



欧洲经济委员会

内陆运输委员会

第八十四届会议

2022年2月22日至25日，日内瓦

临时议程项目2

内陆运输委员会七十五周年：

连接各国并推动可持续移动性

纪念内陆运输委员会成立七十五周年之际通过的部长级决议草案，题为“开创可持续内陆运输和可持续发展十年”*

我们，出席内陆运输委员会第八十四届会议的联合国公约缔约方部长和其他代表团团长，亦于2022年2月22日汇聚一堂，纪念内陆运输委员会成立七十五周年，

确认内陆运输委员会在过去75年中作为联合国各项公约的中心所发挥的独特作用，这些公约形成了区域和世界范围内陆运输的核心国际监管框架并继续发展这一框架，并确认78%的联合国会员国至少是其中一项公约的缔约国，

回顾大会2015年9月25日题为“变革我们的世界：2030年可持续发展议程”的第70/1号决议；关于连通性和过境通道的2014年12月19日第69/213号决议和2015年12月22日第70/197号决议；2016年4月15日第70/260号、2018年4月12日第72/271号和2020年8月31日第74/299号决议，以及关于改善全球道路安全的其他两年期决议；2017年12月20日关于加强所有运输方式之间的联系以实现可持续发展目标的第72/212号决议；2019年12月19日关于保护全球气候的第74/219号决议；以及2020年9月11日关于全球应对冠状病毒病(COVID-19)大流行的第74/306号和第74/307号决议，

又回顾2015年关于气候变化的《巴黎协定》和《内陆发展中国家2014-2024年十年维也纳行动纲领》，

回顾我们承诺执行内陆运输委员会通过的部长级决议，即2017年关于迎接可持续内陆运输和移动性新时代的决议，2019年关于在运输数字化和自动化时

* 出于提交方无法控制的情况，本文件订于标准发布日期之后发布。



代加强合作、协调和一体化的决议，以及 2021 年关于紧急呼吁合力加强紧急情况下有抗灾能力的内陆运输连通性的决议，

强调内陆运输委员会《直至 2030 年的战略》的重要作用，该战略强化了委员会作为联合国内陆运输平台所开展工作的全球意义，特别是继续管理和制定区域和全球内陆运输公约、支持内陆运输新技术和创新、领导区域、区域间和全球内陆运输政策对话以及促进可持续的区域和区域间内陆运输连通性和移动性，作为可持续地发展内陆运输的重要步骤，

确认 2030 年之前的年份被指定为可持续发展行动和交付十年，可持续内陆运输是成功实施《2030 年议程》的一项必要条件，

认识到支持发展中国家和慎重制定政策和监管框架至关重要，这将确保按照可持续发展目标的目标和愿望，不落下任何人和任何地方，

认识到气候变化、道路安全和 COVID-19 大流行等全球紧急情况和挑战前所未有地交织在一起，有可能影响《2030 年议程》和可持续发展目标的实施，

因此，重申我们决心采取必要步骤，全面、及时地执行《2030 年议程》，

为此，着重指出，必须加强内陆运输委员会各工作组和其他附属机构之间的合作，并加强与欧洲经委会结构、项目和倡议内相关活动的协同作用，

强调这种合作和协同作用应侧重通过宣传内陆运输委员会法律文书的益处，在落实可持续发展目标方面取得实际成果；确定并传播内陆运输、物流、连通性和可持续城市交通发展领域的最佳做法；继续将旨在确保内陆运输可持续、多模式、安全和质量的举措作为主要重点；实施新项目和制定法律文书，以实现欧洲经济委员会区域运作良好和可持续的内陆运输；积极推进道路安全；在欧洲经济委员会区域内外提高对内陆运输委员会及其工作的认识，建立互惠互利的伙伴关系，

认识到发展中国家制定健全的政策和监管框架的重要性，以及内陆运输委员会在促进制定向会员国提出的旨在加强所有道路使用者道路安全的政策建议方面的作用，

确认内陆运输委员会的职能可能包括应要求对现行道路安全政策进行详细审查，并研究和报告政策问题，确认委员会可举行对公众和媒体开放的公开会议，以提高对重要政策问题的认识，

