



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Восемьдесят третья сессия

Женева, 23–26 февраля 2021 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Вопросы управления и важнейшие решения, касающиеся ведения деятельности КВТ и его вспомогательных органов: решения, касающиеся вспомогательных органов и структуры Комитета

Решения, касающиеся вспомогательных органов и структуры Комитета

Записка секретариата

I. Решения, касающиеся Рабочих групп

1. Комитету **предлагается утвердить** пересмотренный круг ведения (КВ) Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) в соответствии с просьбой SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/234). Пересмотренный КВ, содержащийся в **приложении I** к настоящему документу, был подготовлен в соответствии со Стратегией Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) на период до 2030 года.

II. Решения, касающиеся Групп экспертов

2. Комитет, **возможно, пожелает подчеркнуть** важность групп экспертов как эффективных и действенных платформ для выполнения его мандатов, **отметив** при этом, что они создаются и функционируют в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК ООН (ECE/EX/2/Rev.1). В связи с этим Комитет, **возможно, пожелает проинформировать все заинтересованные стороны** о том, что для создания или продления мандатов групп экспертов, контроль за деятельностью которых осуществляется КВТ или его вспомогательными органами (контрольными органами), требуется положительное решение Комитета, которое затем представляется на утверждение Исполкому.

A. Решения, касающиеся создания новых групп экспертов

1. Новая группа экспертов по разработке нового правового документа о международных узлах железнодорожных пассажирских перевозок

3. Комитет, **возможно, пожелает одобрить учреждение** новой группы экспертов по разработке нового правового документа о международных узлах железнодорожных



пассажи́рских перевозок в соответствии с просьбой SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/234). КВ новой группы экспертов содержится в **приложении II к настоящему документу**.

2. Новая группа экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении

4. Комитет, возможно, пожелает напомнить о том, что на своей восьмидесятой второй сессии он приветствовал инициативу WP.1 о необходимости разработки нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении и в целях ускорения процедур уполномочил свое Бюро рассмотреть и одобрить просьбу об учреждении новой группы экспертов после утверждения ее КВ Рабочей группой WP.1 (ECE/TRANS/294, пункт 54).

5. КВ новой группы экспертов был принят WP.1 на ее восьмидесятой первой сессии (ECE/TRANS/WP.1/173, пункт 27) в том виде, в каком он приведен в документе ECE/TRANS/WP.1/2020/2/Rev.1. Он воспроизводится в **приложении III** к настоящему документу со следующей технической поправкой: в пунктах 3 и 9 принятого КВ используется термин «вышестоящий орган», который был заменен на «контрольный орган», с тем чтобы привести его в соответствие с политикой ЕЭК.

6. Бюро, **сославшись** на решение пленарной сессии КВТ, уполномочившего его рассмотреть и одобрить просьбу об учреждении новой группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении после принятия его КВ его контрольным органом (WP.1), и **отметив**, что КВ новой группы был принят, но только на английском языке, **постановило рекомендовать Комитету одобрить** учреждение новой группы на основе КВ, воспроизведенного в **приложении III** к настоящему документу, и **поручило** секретариату организовать его своевременное представление 83-й ежегодной сессии КВТ с его письменным переводом на три официальных языка ЕЭК с учетом следующих соображений:

- Эта группа экспертов не должна подменять собой существующие неофициальные группы, работающие над этим вопросом в рамках других рабочих групп КВТ.
- Крайне важно, чтобы эта группа учитывала в своих обсуждениях мнения НПО и представляемые ими материалы.

7. Комитету **будет предложено одобрить** учреждение новой группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении в соответствии с просьбой WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/173, пункт 27; ECE/TRANS/WP.1/2020/2/Rev.1; и ECE/TRANS/2021/7, приложение III, решение № 16). Круг ведения новой группы экспертов содержится в **приложении III к настоящему документу**.

