подотчетного процесса закупок и управления для проектов транспортной инфраструктуры. Публикация имеется на веб-сайте ЕЭК.

XI. Упрощение процедур пересечения границ и МДП

А. Глобальный охват и присоединение новых участников

67. Глобальное расширение Конвенции МДП 1975 года продолжилось в 2018 году с присоединением к Конвенции МДП Аргентины, Катара и Саудовской Аравии. Таким образом, в настоящее время Конвенция МДП имеет 75 участников. Кроме того, в течение 2018 года система МДП начала функционировать в Индии, Китае и Пакистане и в настоящее время действует в 62 странах.

В. Экспериментальные проекты eTIR и новые шаги в направлении полной компьютеризации процедуры МДП

68. В 2018 году ЕЭК и МСАТ продолжали тесно сотрудничать с таможенными службами в целях проведения новых экспериментальных проектов eTIR. Таможенные службы Азербайджана, Грузии, Казахстана и Украины подтвердили свою готовность принять участие в интермодальном проекте eTIR между их странами и приняли стандартные условия осуществления проектов компьютеризации. Таможенные службы Азербайджана, Индии и Ирана (Исламской Республики) встретились в Тегеране 2–3 июля 2018 года и выразили готовность работать над проектом eTIR в Международном транспортном коридоре «Север-Юг» (МТКСЮ), тогда как Азербайджан и Иран (Исламская Республика) выразили заинтересованность в том, чтобы начать работу над необходимой проработкой этих проектов в своих национальных таможенных системах ИКТ, а также начать перевозки eTIR между обеими странами. По-прежнему осуществлялись перевозки eTIR между Ираном (Исламской Республикой) и Турцией, и были предприняты усилия по расширению охвата проекта, чтобы охватить им больше транспортных компаний и больше таможен.

С. Международный банк данных МДП и электронные инструменты секретариата МДП

69. В 2015 году секретариат начал проект по созданию нового Международного банка данных МДП (МБДМДП), предназначенного для объединения всех электронных приложений, которые в настоящее время находятся в ведении секретариата МДП. В 2016 году был начат первый этап проекта, предусматривающий замену существующих приложений (МБДМДПонлайн, веб-сервисы МБДПДП и Реестр таможенных пломб и таможенных печатей ЕЭК). В 2017 году были введены в эксплуатацию новые МБДМДП и веб-сервис МБДМДП. За несколько месяцев число пользователей новой МБДМДП утроилось по сравнению с числом пользователей предыдущей версии. В настоящее время в МБДМДП хранятся данные о примерно 34 000 уполномоченных держателей книжек МДП. В мае 2018 года был введен в эксплуатацию новый модуль данных о таможенных постах для использования таможенными сотрудниками. ИСМДП рассматривает вопрос о предоставлении открытого доступа к модулю таможенных постов МБДМДП.

70. Для получения подробной информации о деятельности Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), ее вспомогательных групп экспертов и секретариата по дальнейшему упрощению процедур пересечения границ и соответствующим правовым актам под эгидой WP.30 (Конвенция о согласовании, Конвенция МДП и т. п.) см. ECE/TRANS/2019/17. Это включает компьютеризацию системы МДП в рамках проекта eTIR.

ХП. Перевозка опасных грузов и классификация опасности и маркировка химической продукции

71. Работа ЕЭК по применению и предоставлению правовых актов, а также соответствующих рекомендаций ЭКОСОС по перевозке опасных грузов всеми видами транспорта, а также по классификации опасности и маркировке химической продукции способствует безопасному обращению с химической продукцией на протяжении ее жизненного цикла (производство, хранение, перевозка, профессиональное и потребительское использование).

72. Для решения новых задач и обеспечения безопасности людей, имущества и окружающей среды эти правовые акты регулярно обновляются в свете технического прогресса, появления новых веществ и материалов или требований современных транспортных систем (например, положений, касающихся безопасной перевозки

литиевых батарей, необходимых для того, чтобы идти в ногу с их продолжающимся совершенствованием и более широким использованием).

73. В 2018 году международно-правовые акты, регулирующие воздушные, морские и наземные перевозки опасных грузов, были обновлены после включения в них положений, содержащихся в Типовых правилах (20-е пересмотренное издание) и СГС (7-е пересмотренное издание), подготовленных секретариатом ЕЭК. Эта работа была проведена координированным образом соответствующими международными организациями для обеспечения того, чтобы эти положения могли применяться одновременно ко всем видам транспорта с 1 января 2019 года следующим образом:

- для воздушного и морского транспорта – опубликование ИКАО и ИМО обновленных вариантов Технических инструкций ИКАО и МКМПОГ;
- для железнодорожного транспорта – опубликование ОТИФ издания 2019 года Правил международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ);
- для автомобильного и внутреннего водного транспорта – опубликование ЕЭК издания 2019 года Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

74. После своего обычного двухлетнего цикла работы Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) приняла в 2018 году ряд поправок к ДОПОГ, которые вступят в силу 1 января 2019 года. В результате присоединения 18 октября 2018 года к ДОПОГ Нигерии число участников Соглашения достигло 51 (в том числе три страны, не являющиеся членами ЕЭК: Марокко, Нигерия и Тунис).

