



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят шестая сессия

Женева, 25–27 февраля 2014 года

Пункт 10 предварительной повестки дня

Утверждение двухгодичной оценки работы

Комитета в 2012–2013 годах

Двухгодичная оценка подпрограммы по транспорту

Оценка результативности программы на 2012–2013 годы

Записка секретариата

Резюме

Настоящий документ содержит общий обзор оценки 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 четвертой сессии в 2012 году.

Комитет, возможно, пожелает рассмотреть и утвердить данную оценку.



В подпрограмму ЕЭК ООН по транспорту включены следующие направления деятельности:

<i>Направление деятельности</i>	<i>Подпрограмма: 02 Транспорт</i>
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 ООН)
10.	Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)
11.	Глобальная согласованная система классификации и маркировки химических веществ (ГСС) (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)

A. 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).

B. Показатели достижения

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: **35 + 18 МПО/НПО, в среднем 130 участников**

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 40 + 18 МПО/НПО,
в среднем 125 участников

**Фактический результат за 2012–2013 годы: 40 (37 в 2012 году
и 43 в 2013 году) + 13 МПО/НПО, в среднем 165 участников**

C. Оценка результативности

2. Были проведены две сессии КВТ, а также четыре сессии его Бюро.

3. В семьдесят четвертой сессии приняли участие свыше 145 делегатов от 37 стран и 14 межправительственных и неправительственных организаций. Сессия включала сегмент высокого уровня по вопросам политики на тему "Интеллектуальная мобильность – размышляя о транспорте завтрашнего дня". Участники согласились с тем, что интеллектуальные транспортные системы (ИТС) могут способствовать разрешению многих нынешних проблем в области транспорта, таких как нехватка инфраструктур, экологические озабоченности, глобальный кризис в сфере безопасности дорожного движения, финансирование, прорыв вперед и интероперабельность. Поэтому они занимались выработкой стратегических рекомендаций по более эффективному использованию потенциала ИТС в интересах национального и международного транспорта. По мнению Комитета и его Бюро, сессия была организована успешно и позволила достичь ожидавшихся результатов. Она способствовала расширению международного сотрудничества, развитию и облегчению международных перевозок и международной торговли и одновременно позволила сделать более востребованной, значимой и заметной работу Комитета как консультативного форума стран-членов, международных организаций и секретариата.

4. Семьдесят пятая сессия, на которой присутствовали около 186 участников от 43 стран и 12 соответствующих межправительственных и неправительственных организаций, приветствовала организацию второго Совещания на уровне министров по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС). КВТ с удовлетворением отметил Совместное заявление о дальнейшем развитии евро-азиатских транспортных связей, которое было подписано министрами и други-

ми высокопоставленными главами делегаций 32 стран, и одобрил результаты этапа II проекта ЕАТС.

5. На втором совещании председателей вспомогательных органов Комитета присутствовали председатели этих органов, а также административных комитетов правовых документов ЕЭК ООН, члены Бюро и делегаты от правительств, участвовавшие в семьдесят четвертой сессии Комитета. Совещание было посвящено обзору реформы ЕЭК ООН, а также вопросам укрепления сотрудничества, взаимодействия, взаимозависимости и обмена опытом.

6. Третье совещание председателей вспомогательных органов Комитета состоялось в 2013 году в ходе семьдесят пятой сессии КВТ. На совещании обсуждались следующие вопросы: процесс принятия решений по глобальным правовым документам в рамках рабочих групп; доступ к правовым документам для государств-членов, не входящих в состав ЕЭК ООН; и обзор реформы ЕЭК. Совещание позволило делегатам от правительств обсудить способы укрепления сотрудничества и решения общих проблем, в том числе вопроса о глобальном использовании конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению ЕЭК ООН.

7. Целевой показатель по числу государств-членов, принимающих участие в ежегодных сессиях, был превышен как в 2012, так и в 2013 году.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

8. Организационно сессии КВТ состояли из сегментов, посвященных вопросам политики, техническим вопросам и отчетности; это способствовало повышению эффективности их работы и привлечению к ней интереса большего числа более высокопоставленных участников из государств – членов ЕЭК и международных организаций. Сегмент по вопросам политики, проведение которого вошло в регулярную практику на сессиях Комитета и который каждый раз бывает привязан к той или иной конкретной теме, доказал свою высокую актуальность и своевременность для расширенной аудитории. Ожидается, что в перспективе в нем будут принимать участие еще больше высокопоставленных делегатов. 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.a Тенденции и экономика транспорта (включая евро-азиатские транспортные связи)

A. 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.

B. Показатели достижения

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 32

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 35

Фактический результат за 2012–2013 годы: 46 (19 в 2012 году и 27 в 2013 году)

2. Уровень удовлетворенности участников в отношении пользы информации, совещаний и мероприятий согласно отчетам проводимых обследований (ПД 2.1 б))

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: –

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 75% положительных отзывов

Фактический результат за 2012–2013 годы: 100% делегатов, участвовавших в обследовании, были полностью удовлетворены

C. Оценка результативности

10. Основными целями Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) и секретариата на период 2012–2013 годов были активизация деятельности Рабочей группы и увеличение числа стран-участников посредством включения новых привлекательных пунктов повестки дня по вопросам существа. Работа, выполняемая WP.5, весьма сложна, поскольку она не привязана ни к одному соглашению, а также поскольку проблемы, которыми она занимается, могут относиться ко всему спектру тем, связанных с транспортом. Первым стратегическим вопросом, поднятым в WP.5, стала трансформация официального документа о тенденциях и экономике транспорта в ежегодную публикацию. Это повлекло за собой увеличение числа стран-участников на 73%: раньше в соответствующем обследовании по тенденциям транспорта участвовали в среднем 10 стран, тогда как для публикации в 2012 году в нем приняли участие 37 стран, а в 2013 году – 33 страны. Число ответов стран продемонстрировало ее успех. Кроме того, было отмечено увеличение на 50% 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 2012 года приняли участие

19 стран и несколько международных организаций, а в сессии 2013 года – 27 стран. Целевым показателем на период 2012–2013 годов были 35 стран, не считая МПО и НПО. Фактический результат составил 46 стран, превысив целевой показатель на 24%.

11. Вторым стратегическим решением была организация рабочего совещания, приуроченного к сессии Рабочей группы. В 2012 году рабочее совещание было посвящено городскому транспорту и мобильности, а в 2013 году – финансированию транспортной инфраструктуры. Оба рабочих совещания имели большой успех не только потому, что они активизировали участие стран в работе WP.5, но и потому, что благодаря им в повестке дня появились новые пункты, которые еще не обсуждались, в частности городской транспорт и мобильность. Кроме того, в ходе сессии 2013 года было организовано второе рабочее совещание по связям между портами и внутренними районами, на котором был представлен конкретный проект.

12. 2012 и 2013 годы были очень сложными для Группы экспертов по последствиям изменения климата и адаптации международных транспортных сетей. Состоялось четыре совещания группы (три в 2012 году и одно в 2013 году), и была организована международная конференция в Греции. Специалисты со всего мира поделились своим опытом, на основе которого был составлен всеобъемлющий итоговый доклад правительств. Многие международные организации, включая Европейскую комиссию и такие органы Организации Объединенных Наций, как РККОООН, ЮНКТАД и ВМО, приняли участие во всех совещаниях. Итоговый доклад группы выпускается в качестве публикации ЕЭК ООН и призван повысить осведомленность о важности адаптации к изменению климата. В нем также содержится свод передового опыта и практики, касающихся адаптационных мер.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

13. Повестка дня группы значительно укрепилась. Основной темой ее деятельности стали тенденции транспорта. Роль различных международных организаций, таких как Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и **Международный союз железных дорог (МСЖД)**, участвовавших в работе группы впервые, изменилась и модернизировалась. WP.5 переживает период трансформации 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 – включая евро-азиатские транспортные связи

A. Ожидаемое достижение (ОД 2.b.)

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

В. Показатели достижения

1. Достижение прогресса в создании механизма сотрудничества по развитию евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) (ПД 2.b. а))

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: создание Группы экспертов по ЕАТС

Целевые показатели на 2012–2013 годы: успешное завершение этапа II проекта

Фактический результат за 2012–2013 годы: успешное завершение этапа II проекта и начало этапа III

С. Оценка результативности

15. Второе Совещание министров по ЕАТС состоялось 26 февраля 2013 года и ознаменовало собой завершение этапа II проекта, а также начало этапа III ЕАТС (2013–2015 годы). В ходе этапа II проекта скоординированный подход к планированию и развитию эффективного, безопасного и надежного транспортного сообщения между Европой и Азией обеспечивался посредством оценки и определения очередности инфраструктурных проектов на основных евро-азиатских транспортных маршрутах. Группа служила форумом для укрепления национального потенциала содействия развитию международного транспорта и транзита и для обмена опытом и оптимальной практикой между странами – участницами проекта. В то же время группа завершила подготовку доклада о реализации этапа II ЕАТС. В этой работе активно участвовали и выступили спонсорами отдельных мероприятий такие межправительственные организации, как ОБСЕ.