В. Решения, касающиеся продления мандатов групп экспертов

8. Комитету **будет предложено утвердить** продление мандатов следующих групп экспертов:

- Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам — до 31 декабря 2022 года в соответствии с просьбой WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/173, пункт 31; и ECE/TRANS/2021/7, приложение III, решение № 17), с тем чтобы позволить этой группе завершить работу над «дополнительными» дорожными знаками, т. е. знаками, которые можно было бы рассмотреть на предмет включения в Конвенцию 1968 года в будущем;
- Группы экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), — до конца июня 2023 года в соответствии с просьбой SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/414, пункт 8);

- Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры — еще на один год в соответствии с просьбой WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/68, пункт 34), с тем чтобы она могла продолжить и активизировать свои усилия по сбору данных по всем видам транспорта, что позволит подготовить к 2021 году более насыщенный данными заключительный доклад.

Приложение I

Пересмотренный круг ведения Рабочей группы по железнодорожному транспорту¹

1. Рабочая группа по железнодорожному транспорту будет действовать в рамках общего курса Организации Объединенных Наций и Европейской экономической комиссии (далее — ЕЭК ООН) под общим наблюдением Комитета по внутреннему транспорту (далее — КВТ) и в соответствии с кругом ведения ЕЭК ООН (E/ECE/778/Rev.5).

2. SC.2 будет действовать в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования рабочих групп в рамках ЕЭК ООН, одобренными Исполнительным комитетом ЕЭК ООН на его четвертом совещании 14 июля 2006 года (ECE/EX/1). Эти Руководящие принципы касаются ее статуса и характеристик, включая рассмотрение мандата и вопроса о его продлении каждые пять лет, членского состава и должностных лиц, методов работы и секретариатского обслуживания, обеспечиваемого Отделом устойчивого транспорта ЕЭК ООН.

3. Указанные ниже виды деятельности соответствуют цели подпрограммы ЕЭК ООН по устойчивому транспорту, которая заключается в облегчении международных пассажирских и грузовых перевозок разными видами внутреннего транспорта и повышении уровня безопасности, охраны окружающей среды, энергоэффективности и общей безопасности в транспортном секторе до показателей, которые реально способствуют обеспечению устойчивости транспорта. Они также согласуются со Стратегией КВТ на период до 2030 года, в которой определены следующие четыре основных направления деятельности, связанные с укреплением в дальнейшем его роли в соответствующем качестве:

- **Направление А: платформа ООН для региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту.** Комитет будет укреплять свою роль в качестве платформы конвенций ООН по внутреннему транспорту для всех государств — членов ООН и сохранять ведущую роль в глобальных усилиях по преодолению кризиса в сфере безопасности дорожного движения благодаря комплексному подходу к этим вопросам, по снижению уровня выбросов путем введения и продвижения стандартов для транспортных средств, а также по устранению трансграничных препятствий с помощью целого ряда конвенций по упрощению процедур пересечения границ.
- **Направление В: платформа ООН по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте.** Комитет будет обеспечивать, чтобы i) при выполнении регулирующих функций он не отставал от передовых технологий, лежащих в основе транспортных инноваций, особенно в области интеллектуальных транспортных систем, автономных транспортных средств и цифровизации, что позволит повысить безопасность дорожного движения, экологические показатели, энергоэффективность, безопасность внутреннего транспорта и эффективность предоставления услуг в транспортном секторе; ii) разнообразные процессы внесения поправок в различные конвенции не приводили к раздробленности и iii) слишком раннее регулирование не сдерживало прогресс.
- **Направление С: платформа ООН для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта.** В ходе своей ежегодной сессии Комитет будет служить платформой для диалога по вопросам политики в целях рассмотрения возникающих проблем в сфере внутреннего транспорта, а также предложений по совершенствованию инфраструктуры и функционирования.

¹ Воспроизведен и перенумерован на основе документа ECE/TRANS/SC.2/2020/1.