宣布我们坚信，通过一个包容、协调和灵活的国际监管框架，可以充分实现安全、清洁、有保障、互联互通和高效的客运和货运模式，

意识到内陆运输的领军者越来越有责任紧急提供解决方案，加速向可持续移动性过渡，

注意到 COVID-19 大流行导致的全球紧急状况为更好和更可持续的重建创造了独特的机会，

承认内陆运输委员会在推动协调和有利的监管框架方面的作用，协调和有利的监管框架是充分利用内陆运输所有领域技术创新优势的关键，

欢迎欧洲经济委员会通过了《2021-2025 年智能运输系统路线图》，这是内陆运输委员会将智能运输系统技术变革的应对措施纳入监管活动的一个重要里程碑，

称赞内陆运输委员会发挥了作用，在国际、区域和国家一级促进可持续货运和客运，优化模式组合，促进公共交通、环境绩效、能源效率和循环经济，同时帮助提高了内陆运输的安全和安保，发展了运输部门非机动化运输基础设施和高效服务，

欢迎第五次运输、健康与环境问题高级别会议成果，

强调有抗灾能力的连通性对于客运和货运以及移动性的重要意义，这是经济活动、可及性和让所有人融入社会的基石，

深感关切的是，COVID-19 大流行造成的破坏分布不均，疫情影响的持续时间和强度仍然不确定，各国早期的应对措施缺乏协调，导致供应链和贸易流动以及必需品供应中断，

认识到数字化，包括运输和海关文件的数字化，以及新技术的应用提高了运输业的抗灾能力和效率，因此应加快数字化，

称赞内陆运输委员会通过内陆运输基础设施的国际协调发展、对当前和未来贸易和货物流动的多国投资规划以及无缝过境，促进有抗灾能力和可持续的连通性，并利用委员会在运输方面深厚的专业知识引领部门间合作，

确认内陆运输委员会职权范围内的联合国运输公约为缔约方的内陆运输系统提供了一个经过时间考验的有效国际监管框架，该框架可不断发展，以帮助加强紧急情况下的准备和协调应对，

强调只有在全球道路安全危机也得到解决的情况下，运输和移动性才能被视为可持续，

遗憾地注意到，尚未实现可持续发展目标 3 的具体目标 3.6——到 2020 年将全球道路交通事故死亡和受伤人数减半，

欢迎大会在 2020 年 8 月 31 日第 74/299 号决议中宣布 2021-2030 年为“第二个道路安全行动十年”，并欢迎制定“第二个十年”全球行动计划，作为支持会员国实现其目标的指导文件，

认识到内陆运输委员会作为联合国内陆运输的平台发挥了更大作用，增进了全世界对涵盖用户、车辆、基础设施和管理的安全系统方法的基本要素的了解，

为此，欢迎内陆运输委员会关于加强国家道路安全系统的建议获得通过，并欢迎这些建议在帮助解决道路安全危机和保护所有道路使用者方面发挥了催化作用，特别是在低收入和中等收入国家，

赞赏秘书长道路安全特使和联合国道路安全基金为支持道路安全开展的工作，

相信自动化的改进和普及与运输系统智能监控相结合，将提高交通运输的安全性和可持续性，

认识到欧洲经济委员会内陆运输委员会通过其世界车辆法规协调论坛所开展的重要工作，特别是通过管理和实施《关于对轮式车辆以及可装配和/或用于轮式车辆的设备和配件采用联合国统一技术规范和互相承认根据这些联合国规范所做出的许可的条件协定》、《关于对轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制定全球性技术法规的协定》和《关于轮式车辆定期技术检验采用统一条件和对等承认这种检验的协定》所做的重要工作，

回顾世界车辆法规协调论坛已有 50 多年历史，吸引了来自世界各地的与会者，为制定全球统一的车辆法规提供了一个独特框架，其效果在道路安全、环境保护和贸易领域显而易见，

认识到欧洲经济委员会与国际民用航空组织、国际海事组织和国际原子能机构等联合国系统其他实体密切合作，在全球统一危险分类标准和通信工具标准以及在所有运输方式的危险货物运输条件方面发挥了作用，

强调内陆运输委员会及其附属机构的活动对于在公路、铁路和内陆水道等内陆运输方式中执行《关于危险货物运输的规章范本》的重要性，

确认《欧洲国际公路运输危险货物协定》和《欧洲国际内陆水道运输危险货物协定》是促进危险品国际贸易和高度安全跨境运输的重要工具，

震惊于保护地球免遭气候相关威胁和环境威胁的迫切性，这些威胁扰乱了社会和经济活动，对小岛屿发展中国家、最不发达国家和内陆发展中国家影响尤为严重，

意识到内陆运输影响社会和经济活动，并且因这些活动中断而受到严重影响，这对全球经济和社会有深远影响，

承认内陆运输委员会在以下方面发挥了关键作用：提高机动化道路运输的环境绩效，支持该部门的能源转型，加快向更环保的运输模式转变，以及解决内陆运输基础设施和移动性日益脆弱的问题，