16. Группой было определено 404 приоритетных проекта на общую сумму 271 млрд. долл. США, из которых 311 будут осуществляться на маршрутах ЕАТС.

17. Завершилась работа над прикладной программой для использования ГИС в регионе ЕАТС и в каждой из стран – участниц проекта; вскоре к ней будет открыт свободный доступ через Интернет. Как показал анализ нефизических препятствий для перевозок по евро-азиатским маршрутам, к числу основных проблем относится продолжительное время простоя в пунктах пересечения границ. Продолжительные задержки имеют место также при прохождении ветеринарного, фитосанитарного, паспортно-визового, транзитного и других видов контроля.

18. Анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (ССВУ) подтвердил необходимость усиления координации и сотрудничества между всеми странами ЕАТС в целях решения первоочередных задач по созданию транспортной инфраструктуры и облегчению перевозок и транзита.

19. Сравнительное исследование, в ходе которого существующие евро-азиатские морские маршруты сопоставлялись с отдельными железнодорожными маршрутами, позволило сделать вывод о том, что в пяти из девяти рассматривавшихся сценариев железнодорожный транспорт более эффективен, чем морской, с точки зрения как финансовых, так и временных затрат. Во всех девяти сценариях железнодорожный транспорт опережает морской по срокам доставки.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

20. В ходе этапа III Группе экспертов предстоит тесно сотрудничать с международными финансовыми учреждениями и другими донорами. Необходимо дальнейшее совершенствование совместного финансирования, с тем чтобы обеспечить возможность для развития транспортной инфраструктуры и облегчения международных перевозок в Европе и Азии. В ходе нового этапа III крайне важно ввести в эксплуатацию вышеуказанные девять автомобильных и девять железнодорожных маршрутов ЕАТС, а также перейти от общих к конкретным мероприятиям в соответствии с планом работы, принятым Группой экспертов по ЕАТС в сентябре 2013 года.

Направление деятельности 3 Согласование правил в области транспортных средств

A. Ожидаемое достижение (ОД 3.)

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

B. Показатели достижения

1. Принятие новых правил и предписаний для транспортных средств и поправок к ним (ПД 3. а))

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 228 поправок и новых правил

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 130 поправок и новых правил

Фактический результат за 2012–2013 годы: принятие 214 поправок и новых правил к июню 2013 года и соответствующие планы на сессию, которая состоится в ноябре 2013 года

2. Публикация по теме "Защитные шлемы для водителей мотоциклов" и брошюры по детским удерживающим системам (ДУС) (ПД 3. б))

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 1 публикация

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 2 публикации (защитные шлемы и ДУС)

Фактический результат за 2012–2013 годы: 1 публикация о WP.29

C. Оценка результативности

22. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) продолжил работу по обновлению набора правил в области транспортных средств в рамках соглашений 1958 и 1998 годов. В течение двухгодичного периода было принято 7 новых правил Организации Объединенных Наций, прилагаемых к Соглашению 1958 года и призванных повысить безопасность и экологичность транспортных средств. Новые правила ООН, касающиеся безопасности пешеходов, направлены на снижение тяжести травм пешеходов в случае наезда. Новые правила ООН, касающиеся светоизлучающих диодов, позволяют использовать данную технологию, что обеспечивает лучшее освещение для водителей и других участников дорожного движения. Новые правила ООН, касающиеся усовершенствованных детских удерживающих систем, предусматривают более эффективную защиту детей в случае не только лобового, но и бокового и заднего удара. Новые правила ООН, касающиеся систем предупреждения о выходе из полосы движения, предупреждают водителя о выходе транспортного средства из полосы движения. Новые правила ООН, касающиеся систем автоматического экстренного торможения, предупреждают водителя о препятствии на дороге, и в случае отсутствия реакции со стороны водителя

транспортное средство тормозит движение во избежание столкновения с препятствием или в целях его смягчения. Правила ООН, касающиеся модифицированных устройств ограничения выбросов для большегрузных транспортных средств, сельскохозяйственных и лесных тракторов и внедорожной подвижной техники, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия, направлены на сокращение объема выбросов при использовании вышеупомянутых транспортных средств. Наконец, новые правила ООН, касающиеся возможности утилизации автотранспортных средств, требуют, чтобы 85% общей массы транспортных средств можно было повторно использовать (т.е. чтобы компоненты транспортных средств с выработанным ресурсом использовались для тех же целей, для которых они изначально были предназначены) и/или утилизировать (т.е. в рамках производственного процесса перерабатывать отходы для последующего использования в контексте первоначальной или иных целей, за исключением регенерации энергии). Кроме того, правила предусматривают требование о том, чтобы 95% от их общей массы можно было повторно использовать и/или регенерировать (т.е. в рамках производственного процесса перерабатывать отходы для первоначальной или других целей наряду с переработкой в качестве средства получения энергии). Было также принято два новых глобальных технических правила ООН (ГТП ООН). ГТП ООН, касающиеся Глобальных технических правил, устанавливающих требования безопасности, предъявляемые к транспортным средствам, работающим на водороде и топливных элементах, а ГТП ООН, касающиеся бокового удара о столб, значительно повысят безопасность водителей и пассажиров автотранспортных средств в случае удара о столбообразные объекты (т.е. телеграфные столбы, указатели и деревья). Эти последние правила дополняют существующие правила о защите водителей и пассажиров автотранспортных средств в случае бокового столкновения двух транспортных средств.

23. В дополнение к этим новым правилам Всемирный форум принял 181 поправку к существующим правилам, приведя их к наивысшему технологическому стандарту и установив более строгие ограничения, повышающие как безопасность, так и экологичность транспортных средств.

24. Всемирный форум WP.29 принял также Общую резолюцию № 1 (ОР.1) по соглашениям 1958 и 1998 годов, касающуюся описания и эксплуатационных качеств испытательных инструментов и устройств, необходимых для оценки соответствия колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей техническим предписаниям, указанным в правилах ООН и глобальных технических правилах ООН.

25. WP.29 одобрила также принципы, устанавливающие согласованные минимальные требования к проектированию автоматических систем помощи при вождении и управлению ими. Эти принципы, закрепленные в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), необходимо будет принять во внимание при включении положений об интеллектуальных транспортных системах, призванных оказывать помощь при вождении, в правила, разработанные Всемирным форумом.

26. Всемирный форум инициировал разработку 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 разработка предполагает пересмотр Соглашения 1958 года таким образом, чтобы оно включало в себя МОУТКТС. Кроме того, в пересмотренное Соглашение 1958 года войдут новые положения, которые сделают его более привлекатель-

ным для стран с формирующимся рынком, поскольку позволят утверждать тип транспортных средств и систем в соответствии с предыдущими версиями правил ООН.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

27. Результативность в течение двухгодичного периода превзошла ожидания благодаря ускоренному развитию новых технологий в области транспортных средств и в силу необходимости срочной интеграции этих технологий в существующую систему правил. Подготовка секретариатом нужных поправок и новых правил, а также высокий технический уровень документации подтверждают, что с подобным заданием могут справиться только специалисты. Пополнение секретариата WP.29 за счет сотрудников категории специалистов, решение о котором было принято Исполкомом, поможет выполнить запрос Всемирного форума и его шести вспомогательных рабочих групп о разработке новых, все более сложных правил, касающихся транспортных средств. Возможность применения предыдущих версий правил ООН потребует подготовки сводных текстов различных версий правил ООН, что повлечет за собой увеличение числа технических и административных задач, особенно для сотрудников Секции категории общего обслуживания.

Направление деятельности 4.а. Железнодорожный транспорт

А. Ожидаемое достижение (ОД 4.а.)

28. Более глубокое понимание железнодорожных транспортных операций и политики в регионе, включая вопросы инфраструктуры, пересечения границ, эксплуатационной совместимости, мониторинга и обновления соответствующих правовых документов, а также расширение сотрудничества стран – членов ЕЭК ООН при решении этих вопросов.