- **Направление D: платформа ООН по поддержке устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте.** Комитет обеспечивает соответствующим образом всеобъемлющую и согласованную нормативно-правовую основу и по мере необходимости служит организационным ориентиром для поддержки международной транспортной стыкуемости и разработки новых или развития существующих инициатив, соглашений и коридоров.

4. На будущее намечена следующая деятельность:

a) обновление географического охвата сети Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), увеличение числа договаривающихся сторон Соглашения СМЖЛ, рассмотрение Соглашения СМЖЛ в целях возможного применения и в тех случаях, когда это выполнимо, совершенствования существующих стандартов и эксплуатационных параметров; более широкое рассмотрение согласованности между параметрами СМЖЛ и стандартами в области инфраструктуры, установленными в рамках Европейского союза (ЕС), Евразийского экономического союза и других стран региона ЕЭК, в целях их соответствующей гармонизации (**направление А**);

b) выявление потребности в новых правовых документах в секторе железнодорожного транспорта для пассажирских и грузовых перевозок, направленных на поощрение дальнейшего перехода к использованию железнодорожных перевозок как наиболее устойчивого вида транспорта и удовлетворение потребностей экономики стран региона в соответствии с концептуальным сдвигом, который начался в транспортном секторе в результате эпидемии COVID-19 (**направление А**);

c) разработка, совершенствование и поддержание постоянно обновляемых онлайн-инструментов, таких как веб-инструмент, разработанный для мониторинга сети СМЖЛ и Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и ее стандартов в области инфраструктуры, а также центр мониторинга железнодорожной безопасности (**направление В**);

d) улучшение интермодальной координации и интеграции железных дорог с другими видами транспорта в целях содействия развитию общеевропейских устойчивых транспортных систем, осуществляемое с учетом взаимосвязи сетей ЕЭК ООН категории E и в тесном сотрудничестве с Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) (**направление D**);

e) содействие развитию «зеленого» транспорта путем проведения обзора технического прогресса в области железнодорожного транспорта, направленного на повышение эффективности транспортных операций (**направление В**);

f) оказание помощи в разработке согласованных подходов в области безопасности по всему сектору посредством постоянного обсуждения вопросов безопасности на железнодорожном транспорте (**направление С**);

g) стимулирование развития безопасной железнодорожной системы посредством обмена передовым опытом в этой области (**направление D**);

h) отслеживание изменений в рамках проекта Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК ООН и изучение дополнительных возможностей для взаимодействия между работой ТЕЖ и SC.2 (**направление D**);

i) оценка, исследование и обзор тенденций, изменений и возможностей евро-азиатских железнодорожных перевозок и изучение возможностей для дальнейшего содействия реализации проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) и сотрудничества с ним, а также подготовка соответствующих выводов и рекомендаций в сотрудничестве с Рабочей группой по тенденциям и экономике; (**направление С**);

j) облегчение международных железнодорожных перевозок в общеевропейском регионе посредством усовершенствования процедур пересечения границ и гармонизации технических требований различных железнодорожных систем

и их функционирования на границах в свете сотрудничества в Контактной группе между ОСЖД и Европейским железнодорожным агентством (**направление А**);

к) оказание поддержки в реализации программ групп экспертов и целевых групп, учрежденных Рабочей группой и Комитетом по внутреннему транспорту для рассмотрения технических и правовых вопросов, касающихся железнодорожного транспорта, и обзор рыночных тенденций, потребностей и вызовов в секторе железнодорожных перевозок, при необходимости посредством создания специальных групп экспертов и проведения исследований (**направление А**);

л) отслеживание изменений в общеевропейских железнодорожных транспортных коридорах в сотрудничестве с Европейской комиссией (**направление С**);

м) обзор общих тенденций на железнодорожном транспорте и политики в области железнодорожного транспорта, анализ конкретных экономических аспектов железнодорожных перевозок, оказание помощи в сборе, компиляции и распространении статистических данных о железнодорожном транспорте в сотрудничестве с Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6), другими правительственными и неправительственными организациями, группами экспертов и целевыми группами и подготовка докладов, обзоров и публикаций по вопросам развития железнодорожного транспорта и оптимальной практике (**направление С**).