75. Издание ДОПОГ 2019 года учитывает эти поправки и содержит новые и пересмотренные положения, касающиеся, в частности, изделий, содержащих опасные вещества или изделия; классификации удобрений на основе аммония нитрата; классификации коррозионных смесей; грузовые транспортных единиц, содержащих литиевые батареи; инструкций по упаковке имеющих дефекты или поврежденных литиевых батарей; перевозки неустойчивых веществ в режиме регулирования температуры; перевозки транспортных средств, работающих на легковоспламеняющихся жидкостях или воспламеняющихся газах, топливных элементах или батареях; безопасности транспортных средств, перевозящих опасные грузы (например крепления, кабели или уровни взрывозащиты оборудования для электрических цепей под напряжением).

76. Аналогичным образом Административный комитет Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) принял в 2018 году ряд поправок к правилам, прилагаемым к ВОПОГ, которые вступят в силу 1 января 2019 года. ВОПОГ имеет 18 участников.

77. Помимо включения в него положений, содержащихся в Типовых правилах (20-е пересмотренное издание), издание ВОПОГ 2019 года содержит новые или пересмотренные положения, относящиеся к перевозке по внутренним водным путям, например положения, которые связаны с новой концепцией взрывозащиты и вводят новую классификацию зон судна и определяет типы электрического и неэлектрического оборудования, используемого в каждой из зон. В него также включены новые положения о дегазации грузовых танков и пересмотренные положения об обучении экспертов. Кроме того, ВОПОГ 2019 года больше не будет разрешать использование танкеров с одинарным корпусом для перевозки веществ, опасных для здоровья людей или окружающей среды, что будет способствовать повышению безопасности во время перевозки этих веществ.

78. Что касается технической помощи, то в 2018 году секретариат ЕЭК участвовал в нескольких совещаниях и рабочих совещаниях, связанных с соблюдением правил перевозки опасных грузов и (или) СГС, а именно:

- рабочее совещание Счета развития ООН по теме «Проект укрепления потенциала управления безопасностью дорожного движения» в Албании;

- совещание ВОЗ по безопасной доставке инфекционных веществ и сообщение механизмов Организации Объединенных Наций по международной перевозке инфекционных веществ в Женеве;
- семинар «Обеспечение безопасности автомобильной перевозки опасных грузов на основе нормативно-правовой базы ДОПОГ» в Марокко;
- сообщение по ДОПОГ для делегации Таиланда, посетившей ЕЭК, Женева;
- техническое совещание МАГАТЭ по безопасности ядерных и других радиоактивных материалов на транспорте, Вена.

ХIII. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

79. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), призвано обеспечить эффективную, безопасную и гигиеничную перевозку глубоководных и охлажденных пищевых продуктов, не создающую опасности для здоровья людей.

80. Оно также помогает странам избежать потерь продуктов питания из-за порчи, вызванной несоблюдением температурного режима во время перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом. Участниками СПС являются 50 стран, включая страны, не являющиеся членами ЕЭК (Марокко, Тунис и Саудовская Аравия). Соглашение:

- предусматривает общие стандарты для транспортных средств с регулируемым температурным режимом, таких как автотранспортные средства, железнодорожные вагоны и контейнеры, а также испытания для проверки изотермических свойств транспортных средств и эффективности термического оборудования;
- способствует общему сокращению пищевых отходов из-за ненадлежащих условий перевозки. Потеря миллионов тонн пищевых продуктов также является потерей крайне дефицитных или невозобновляемых производственных ресурсов, таких как земля, вода, энергия и химические удобрения и пестициды, и способствует глобальному потеплению. Отходы пищевых продуктов также отрицательно влияют на продовольственную безопасность.

81. СПС применяется к перевозке скоропортящихся пищевых продуктов, осуществляемой на территории как минимум двух участников Соглашения автомобильным, железнодорожным и морским транспортом (при протяженности морского участка не менее 150 км). Кроме того, некоторые страны приняли СПС в качестве основы для своего законодательства.

82. СПС содержит, помимо текста Соглашения, три приложения, в которых рассматриваются:

- определения и стандарты специального оборудования для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов;
- вопросы выбора оборудования и температурного режима, которые должны соблюдаться при перевозке быстрозамороженных (глубоководных) и замороженных пищевых продуктов; а также
- температурный режим перевозки определенных пищевых продуктов, которые не являются быстрозамороженными (глубоководными) или замороженными.

83. В 2018 году Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) приняла ряд поправок, которые должны быть доведены до сведения участников Соглашения для окончательного принятия. Ключевой этап был достигнут с принятием положений, позволяющих заменять фторированные газы (Ф-газы), используемые в настоящее время в качестве хладагентов в специальном оборудовании, на другие хладагенты с более низким потенциалом глобального

потепления (ППП). Ф-газы – семейство синтетических газов, используемых в промышленности для ряда целей. Поскольку они не разрушают озоновый слой атмосферы, их часто используют в качестве заменителей озоноразрушающих веществ. Тем не менее Ф-газы являются мощными парниковыми газами, чей эффект глобального потепления в 23 000 раз выше, чем у углекислого газа (CO₂), и их выбросы быстро растут. Поэтому важно содействовать замене Ф-газов на новые хладагенты, чтобы содействовать снижению выбросов и бороться с изменением климата.