В. Показатели достижения

1. **Число стран, МПО и НПО, участвующих в ежегодной сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту, и степень удовлетворенности по итогам обследований (ПД 4.а. а))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 26

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 30

Фактический результат за 2012–2013 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. б))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 1

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 1

Фактический результат за 2012–2013 годы: 0

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 2

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 2

Фактический результат за 2012–2013 годы: 2

С. Оценка результативности

29. Основными целями Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) и секретариата на двухгодичный период 2012–2013 годов были активизация деятельности Рабочей группы и увеличение числа стран-участниц посредством включения новых привлекательных пунктов повестки дня по вопросам существа. В период 2012–2013 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 2012–2013 годов в них приняло участие 39 стран). Целевой показатель числа стран, МПО и НПО, участвующих в ежегодной сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту, на 2012–2013 годы равнялся 30, однако в итоге их число составило 80, т.е. увеличилось на 62%. Количество участников также увеличилось на 50% (в среднем за последнее десятилетие на сессиях SC.2 присутствовали 35 участников, тогда как в 2012 году их число составляло 70, а в 2013 году – 53). В повестку дня было включено шесть новых более интересных пунктов, таких 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 прочими традиционными пунктами повестки дня, такими как:

- a) безопасность на железнодорожном транспорте,
- b) производительность на железнодорожном транспорте; 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;
- c) облегчение пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок и осуществление приложения 9. Предложение создать план действий для мониторинга осуществления приложения 9 было тепло встречено правительствами.

Укрепились отношения с Европейской комиссией, в частности в ходе подготовки первого неофициального документа о деятельности ЕС в сфере железнодорожного транспорта. Эту инициативу тепло приветствовал представитель ЕС, который также внес свой вклад в подготовку указанного документа.

30. Кроме того, разработка единого железнодорожного права требует огромных усилий и имеет стратегическое значение как для Отдела транспорта, так и для железных дорог в целом. Рабочая группа при поддержке группы экспертов подготовила совместную декларацию по созданию единого железнодорожного права. В ходе последней сессии Комитета по внутреннему транспорту, состоявшейся в феврале 2013 года, эту декларацию подписали 37 министров.

31. Было организовано два рабочих совещания, приуроченных к сессиям SC.2 в 2012 и 2013 годах. Первое рабочее совещание, приуроченное к сессии 2012 года, было посвящено финансированию железнодорожной инфраструктуры и схемам с участием ГЧП. Это рабочее совещание, посвященное ознакомлению с материалами, полученными от участников и стран, имело успех, поскольку участники выступили с конкретными выводами и рекомендациями, которые были озвучены Генеральным директором СЕЖД на следующий день на сессии SC.2. В результате было принято решение о том, что Рабочей группе следует уделить больше внимания этой теме. Второе рабочее совещание, приуроченное к сессии 2013 года, было посвящено безопасности на железнодорожном транспорте. 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 2014 года. Целевой показатель этих двух рабочих совещаний был достигнут.

32. Председатель и заместитель Председателя РГ, а также несколько участников высоко оценили работу, проделанную секретариатом, и предпринимаемые в настоящее время усилия по ее активизации.

33. Что касается Административного комитета СМЖЛ, его подготовительной работы и недостигнутого целевого показателя (одна поправка), то следует сообщить следующее:

а) Соглашение СМЖЛ – это соглашение о железнодорожной инфраструктуре, а договориться о поправках к подобным документам нелегко;

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

в) секретариат принял ряд мер для содействия достижению договоренности и привлечения новых договаривающихся сторон посредством участия в нескольких рабочих совещаниях/семинарах и представления соглашения путем подготовки сравнительных карт, на которых показано, какие страны являются членами соглашений СМЖЛ и СЛКП, а какие – членами проектов ТЕЖ и ЕАТС, с тем чтобы обратить на это внимание стран, не являющихся участниками СМЖЛ.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

34. Из работы, проделанной в период 2012–2013 годов, были извлечены следующие уроки:

- своевременная и эффективная организация и обслуживание ежегодной сессии Рабочей группы и ее Группы экспертов;
- постоянное сотрудничество с представителями делегаций-участниц, обеспечение их вовлеченности в работу и внимание к их потребностям;
- высококачественная повестка дня по вопросам существа, своевременное представление документов и докладов;
- проведение всех запланированных мероприятий и реализация программы работы к удовлетворению правительств;
- эффективное и своевременное проведение совещаний без жалоб от правительств;
- своевременная подготовка и высокое качество документов совещаний;
- подготовка докладов о работе совещаний в течение четырех недель после проведения совещания;
- обеспечение эффективной последующей деятельности;
- успешная совместная деятельность с соответствующими организациями, такими как МКЖД, ОТИФ и МСЖД.

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

A. Ожидаемое достижение (ОД 4.b.)

35. Увеличение потенциала стран ЕЭК, участвующих в проекте ТЕЖ.

B. Показатели достижения

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 19 стран

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 20 стран

Фактический результат за 2012–2013 годы: 14 стран

C. Оценка результативности

36. Критерии результативности за 2011 год (19 стран) несопоставимы с фактическим результатом за период 2012–2013 годов просто потому, что они относятся к разным показателям. Показатель 2011 года относится к числу стран, участвовавших в пересмотре Генерального плана проекта, который был самостоятельным проектом на период 2010–2011 годов. Фактический результат за период 2012–2013 годов относится к числу стран, участвовавших в совещаниях проекта. В будущем секретариат планирует ввести для проекта два четко различающихся показателя: а) абсолютное число стран, участвующих в совещаниях руководящего комитета в течение рассматриваемого периода, и б) абсолютное число стран, вносящих взносы за проект за каждый год рассматриваемого периода.

37. В течение рассматриваемого периода укрепилось сотрудничество между проектом ТЕЖ и Рабочей группы 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.

38. Кроме того, совещание Руководящего комитета, состоявшееся в октябре 2013 года в Женеве, было очень важным для проекта ТЕЖ, поскольку под руководством г-на Мелиха завершился очень успешный период его реализации и в настоящее время ожидается начало нового этапа. Большой честью для проекта стало назначение новым Управляющим опытного дипломата, специализирующегося на железных дорогах, г-на Бессонова, по предложению правительства Российской Федерации. Новым заместителем Управляющего проектом по предложению правительства Австрии стал старший эксперт по железным дорогам г-н Циммер.

39. Ведется подготовка нового плана работы на 2014 год, где будут отражены значимые проекты и конкретные результаты, которые будут оценены правительствами, участвующими в проекте.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

40. 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 предусмотреть 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.)

41. Усовершенствование и обновление нормативно-правовой основы применительно к инфраструктуре внутреннего водного транспорта и судам в регионе ЕЭК.

B. Показатели достижения

1. Стимулирование работы по подготовке второго издания Синей книги ЕЭК ООН и обновление на этой основе Соглашения СМВП и других соответствующих документов ЕЭК ООН (ПД 5. а))

Показатели результативности:

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

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

Фактический результат за 2012–2013 годы:

а) в ноябре 2012 года было опубликовано второе издание Синей книги ЕЭК ООН. Стала доступна в сети база данных по сети водных путей категории E, основанная на данных Синей книги;

б) в 2012 году SC.3 были приняты поправки к СМВП, основанные на пересмотренной Синей книге. Было выпущено 3 уведомления депозитария: 8 января, 15 июля и 7 августа 2013 года;

в) в 2012 году SC.3 были приняты поправки к резолюции № 49 "Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E" и была опубликована пересмотренная резолюция № 49;

г) Рабочей группе ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) было предложено обновить приложения I и II к Протоколу к СЛКП, с тем чтобы привести их в соответствие с пересмотренным СМВП

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

Показатели результативности:

Исходные данные 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

Фактический результат за 2012–2013 годы:

- а) в 2012 году SC.3 была принята серия поправок к ЕПСВВП;**
- б) в 2013 году SC.3 была принята серия поправок к ЕПСВВП;**
- в) в 2013 году SC.3 было принято последнее издание годового документа о статусе ЕПСВВП**

С. Оценка результативности

42. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) провела две сессии, а ее вспомогательный орган – Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WR.3) – четыре очередные сессии.

43. Рабочая группа сосредоточила свою деятельность на выполнении стратегических рекомендаций, содержащихся в Белой книге по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, одобренной КВТ в марте 2011 года.

44. SC.3 способствовала координации развития сети водных путей категории E (стратегическая рекомендация № 1) посредством обновления параметров внутренних водных путей и портов, содержащихся в Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) 1996 года, и выпуска нового издания Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории E ("Синяя книга") ЕЭК ООН. С 2012 года на веб-сайте ЕЭК ООН в онлайн-режиме доступна основанная на данных Синей книги бесплатная база данных по сети водных путей категории E на английском, русском и французском языках.