5. SC.2 будет стимулировать и обеспечивать техническое сотрудничество и наращивание потенциала в области железнодорожного транспорта.

6. SC.2 будет поощрять участие в ее работе путем стимулирования сотрудничества и взаимодействия с Европейской комиссией, межправительственными и неправительственными организациями и другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, а также организациями и органами системы Организации Объединенных Наций.

7. SC.2 будет тесно сотрудничать с другими вспомогательными органами КВТ и другими органами ЕЭК ООН по вопросам, представляющим общий интерес.

Приложение II

Круг ведения Группы экспертов по международным узлам железнодорожных пассажирских перевозок¹

Круг вопросов и ожидаемые результаты

1. Группа экспертов сосредоточит свою деятельность на следующих вопросах:
 - a) выявлении технических и эксплуатационных параметров, необходимых для определения понятия «международный узел или международные узлы железнодорожных пассажирских перевозок»;
 - b) выявлении станций сети СМЖЛ, которые следует определить как «международные узлы железнодорожных пассажирских перевозок», и определении в соответствующих случаях их типа;
 - c) определении того, какой правовой документ или инструмент следует использовать для выявления и создания таких «международных узлов железнодорожных пассажирских перевозок», и разработке необходимых правовых положений;
 - d) анализе нормативно-правовой базы, регулирующей международные пассажирские перевозки, с целью выявления ограничений, препятствующих развитию международных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в сообщении Восток — Запад, и подготовке рекомендаций по ее совершенствованию;
 - e) подготовке документа (рекомендации, совместный план действий, резолюция КВТ ЕЭК) о мерах по поддержке международных железнодорожных перевозчиков в контексте кризиса, вызванного пандемией новой коронавирусной инфекции COVID-19;
 - f) представлении предложений о дальнейших путях работы в форме доклада, рассматриваемого Рабочей группой по железнодорожному транспорту.

Методы работы

2. Группе экспертов следует принять во внимание уже действующие правовые документы, стандарты и руководства по определению различных типов станций, разработанные Европейским железнодорожным агентством, ОСЖД, МСЖД, операторами железных дорог и управляющими железнодорожной инфраструктурой, а также отраслевыми экспертами. Кроме того, ей следует рассмотреть примеры передовой практики в других секторах с уделением особого внимания сектору воздушного транспорта.
3. Группа экспертов учреждается и будет функционировать в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК, утвержденными Исполнительным комитетом ЕЭК 31 марта 2010 года (ECE/EX/2/Rev.1). На своем первом совещании Группа экспертов утвердит план работы, в котором будут четко установлены цели и виды деятельности, включая сроки их выполнения.
4. Предполагается, что Группа экспертов проведет два совещания в 2021 году, по крайней мере два совещания в 2022 году и по крайней мере два совещания в 2023 году во Дворце Наций в Женеве (при необходимости также в смешанной форме), перед тем как завершить свою деятельность путем представления доклада Рабочей группе по железнодорожному транспорту на ее семьдесят седьмой сессии (ноябрь 2023 года, Женева).

¹ Воспроизведен на основе приложения к документу ECE/TRANS/SC.2/2020/3/Rev.1.

5. Подготовка документов (по крайней мере четыре документа на каждую сессию), письменный перевод документов на официальные языки ЕЭК и синхронный перевод на английский, русский и французский языки будут осуществляться силами ЕЭК для всех сессий Группы, проводимых во Дворце Наций в Женеве.