45. В процессе координации мер по модернизации флота судов внутреннего плавания на общеевропейском уровне и оказания поддержки в их реализации (стратегическая рекомендация № 2) регулярно обновлялись согласованные на европейском уровне Технические предписания, применимые к судам внутреннего плавания (резолюция № 61 SC.3), с должным вниманием к требованиям, существующим в ЕС, и позиции государств, не являющихся членами ЕС.

46. Публикация Руководящих принципов и Рекомендаций для речных информационных служб (резолюция № 57) и принятие пересмотренной резолюции № 48 "Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС)" значительно способствовали стимулированию использования РИС и других информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) в внутреннем судоходстве (стратегиче-

ская рекомендация № 3). Пересмотренная резолюция № 48 в настоящее время является основой для регламента ЕС № 909/2013 о СОЭНКИ ВС.

47. SC.3 добилась успехов в реализации стратегической рекомендации № 4 (эффективное реагирование на новые требования рынка) посредством активизации сотрудничества с Рабочей группой ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24). В соответствии со стратегической рекомендацией № 5 (рассмотрение вопроса о задачах на рынке труда на общеевропейском уровне) была создана Группа экспертов по взаимному признанию удостоверений судоводителей и согласованию профессиональных требований во внутреннем судоходстве.

48. Для решения задач по охране окружающей среды и снижению "углеродного следа" внутреннего водного транспорта (стратегическая рекомендация № 6) SC.3 инициировала пересмотр главы 10 Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) "Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов". Эксперты SC.3 внесли также свой вклад в соответствующие исследования ЕЭК ООН, такие как дискуссионный документ ЕЭК ООН по выбросам из дизельных двигателей.

49. Наконец, постоянная интенсивная работа по пересмотру ЕПСВВП – Европейских правил судоходства по внутренним водным путям – завершится принятием пятого издания Правил. Это повысит прозрачность и степень унификации правил внутреннего судоходства в регионе ЕЭК, а также укрепит институциональные и нормативные рамки на общеевропейском уровне (стратегическая рекомендация № 7).

50. В течение указанного периода SC.3 выпустила пять официальных публикаций, включая Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E, пересмотренный Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (резолюция № 49), Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб (резолюция № 57), пересмотренную Рекомендацию, касающуюся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС) (резолюция № 48), и Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (резолюция № 40, третье издание).

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

51. Как указано в предыдущем издании данного доклада, работа ЕЭК ООН по вопросам внутреннего судоходства по-прежнему приносит ощутимую пользу ее государствам-членам, которым она служит единственным в своем роде форумом для обсуждения стратегических, правовых и технических проблем на общеевропейском уровне. В ней участвуют все речные комиссии в Европе. Разнообразие документов ЕЭК ООН по вопросам внутреннего судоходства свидетельствует о большом количестве препятствий к достижению цели эффективно и устойчиво функционирования этого недоиспользуемого вида транспорта. В соглашениях и резолюциях ЕЭК ООН предлагаются практические решения по устранению большей части этих препятствий. Все больше внимания уделяется контролю за выполнением указанных документов и содействию их осуществлению посредством использования новых механизмов отчетности, таких как ежегодный доклад о выполнении ЕПСВВП. Прилагаются постоянные усилия для того, чтобы избежать дублирования работы, выполняемой речными комиссиями и международными группами экспертов, а также для того, чтобы поощрять и укреплять их работу.

52. Регулярные совещания и консультации, а также проведение как можно большего числа мероприятий совместно с Европейской комиссией и речными комиссиями имеют ключевое значение для продолжения и укрепления деятельности SC.3. Более того, некоторые очень технические области (профессиональные требования в сфере внутреннего судоходства, технические предписания для судов внутреннего плавания и экологические аспекты внутреннего судоходства) только выиграют от участия национальных и международных экспертов и поэтому потребуют бюджета на оплату услуг консультантов. Таким образом, чрезвычайно важно выделять на эту работу достаточный объем ресурсов и продолжать рационализировать и концентрировать деятельность ЕЭК ООН в сфере внутреннего водного транспорта.

Направление деятельности 6.а. Интермодальные перевозки и логистика

А. Ожидаемое достижение (ОД 6.а.)

53. Более глубокое понимание устойчивых интермодальных перевозок и логистических операций и политики в регионе, а также укрепление сотрудничества стран – членов ЕЭК ООН при решении этих вопросов посредством обмена опытом и оптимальной практикой. Речь идет о вопросах инфраструктуры и пересечения границ, а также о мониторинге и обновлении соответствующих правовых документов (Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) с поправками и Протокол к этому 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. а))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 35 стран

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 25 стран

Фактический результат за 2012–2013 годы: 30

- 2. Число поправок, а также обновленных и измененных линий в Соглашении СЛКП и Протоколе к этому Соглашению (ПД 6.а. б))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 2 поправки

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 1 поправка

Фактический результат за 2012–2013 годы: 0

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

Показатели результативности:

Завершение работы: 2013 год

Фактический результат за 2012–2013 годы: завершена

Направление деятельности 6.b. Интермодальные перевозки и логистика

A. Ожидаемое достижение (ОД 6.b.)

54. Более глубокое понимание устойчивых интермодальных перевозок и логистических операций и политики в регионе, а также укрепление сотрудничества стран – членов ЕЭК ООН при решении этих вопросов посредством обмена опытом и оптимальной практикой. Речь идет о вопросах инфраструктуры и пересечения границ, а также о мониторинге и обновлении соответствующих правовых документов (Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) с поправками и Протокол к этому Соглашению).

B. Показатели достижения

1. Число новых Договаривающихся сторон Соглашения СЛКП и Протокола к этому Соглашению (IA 6.b.)

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 3 Договаривающиеся стороны

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 3

Фактический результат за 2012–2013 годы: 0

C. Оценка результативности

55. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела две очередные сессии в дополнение к трем 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, принятой 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 проведению интересной и целенаправленной дискуссии.

56. Хотя целевой показатель числа стран, МПО и НПО, участвующих в сессиях Рабочей группы, был достигнут, оказалось невозможно продвинуться вперед в деле подготовки и принятия предложений о поправках к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) из-за недостатка материалов и несогласия Договаривающихся государств с соответствующими предложениями секретариата. Речь идет о поправках, направленных на то, чтобы обновить и расширить сеть СЛКП, а также провести обзор стандартов и показателей эффективности СЛКП и Протокола о внутреннем водном транспорте к Соглашению. Аналогичным образом не удалось увеличить число новых Договаривающихся сторон Соглашения СЛКП. Очевидно, все страны – члены ЕЭК ООН, в которых используются интермодальные перевозки по железным дорогам и внутренним водным путям, уже подписали эти правовые документы.

57. Были приложены значительные усилия для завершения, в сотрудничестве с МОТ и ИМО, работы над существующими руководящими принципами по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы. Было проведено четыре сессии совместной группы экспертов, которая закончила свою работу в ноябре 2013 года, подготовив так называемый Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ), который должен быть утвержден компетентными органами ЕЭК ООН, ИМО и МОТ в 2014 году.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

58. Принятые в 2010 году новая концепция деятельности WP.24 и тематический подход к ней в значительной степени способствовали улучшению подготовки и повышению целенаправленности ежегодных сессий. Однако учреждение виртуальных групп экспертов, подготовка документов и координация их работы стали для секретариата дополнительной серьезной нагрузкой.

59. Пересмотр технических параметров СЛКП и Протокола к нему, для которых Рабочая группа выполняет функции Административного комитета, остается трудной задачей из-за нехватки необходимых специалистов и недостаточно активного участия правительств. Секретариат подготовил документацию о расширении/обновлении сети СЛКП и об оценке новых технических контрольных показателей и рассчитывает на взаимодействие с экспертами от государств-членов и НПО, с тем чтобы привести эти договоры в соответствие с современными требованиями к железнодорожным и интермодальным перевозкам.

Направление деятельности 7.а. Таможенные вопросы, связанные с транспортом

А. Ожидаемое достижение (ОД 7.а.)

60. Присоединение новых стран к международным правовым документам 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 (WR.30), Административного комитета Конвенции МДП (АС.2) и групп экспертов (ПД 7.а. а))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 56 стран и Договаривающихся сторон, 900 участников

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 58 стран, 900 участников

Фактический результат за 2012–2013 годы: 53 страны, 400 делегаций, 1 050 участников

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 4 принятых и/или рассмотренных поправки, 2 новых Договаривающихся стороны

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 3 поправки, 3 новых Договаривающихся стороны

Фактический результат за 2012–2013 годы: 7 поправок, 3 новых Договаривающихся стороны

С. Оценка результативности

61. Правовые документы ЕЭК ООН, касающиеся облегчения пересечения границ, помогают Договаривающимся сторонам поддерживать шаткое 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 различных стран, МПО и НПО в работе совещаний WR.30 и АС.2. Об интересе стран можно также судить по числу новых Договаривающихся сторон (три в 2012–2013 годах) и поправок к этим Конвенциям, которые вступили в силу и/или обсуждались (семь в 2012–2013 годах) в целях обеспечения соответствия этих конвенций современным таможенным и отраслевым требованиям. Например, поправки к Конвенции МДП, вступившие в силу 13 сентября 2012 года, призваны четко определить обязанности основных

участников системы МДП (таможня, операторы и гаранты) в случае нарушений процедуры МДП. Еще один обширный пакет предложений по поправкам вступил в силу в октябре 2013 года (новая часть III приложения 9 к Конвенции МДП). Поправки вводят условия и требования для выдачи международной организации (в настоящее время – Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)) разрешения в отношении принятия ответственности за эффективную организацию и функционирование международной системы гарантий, а также за печатание и распространение книжек МДП. Эти поправки, расширяющие возможности для эффективного функционирования системы МДП, были учтены в тексте соглашения ЕЭК ООН–МСАТ на 2014–2016 годы.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

62. Наибольшую потенциальную пользу средства, предоставляемые правовыми документами ЕЭК ООН, касающимися облегчения пересечения границ, могут принести развивающимся странам, не имеющим выхода к морю. Однако по финансовым соображениям представители этих стран зачастую не могут позволить себе участвовать в сессиях ЕЭК ООН в Женеве. В качестве возможных решений можно предложить создать целевой фонд при поддержке частного сектора и/или проводить некоторые официальные совещания в этих странах, а не в Женеве.

63. Будущие задачи будут включать в себя подготовку новой конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы для замены устаревшей Конвенции 1952 года. Эта новая конвенция удовлетворит текущие отраслевые потребности во внедрении новых технологий ЭОД и других инновационных решений для обеспечения быстрых процедур пересечения границ. Недавний кризис МДП в Российской Федерации также выявил необходимость внесения в Конвенцию МДП дальнейших поправок, которые в настоящее время обсуждаются. Особый акцент в этих поправках сделан на эффективном и своевременном информировании о новых контрольных мерах и на функциях и обязанностях межправительственных органов МДП в кризисных ситуациях, с тем чтобы избежать повторения подобных кризисов в будущем. Крайне важно отметить, что анализ механизмов, используемых гарантийной цепью для выполнения своих обязательств, условия соглашений о гарантиях между таможенными администрациями и национальными ассоциациями, а также возможности уполномочить несколько гарантов на одной территории являются теми чрезвычайно сложными вопросами, которые необходимо пересмотреть в свете новых потребностей и нужд, выявленных данным кризисом. Не менее важно и то, что определение способа наилучшего применения и правового оформления использования новых технологий и обмена электронными данными будет иметь ключевое значение для обеспечения успешного функционирования системы МДП в последующие годы.

Направление деятельности 7.b. Таможенные вопросы, связанные с транспортом

A. Ожидаемое достижение (ОД 7.b.)

64. Присоединение новых стран к международным правовым документам 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 данные за 2011 год: 2

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 2

Фактический результат за 2012–2013 годы: 2

C. Оценка результативности

65. Для надлежащего применения правовых документов на национальном уровне необходим регулярный мониторинг. В этих целях в основных конвенциях ЕЭК ООН, направленных на облегчение пересечения границ, а именно в Конвенции о согласовании и Конвенции МДП, предусмотрены механизмы мониторинга. В частности, в 2012–2013 годах был проведен опрос Договаривающихся сторон об осуществлении на национальном уровне приложения 8 к Конвенции о согласовании. Его результаты были представлены на рассмотрение WP.30. В настоящее время в онлайн-режиме проводится еще один опрос Договаривающихся сторон МДП, посвященный анализу таможенных претензий за 2009–2012 годы и уровня гарантии МДП. Результаты будут представлены на рассмотрение Исполнительного совета МДП (Исполсовета МДП) и АС.2 в 2014 году. Поэтому можно считать, что результативность была удовлетворительной. В 2012 году был опубликован и впоследствии переведен на другие языки "Справочник по оптимальной практике при пересечении границ: перспективы облегчения перевозок и торговли".

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

66. Предполагается, что ЕЭК ООН рассматривает вопрос о ходе работы по применению Конвенции о согласовании один раз в два года. В настоящее время это делается путем опроса компетентных органов Договаривающихся сторон. Однако подобная информация при всей ее ценности не может дать полного представления о том, как Конвенция о согласовании применяется на местах. Ее следует дополнять данными, поступающими от частных пользователей ("клиентов"), которые лучше знакомы с реальной ситуацией на пограничных пунктах той или иной страны. Поэтому следует создавать механизмы, в том числе финансовые, для сбора данных в частном секторе.

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

A. Ожидаемое достижение (ОД 8.)

67. Обмен опытом, добросовестной практикой и наращивание потенциала в целях интеграции политики в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья с уделением особого внимания странам Восточной Европы, Кавказа, Центральной Азии (ВЕКЦА) и Юго-Восточной Европы (ЮВЕ).

B. Показатели достижения

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 40 стран и 20 межправительственных и неправительственных организаций; 3 рабочих совещания по наращиванию потенциала и 2 сессии Руководящего комитета

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 40 стран и 20 межправительственных и неправительственных организаций; 3 рабочих совещания по наращиванию потенциала и 2 сессии Руководящего комитета

Фактический результат за 2012–2013 годы: 44 страны и 16 межправительственных и неправительственных организаций; 2 рабочих совещания по наращиванию потенциала и 2 сессии Руководящего комитета

C. Оценка результативности

69. На третьем Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья в 2009 году была принята Амстердамская декларация, в которой указаны приоритетные цели, механизмы осуществления и рабочий план на 2009–2014 годы для Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), осуществляемой под совместным руководством ЕЭК ООН и Европейского регионального отделения ВОЗ. Руководящий комитет ОПТОСОЗ, следящий за осуществлением программы ОПТОСОЗ, провел в 2012 и 2013 годах две сессии. В 2012 году в Москве (Российская Федерация) было организовано рабочее совещание по созданию потенциала, а в 2013 году в рамках "эстафеты" ОПТОСОЗ в Алматы (Казахстан) было проведено аналогичное рабочее совещание по вопросам устойчивого и безопасного для здоровья городского транспорта. В 2013 году все усилия были сосредоточены на подготовке к четвертому Совещанию 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.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

70. 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 деятельности 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 ООН продолжал функционировать в автоматическом режиме, что, как выяснилось, не создавало оптимальных условий для регулярного поступления электронной документации от клиентов Центра.

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

А. Ожидаемое достижение (ОД 9.а.)

71. Принятие поправок к ДОПОГ¹ и – посредством совместной работы Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) – поправок соответственно 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, базирующейся на Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, и их эффективное применение на основе международного и национального законодательства.

В. Показатели достижения

1. **Поправки к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, принятые в 2011 и 2012 годах, которые вступили в силу для международных перевозок 1 января 2013 года и введены в действие для внутренних перевозок 1 июля 2013 года во всех странах – членах ЕС и Европейского экономического пространства (ЕЭП), с учетом, в частности, Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила 2011 года (17-е пересмотренное издание) (ПД 9.а. а))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 1 набор поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 1 набор поправок к каждому правовому документу

Фактический результат за 2012–2013 годы: 1 набор поправок к каждому правовому документу (уведомления депозитария ООН C.N.344.2012.TREATIES.XI.B.14 и C.N.566.2012.TREATIES-XI.B.14; CN.327.2012.TREATIES-XI.D6, C.N.464.2012.TREATIES-XI-D6, CN.565.2012.TREATIES-XI.D6 и CN.688.2012.TREATIES-XI.D6; уведомления ОТИФ A81-03/503.2012 и A.81-03/506.2012

2. **Опубликование до конца 2012 года сводных пересмотренных изданий ДОПОГ и ВОПОГ 2013 года (IA 9.а. b))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 1 ДОПОГ, 1 ВОПОГ

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 1 ДОПОГ, 1 ВОПОГ

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.