6. Участие в работе Группы экспертов открыто для всех заинтересованных стран — членов Организации Объединенных Наций и экспертов. В ее работе предлагается принять участие заинтересованным межправительственным и неправительственным организациям, а также заинтересованным органам железнодорожных администраций и компаний, ассоциациям пассажиров и связанным с ними организациям, которые могут представлять свои экспертные мнения в соответствии с правилами и существующей практикой Организации Объединенных Наций.

Секретариат

7. Секретариатское обслуживание Группы экспертов будет обеспечивать ЕЭК.

Приложение III

Круг ведения Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении¹

1. Эта Группа экспертов учреждена для подготовки проекта нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в условиях внутреннего и международного дорожного движения.
2. Группа экспертов учреждена в соответствии с «Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов» (ECE/EX/2/Rev.1).
3. ~~Вышестоящим~~ **Контрольным** органом Группы является Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1). Секретариатское обслуживание будет обеспечивать секретариат ЕЭК согласно соответствующим правилам и положениям ЕЭК. Рабочими языками Группы являются английский, русский и французский. Вместе с тем это зависит от предоставления таких услуг, обеспечиваемых в рамках конференционного управления ЮНОГ, как обработка документов и синхронный перевод.
4. Главный результат работы Группы экспертов заключается в подготовке проекта нового правового документа, который, как предполагается, дополнит Конвенции о дорожном движении 1949 и 1968 годов. Помимо типовых разделов, касающихся определений и заключительных положений, он будет включать набор правовых положений относительно внедрения автоматизированных транспортных средств в практику международного дорожного движения. Эти положения будут конкретно нацелены на обеспечение безопасности дорожного движения, в частности безопасности уязвимых участников дорожного движения.
5. Группа экспертов будет функционировать в течение двух лет (с возможным продлением этого срока) начиная с 1 июля 2021 года. Правила процедуры Группы содержатся в «Руководящих принципах создания и функционирования групп специалистов» (ECE/EX/2/Rev.1), а также в других применимых документах ЕЭК.
6. Учреждение Группы экспертов не потребует дополнительных ресурсов. Вспомогательная работа будет проводиться в рамках существующих возможностей секретариата ЕЭК. Ресурсы ЮНОГ будут использоваться для обеспечения синхронного перевода, письменного перевода документов и конференционного обслуживания.
7. Группа экспертов должна периодически проводить консультации с Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1). Число официальных консультаций будет составлять не менее двух в год (они будут совпадать с очередными сессиями WP.1).
8. Группа будет проводить не менее двух официальных пленарных совещаний в год в помещениях ЕЭК в Женеве. В промежутках между официальными сессиями Группа может выбрать свои собственные методы работы.
9. По завершении выполнения своей задачи Группа экспертов представит своему ~~вышестоящему~~ **контрольному** органу полный проект нового правового документа для рассмотрения и принятия решения.
10. В соответствии с «Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов» (ECE/EX/2/Rev.1) участие в работе Группы будет обычно

¹ Технически скорректирован на основе приложения к документу ECE/TRANS/WP.1/2020/2/Rev.1. Технические поправки выделены зачеркиванием и жирным шрифтом.

ограничено представителями, которые официально назначены правительствами Договаривающихся сторон Конвенции о дорожном движении 1968 года и Конвенции о дорожном движении 1949 года.

11. Настоятельно рекомендуется обеспечить, чтобы представители, назначаемые в соответствии с пунктом 10, обладали профессиональным опытом в области безопасности дорожного движения, дорожного права и/или транспортной политики. Приемлемо также назначение представителей с опытом академической и/или исследовательской деятельности в области безопасности дорожного движения, дорожного права и/или транспортной политики. Кроме того, правительства могут рассмотреть вопрос о назначении специалистов, располагающих специальными знаниями в дополнение к квалификации, упомянутой в настоящем пункте.

12. Председатель этой Группы экспертов может иногда приглашать представителей любых межправительственных организаций, научных кругов или научно-исследовательских институтов принять участие в консультативном качестве в рассмотрении любого вопроса, представляющего особый интерес для данной структуры.