Фактический результат за 2012–2013 годы: 1 ДОПОГ (ECE/TRANS/225, тома I и II, в продаже под номером R.12.VIII.1), 1 ВОПОГ (ECE/TRANS/231, тома I и II, в продаже под номером R.12.VIII.2)

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

A. Ожидаемое достижение (ОД 9.b.)

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

B. Показатели достижения

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

Показатели результативности:

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 1 "дорожная карта" и соответствующие рекомендации в 2013 году

Фактический результат за 2012–2013 годы: 1 "дорожная карта" и соответствующие рекомендации (ECE/TRANS/WP.15/217, приложение IV)

C. Оценка результативности

73. Сознвая необходимость создания более благоприятных условий для 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, новых требований и потребностей транспортной отрасли. В целях согласования условий перевозок различными видами транспорта Договаривающимися сторонами были приняты поправки, позволяющие им, не возобновляя технических дискуссий, непосредственно применять положения 17-го пересмотренного издания Типовых правил Организации Объединенных Наций 2011 года, касающихся классификации твердых окисляющих веществ; перевозки адсорбированных газов; литиевых батарей (включая поврежденные или имеющие дефекты литиевые батареи, литиевые батареи для утилизации или вторичной переработки); асимметричных конденсаторов; отбракованной тары; нитрата аммония и радиоактивных материалов; испытания газовых баллончиков и кассет топливных элементов; маркировки связок баллонов; и применимости стандартов ISO к производству новых сосудов под давлением или сервисного оборудования. Они сосредоточили свои усилия на проблемах отдельных видов транспорта.

74. В области автомобильного транспорта Рабочая группа по перевозкам опасных грузов приняла пересмотренные требования к переносным огнетушителям и новые ограничения проезда через автодорожные туннели. Поправки к ДОПОГ и МПОГ вступили в силу 1 января 2013 года.

75. 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 2013 года.

76. 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 2012/45/EU от 3 сентября 2012 года, согласно которой эти положения с поправками должны быть введены в действие не позднее 30 июня 2013 года.

77. Секретариатом был подготовлен сводный текст ДОПОГ и ВОПОГ на английском и французском языках, опубликованный в июне 2012 года в случае ДОПОГ (ECE/TRANS/225, тома I и II) и в ноябре 2012 года в случае ВОПОГ (ECE/TRANS/231). Тексты ДОПОГ и ВОПОГ на русском языке были опубликованы соответственно в январе и феврале 2013 года.

78. К ДОПОГ присоединился Таджикистан, в результате чего число его участников достигло 48; это свидетельствует о неослабевающем интересе стран к участию в данном международном договоре.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

79. Созданный в регионе ЕЭК механизм регулирования внутренних перевозок опасных грузов продолжает успешно функционировать. Сотрудничество ЕЭК ООН 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 в их разработке не участвовали многие из сторон этих соглашений.

80. Участие в совещаниях было, как обычно, весьма активным со стороны стран ЕС, Норвегии, Швейцарии, Российской Федерации и НПО, а также весьма активизировалось со стороны таких государств, как Казахстан, Сербия, Турция, Украина и Хорватия. 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, 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 техни-

ческой помощи остаются скудными, хотя в 2013 году Отдел транспорта смог организовать рабочее совещание для стран СПЕКА, а Европейский союз начал серию семинаров в контексте своего Евросредиземноморского проекта, осуществляемого в странах Северной Африки и Ближнего Востока и призванного пропагандировать правовые документы ЕЭК ООН, касающиеся автомобильного транспорта, включая ДОПОГ.

Направление деятельности 10.a. Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)

A. Ожидаемое достижение (ОД 10.a.)

81. Принятие поправок к Рекомендациям Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила и к Руководству по испытаниям и критериям и выпуск новых рекомендаций в 2012 году; опубликование в 2013 году новых сводных вариантов Типовых правил и Руководства по испытаниям и критериям, включающих поправки и новые рекомендации.

B. Показатели достижения

- 1. Поправки к 17-му пересмотренному изданию Типовых правил и к 5-му пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям, принятые в 2012 году (ПД 10.a. а))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 2 набора поправок

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 2 набора поправок

Фактический результат за 2012–2013 годы: 2 набора поправок (ST/SG/AC.10/40/Add.1, ST/SG/AC.10/40/Add.2)

- 2. Опубликование 18-го пересмотренного издания Типовых правил и 6-го пересмотренного издания Руководства (или поправка 2 к 5-му пересмотренному изданию) до конца 2013 года (ПД 10.a. б))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 1 Типовые правила, 1 Руководство

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 1 Типовые правила, 1 Руководство

Фактический результат за 2012–2013 годы: Типовые правила (ST/SG/AC.10/1/Rev.18-в продаже под номером R.13.VIII.1); Руководство (ST/SG/AC.10/11/Rev.5/Amend.2, в продаже под номером R.13.VIII.3)

Направление деятельности 10.b. Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)

A. Ожидаемое достижение (ОД 10.b.)

82. Эффективное осуществление рекомендаций на основе национальных и международных правовых документов.

В. Показатели достижения

- 1. Число поправок, внесенных в международные правовые документы с учетом Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила 2011 года (17-е пересмотренное издание) (ПД 10.b. а))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 6

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 6

Фактический результат за 2012–2013 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. b))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 38

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 38

Фактический результат за 2012–2013 годы: 38

С. Оценка результативности

83. Все основные организации, занимающиеся разработкой положений о перевозке опасных грузов, проанализировали новые и пересмотренные положения, содержащиеся в опубликованном в 2011 году 17-м 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 изменения, вступившие в силу одновременно с 1 января 2013 года, перечислены ниже:

- Международная морская организация (ИМО): поправки 36–12 к Международному кодексу морской перевозки опасных грузов;
- Международная организация гражданской авиации (ИКАО): Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов воздушным транспортом, издание 2013–2014 годов;
- ЕЭК ООН: Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ 2013 года); Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ 2013 года);
- ОТИФ: Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ 2013 года);
- ЕС: директива 2008/68/ЕС с поправками, внесенными в нее согласно директиве Европейской комиссии 2012/45/EU о применении положений ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ к перевозкам внутренним транспортом.

84. Положения 17-го пересмотренного издания нашли свое отражение в национальном законодательстве о внутренних перевозках по меньшей мере 28 государств – членов ЕС, а также Исландии, Норвегии, Лихтенштейна, Швейцарии и, кроме того, Турции и Соединенных Штатов Америки (раздел 49 КФП), т.е. как минимум 34 государств. Законодательство Новой Зеландии (Регламент перевозок наземным транспортом: поправка 2011 года об опасных грузах) до сих пор основывается на 16-м пересмотренном издании, но в настоящее время рассматривается вопрос о его обновлении. Поправки, нацеленные на приведение 7-го издания Австралийского кодекса перевозки опасных грузов (Австралия) в соответствие с 17-м пересмотренным изданием, доступны для комментариев общественности с августа 2013 года, и новые поправки к Правилам ПОГ в Канаде также находятся в процессе рассмотрения. Возможности секретариата недостаточны для того, чтобы с точностью отслеживать ход работы по внедрению национальных положений во всех странах мира.

85. В 2011 и 2012 годах Подкомитет экспертов Организации Объединенных Наций продолжал работу по обновлению своих рекомендаций и в декабре 2012 года принял два набора поправок к Типовым правилам и к Руководству по испытаниям и критериям, включенных в 18-е пересмотренное издание Типовых правил, и поправку 2 к 5-му пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям в 2013 году. Эти поправки будут положены в основу намеченного на 2015 год обновления международных и национальных правовых документов. Они касаются, в частности, опасных грузов, используемых в качестве хладагентов или кондиционирующих реагентов, мягких контейнеров для массовых грузов, аварийных сосудов под давлением, литиевых батарей, опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах, опасных грузов, упакованных в сверхмалых количествах, а также инструкций по упаковке. 2013 год стал началом нового двухгодичного цикла работы.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

86. Все основные международные организации, которые занимаются разработкой правил международной перевозки опасных грузов (ИМО, ИКАО и ЕЭК ООН), по-прежнему стремятся к воплощению в жизнь Рекомендаций ООН 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 государствах ЕС, США и Канаде, эти рекомендации применяются к внутренним перевозкам и обновляются по мере обновления международных документов. Ситуация с их выполнением в странах, не являющихся членами ЕЭК ООН, 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 развивающимся 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 не столь часто, т.е. каждые пять–десять лет. Из-за нехватки ресурсов секретариату довольно нелегко следить за положением дел в странах, не относящихся к региону ЕЭК. Круг участников сессии Подкомитета свидетельствует об очень высокой активности (от 120 до 170 делегатов на каждой сессии) примерно 30 стран всех регионов, а также многих НПО (представляющих в основ-

ном химическую промышленность, транспортные организации и изготовителей упаковочных материалов/цистерн). Интерес к этой деятельности постоянно растет, что, в свою очередь приводит к увеличению численности делегатов, количества представляемых документов и запросов о получении информации или о поддержке мероприятий по созданию потенциала, т.е. к непрерывному повышению рабочей нагрузки подразделения секретариата, отвечающего за данное направление.

Направление деятельности 11.a. Согласованная на глобальном уровне система классификации и маркировки химических веществ (СГС)

A. Ожидаемое достижение (ОД 11.a.)

87. Принятие поправок к Согласованной на глобальном уровне системе в целях дальнейшего уточнения или гармонизации существующих критериев классификации и маркировки 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 5-го пересмотренного издания СГС в 2013 году.

B. Показатели достижения

1. Один набор поправок к СГС для принятия в 2012 году (ПД 11.a. а))

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 1 набор поправок

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 1 набор поправок

Фактический результат за 2012–2013 годы: 1 набор поправок

2. Опубликование 5-го пересмотренного издания СГС до конца 2013 года (ПД 11.a. б))

Показатели результативности:

Исходные данные за 2010–2011 год: 1 СГС

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 1 СГС

Фактический результат за 2012–2013 годы: 1 СГС

Направление деятельности 11.b. Согласованная на глобальном уровне система классификации и маркировки химических веществ (СГС)

A. Ожидаемое достижение (ОД 11.b.)

88. Эффективное осуществление 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 данные за 2011 год: 16

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 16

Фактический результат за 2012–2013 годы: 16

2. Число правительств, которые учли положения СГС и поправок к ней в своих национальных системах нормативного регулирования, применимых к классификации и маркировке химической продукции в других секторах, помимо транспорта (ПД 11.b. b))

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 41

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 50

Фактический результат за 2012–2013 годы: 51

С. Оценка результативности

89. Учитывая необходимость того, 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 компании, участвующие в международной торговле, государства-члены предприняли значительные усилия для пересмотра своих правовых документов, посвященных химической безопасности, или для принятия нового законодательства о внедрении СГС.

90. В 2012–2013 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, транспорт, использование на рабочем месте, потребительское использование и присутствие в окружающей среде, был изменен в свете положений СГС. Сюда входит 4-й адаптированный к техническому прогрессу вариант Европейского регламента применения СГС (регламент ЕС № 1272/2008) и 17-е пересмотренное издание Типовых правил Организации Объединенных Наций (и связанных с ними соответствующих документов по перевозке опасных грузов морским, воздушным и наземным транспортом). Оба документа влияют на многие другие законодательные акты (например, более 11 директив ЕС связаны с регламентом ЕС № 1272/2008 и по меньшей мере в шесть международных документов по перевозке отдельными видами транспорта внесены поправки в соответствии с Типовыми правилами Организации Объединенных Наций). Положения СГС также используются для оценки опасных свойств химических веществ в рамках международных конвенций, кодексов или руководящих принципов, таких как Роттердамская конвенция о процедуре предварительного обоснованного согла-

сия в отношении отдельных опасных химических веществ и пестицидов в международной торговле или Стокгольмская конвенция о стойких органических загрязнителях, Классификация пестицидов по видам опасностей, рекомендованная ВОЗ, краткие международные документы по оценке химических веществ или международные карточки химической безопасности. Это означает, что целевой показатель (16 документов) уже превышен.

91. Кроме того, в 2013 году началась работа по приведению положений приложения I к Конвенции ЕЭК ООН о трансграничном воздействии промышленных аварий в соответствие с СГС.

92. Целевой показатель по числу правительств, уже обеспечивших (или в настоящее время обеспечивающих) включение положений СГС или поправок к ней в свои национальные системы, регламентирующие классификацию и маркировку химических веществ в других отраслях, помимо транспорта, продолжает увеличиваться. В список государств, где приняты надлежащие меры по внедрению СГС, входят все 28 стран – членов ЕС, все три страны ЕЭП, а также Швейцария, Австралия, Новая Зеландия, Маврикий, Уругвай, Сингапур, Япония, Китай, Российская Федерация, Республика Корея, Мексика, Бразилия, Соединенные Штаты Америки, Канада, Сербия, Филиппины, Южная Африка, Замбия, Вьетнам и Таиланд (т.е. как минимум 51 страна).

93. Подкомитет экспертов по СГС принял набор поправок к четвертому пересмотренному изданию СГС в декабре 2012 года, когда подошел к концу двухгодичный цикл его работы. Эти поправки были одобрены Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов и по СГС, а также Экономическим и Социальным Советом, что было отмечено в его резолюции 2013/25 от 25 июля 2013 года.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

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

95. СГС уже широко применяется при перевозке опасных грузов благодаря Типовым правилам и связанным с ними нормативным документам (см. направление деятельности 12), в которые в 2013 году в целях их эффективного применения были внесены соответствующие поправки в свете положений четвертого пересмотренного издания СГС. Вместе с тем в других секторах положение является более сложным, и внедрение СГС может занять некоторое время, так как для этого потребуются изменение или пересмотр значительного числа различных правовых документов, а также инструкций по применению системы (например, для принятия СГС Европейским союзом в 2008 году пришлось внести многочисленные поправки в 11 директив ЕС, относящихся к различным сферам регулирования, а также издать новый регламент (CLP)).

96. Несмотря на все усилия секретариата по сбору информации о ходе внедрения СГС (см. www.unecce.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.

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

98. Участие в совещаниях по СГС является весьма активным (около 120 делегатов на каждой сессии); интерес, проявляемый к участию в системе, растет по мере ее все более широкого внедрения в глобальном масштабе.

Направление деятельности 12.a. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

A. Ожидаемое достижение (ОД 12.a.)

99. Ужесточение и обновление международных требований, касающихся перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.

B. Показатели достижения

- 1. Число новых поправок к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), принятых Рабочей группой (ПД 12.a. а))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2010–2011 годы: 10 поправок

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 10 поправок

Фактический результат за 2012–2013 годы: 11 поправок

- 2. Число стран, направивших ответы на вопросник по осуществлению СПС (ПД 12.a. б))**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2010–2011 годы: 12

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 20

Фактический результат за 2012–2013 годы: 16

Направление деятельности 12.b. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

A. Ожидаемое достижение (ОД 12.a.)

100. Ужесточение и обновление международных требований, касающихся перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, в том числе их более эффективное выполнение.

- 1. Общее число Договаривающихся сторон Соглашения СПС (ПД 12.b.)**

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 45

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 47

Фактический результат за 2012–2013 годы: 48

С. Оценка результативности

101. На своей шестьдесят восьмой сессии в 2012 году WP.11 приняла две предложенные поправки к СПС, которые содержатся в приложении I к докладу о работе сессии (ECE/TRANS/WP.11/226). На своей шестьдесят девятой сессии в 2013 году WP.11 приняла девять предложенных поправок к СПС, которые содержатся в приложении I к докладу о работе сессии (ECE/TRANS/WP.11/228). Таким образом, число принятых новых поправок превысило целевой показатель (10 поправок).

102. Намеченная цель, заключающаяся в обеспечении присоединения к СПС двух новых Договаривающихся сторон в течение двухгодичного периода 2012–2013 годов, была достигнута. В последнее время Договаривающимися сторонами стали Таджикистан (в декабре 2011 года), Кыргызстан (в октябре 2012 года) и Турция (в декабре 2012 года). В настоящее время насчитывается 48 Договаривающихся сторон СПС.

103. В 2012 году на вопросник по осуществлению СПС ответили 16 стран. В 2013 году также были получены ответы от 16 стран. Таким образом, целевой показатель (20 стран-респондентов) достигнут не был.

Д. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

104. Многие из предложенных поправок к СПС носили редакционный характер. Поэтому в ходе двухгодичной оценки 2014–2015 годов будет учитываться число поправок, не носящих редакционного характера.

105. Потенциал для присоединения к Соглашению новых Договаривающихся сторон существует до сих пор. Из 56 государств – членов ЕЭК ООН Договаривающимися сторонами СПС пока не являются Армения, Израиль, Исландия, Канада, Кипр, Лихтенштейн, Мальта, Сан-Марино, Туркменистан и Швейцария. СПС также пропагандируется среди других стран Средиземноморья, таких как Алжир, Израиль и Иордания.

106. Число ответов на вопросник по осуществлению СПС недостаточно, поэтому будут предприняты усилия по повышению этого показателя. Однако некоторые страны заявляют, что не в состоянии предоставить требуемые данные в силу особенностей их административных структур.

Направление деятельности 13 Статистика транспорта

A. Ожидаемое достижение (ОД 13.)

107. Бóльшая доступность и более широкая сфера охвата статистических данных о транспорте.

B. Показатели достижения

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: статистическая база данных, расширенная за счет данных о безопасности дорожного движения, в онлайн-режиме

Целевые показатели на 2012–2013 годы: полная база статистических данных в онлайн-режиме

Фактический результат за 2012–2013 годы: полная база статистических данных в онлайн-режиме

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 84 000 загрузок

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 85 000 загрузок

Фактический результат: 86 000 загрузок

C. Оценка результативности

108. С принятием коротких двузначных обозначений была обновлена система классификации для статистики грузовых перевозок (NST 2007). Была пересмотрена интернет-версия общего вопросника ЕЭК ООН, Евростата и МТФ и подготовлен ее перевод на русский язык. В Интернете была опубликована иллюстрированная версия четвертого издания Глоссария по статистике транспорта на всех официальных языках. Нагрузка на государства-члены значительно сократилась благодаря сотрудничеству с Базой данных Сообщества о дорожно-транспортных происшествиях в Европе (CARE). Онлайн-база статистических данных о транспорте была усовершенствована благодаря улучшению своевременности поступающей информации, особенно касающейся статистики дорожно-транспортных происшествий. Была распространена информация о новых показателях результативности, в основу которых положены данные из базы ЕЭК ООН (в частности, по безопасности дорожного движения). На веб-сайте размещались краткие обзоры по странам, а также диаграммы и данные о тенденциях, позволяющие сопоставить ситуацию в разных государствах. Кроме того, в 2011 и 2012 годах был начат выпуск ежегодной брошюры с данными об основных показателях транспортного сектора. Готовились и публиковались в

Интернете два периодических издания: Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке (СДТП) и издаваемый ЕЭК ООН Бюллетень европейской и североамериканской статистики транспорта (прежний ЕБСТ). Были разработаны подробные рекомендации для стран, участвующих в обследованиях движения по автомобильным и железным дорогам категории Е 2015 года. В сотрудничестве с Евростатом и МТФ было принято несколько экспериментальных опросников (данные о транспортировке газа по газопроводам, данные о показателях дорожного движения и данные о пассажирских перевозках городскими и междугородными автобусами), которые необходимо интегрировать в регулярный сбор данных. В Украине было организовано рабочее совещание по наращиванию потенциала в области сбора данных через Интернет. Наконец, продолжалась работа по согласованию методологий в области транспортной статистики.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

109. Проведенный секретариатом анализ пробелов в работе показал, что необходимо уделять больше внимания сотрудничеству со странами Восточной и Центральной Европы, Кавказа и Центральной Азии. В ходе нынешнего двухгодичного периода секретариатом было организовано рабочее совещание по использованию возможностей Интернета в целях сбора данных. Это позволило установить прямые контакты с поставщиками данных, однако необходимо продолжать работу в этом направлении, особенно в странах Центральной Азии. Для того чтобы эти страны принимали более активное участие в обследованиях, следует проводить больше мероприятий по укреплению их потенциала. Кроме того, оптимизация Общего вопросника поможет в сборе по крайней мере основных показателей и повысит своевременность представления данных. Рабочей группе необходимо и далее поощрять содержательный обмен мнениями по методологическим аспектам статистики транспорта. В 2011 году Рабочая группа организовала специальный сегмент "Статистические показатели в области безопасности дорожного движения". В качестве последующей деятельности было решено активизировать усилия по обеспечению доступности и своевременности данных о безопасности на дорогах и разработать новое определение термина "тяжелораненый". В 2012 году был подробно проанализирован процесс сбора данных с момента происшествия до момента их распространения.

Направление деятельности 14.a. Автомобильный транспорт

A. Ожидаемое достижение (ОД 14.a.)

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

B. Показатели достижения

1. Число выявленных проблемных зон и предложения по их устранению (ПД 14.a. а))

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 4 зоны

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 4

Фактический результат за 2012–2013 годы: 4

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 3

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 4

Фактический результат за 2012–2013 годы: 6

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 33

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 40

Фактический результат за 2012–2013 годы: 22 (без учета участников шестой сессии)

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

A. Ожидаемое достижение (ОД 14.b.)

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

В. Показатели достижения

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 17 стран

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 19 стран

Фактический результат за 2012–2013 годы: 12 стран

С. Оценка результативности

112. По состоянию на конец 2013 года практически все страны полностью осуществили меры, необходимые для использования цифрового тахографа. Этого не сделала только одна страна. Мандат Группы экспертов по ЕСТР был продлен до 31 декабря 2014 года в целях облегчения достижения консенсуса по предлагаемым изменениям статьи 22-бис Соглашения ЕСТР (процедура внесения поправок в добавление 1В). Среднее число участников совещаний Группы экспертов по ЕСТР было ниже, чем ожидали государства – члены ЕЭК, входящие также в ЕС. Подобная ситуация может объясняться тем, что эти государства-члены представляла Европейская комиссия, которая присутствовала на каждом совещании и активно участвовала в их работе.

113. Уменьшение числа стран, участвующих в проекте ТЕА, частично обусловлено завершением пересмотра Генерального плана ТЕА, совпавшим с вступлением в ЕС стран Восточной Европы и повысившим важность проекта ЕАТС ЕЭК ООН.

Д. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

114. Значительно повысилась эффективность ответных мер и инициатив, которые предпринимаются для урегулирования 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 прежде всего политических решений, направленных на поиск подхода, удовлетворяющего всех.

115. В целях повышения уровня заинтересованности и участия стран в проекте ТЕА необходимо урегулировать проблему неопределенности в отношении Центрального правления ТЕА и руководящего состава ТЕА, а также управления проектами.

Направление деятельности 15 Безопасность дорожного движения

A. Ожидаемое достижение (ОД 15.)

116. Более эффективное осуществление конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющих их европейских соглашений 1971 года, а также сводных резолюций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах.

B. Показатели достижения

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 3

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 3

Фактический результат за 2012–2013 годы: 3

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 8

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 6

Фактический результат за 2012–2013 годы: 8

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

Показатели результативности:

Исходные данные за 2011 год: 104

Целевые показатели на 2012–2013 годы: 120

Фактический результат за 2012–2013 годы: 180 (60 на мероприятиях Глобальной недели безопасности дорожного движения ООН и 120 на Форуме по безопасности дорожного движения "Европа–Азия").

C. Оценка результативности

117. В 2012 году Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН 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 дорож-

ного 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 ООН предусмотрены действия, инициативы и меры для нескольких рабочих групп ЕЭК ООН, 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.

118. В мае 2013 года ЕЭК ООН провела вторую Глобальную неделю безопасности дорожного движения ООН (провозглашенную резолюцией Генеральной Ассамблеи), организовав ряд ключевых мероприятий совместно со своими партнерами во Дворце Наций, а именно симпозиум по вопросу о региональных подходах к проблеме употребления алкоголя за рулем, интерактивное совещание с участием молодежи и молодых лидеров "Скауты за глобальную безопасность дорожного движения", круглый стол, посвященный проводимому в 2013 году Международному дню повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах, и дискуссионный форум по вопросу о страховании и безопасности дорожного движения. Партнерами ЕЭК ООН стали Международный центр алкогольной политики, Всемирная организация скаутского движения, "Скаутинг Айлэнд", Греческий институт безопасности дорожного движения "Панос Милонас", Международный союз железных дорог и Совет страховых бюро. Кроме того, в Италии ЕЭК ООН установила партнерские отношения с Министерством инфраструктуры и транспорта Италии, компанией АСТМ-СИАС, веб-газетой "Иль джорно" и компанией "ЛеСтраде" для рекламирования Глобальной недели безопасности дорожного движения в популярных местных газетах и журналах и распространения 230 000 специально заказанных закладок для книг в местных школах и через киоски платных автомагистралей Италии протяженностью примерно 1 300 км в Ломбардии, Пьемонте, Лигурии, Валле-д'Аоста, Эмилии-Романье и Тоскане.

119. 4–6 декабря 2013 года Отдел транспорта организовал в Дели (Индия) первый Форум по безопасности дорожного движения "Европа–Азия", по окончании которого состоялась двухдневная шестьдесят седьмая сессия WP.1. Мероприятие было организовано в партнерстве с Министерством дорожного транспорта и автомобильных дорог Индии и Институтом по изучению проблем дорожного движения, а также в сотрудничестве с Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

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

- правительства и ключевые заинтересованные стороны играют ключевую роль в обеспечении достижения целевых показателей по безопасности дорожного движения, мобилизации ресурсов и информировании общественности об их активном участии в этой деятельности. Основную ответственность за повышение безопасности на дорогах несут правительства, однако это предполагает не только наличие воли и решимости, но и совместные усилия, а также значительные расходы;

- необходимо стремиться к увеличению числа договаривающихся сторон вышеупомянутых конвенций. Кроме того, конвенции требуют пересмотра в целях отражения в них новых 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.
-