意识到开创可持续内陆运输和移动性新时代所需的一切变革都需要全球承诺和内陆运输委员会成员及缔约方的投入，

决定：

(a) 鼓励尚未加入内陆运输委员会职权范围内的联合国公约的联合国会员国考虑加入这些公约；

(b) 加快内陆运输委员会法律文书的进一步发展和定期更新，以便通过充分整合和促进所有内陆运输模式的技术变革，特别是智能运输系统、联网自动驾驶车辆、自动驾驶以及国际运输中运输文件和程序的数字化，在快速变化的战略环境下，降低监管框架的分散性，使之更加协调、相关和有影响力；

(c) 呼吁作为缔约方的联合国会员国依据其法定权利，更多地参与内陆运输委员会及其附属机构的工作，以加快建立监管框架并加强实施，从而为实现可持续发展目标提供支持，

(d) 请秘书处根据不断变化的环境和目标评估现有协定和决议的有效性，为建立加强监测主要公约执行情况的机制制定方案，并向内陆运输委员会提交一份综合政策文件，供其第八十五届会议审议；

(e) 鼓励《欧洲国际公路运输危险货物协定》缔约方在危险货物的运输中使用远程信息技术；

(f) 请《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》(《国际公路货运公约》)缔约方加快各自国家海关系统与 eTIR 国际系统之间的互联, 并作为高度优先事项启用电子担保, 还请《〈国际公路货物运输合同公约〉关于电子运单的附加议定书》缔约方就《附加议定书》中规定的系统的概念和运作达成协议, 这将确保从试点项目顺利、高效地过渡到实际运作；

(g) 鼓励内陆运输委员会成员加快指定联络处, 以便充分利用全面运作的国际运输基础设施观察站提供的公共产品和创新服务, 该观察站将联合国基础设施协定数字化, 并进一步加强区域间的连通性, 增加对运输基础设施的供资；

(h) 通过内陆运输委员会提供的平台, 加强与所有相关利益攸关方(无论是否为国家)的伙伴关系, 以应对内陆运输可持续发展方面的挑战, 扭转实现可持续发展目标的趋势, 并请秘书处与内陆运输委员会主席团密切合作, 为与其他区域委员会建立合作和开展相关活动编写提案；

(i) 努力改善区域内和区域间的连通性, 方法包括: 确保国际运输通道的抗灾能力、效率、可及性、容量、安全和安保, 以及通过内陆运输委员会提供的平台支持相关基础设施协定和项目；

(j) 请会员国和主要利益攸关方逐步建立、完善或加强国家道路安全系统, 以成功实现“第二个道路安全行动十年”的目标；

(k) 请秘书处在内陆运输委员会第八十二届会议核可的道路安全系统评估程序的基础上, 开发一个评估工具, 提高国家行政部门、特别是低收入和中等收入国家行政部门的业务能力, 从而根据加强国家道路安全系统的建议所依据的安全系统原则, 系统和有效地查明国家道路安全系统中的不足；

(l) 紧急利用内陆运输委员会的相关监管和政策建议职能, 特别是在道路运输方面减少有害排放和能源消耗, 促进多式联运, 促进协调解决气候问题和环境退化问题, 优化客货运模式组合, 以便加强内陆运输部门对实现《联合国气候变化框架公约》和《巴黎协定》目标和目的的贡献, 同时特别关注小岛屿发展中国家、最不发达国家和内陆发展中国家在实现可持续低排放运输目标方面的需求；

(m) 邀请成员国积极参与内陆运输委员会及其附属机构关于提高运输系统对气候变化和相关极端天气事件当前和未来影响的抗御力的工作, 这有助于充分认识和理解如何将气候变化因素纳入运输规划和相关业务流程；

(n) 通过促进铁路、内陆水道、多式联运和物流方面的法律和政策解决方案, 加强可持续多式联运的监管框架, 以减少运输的环境影响, 提高可及性和效率；

(o) 并加强在内陆运输委员会法律文书框架内开展的跨领域活动, 以及与欧洲经济委员会其他部门委员会合作开展的跨领域活动, 根据欧洲经济委员会第六十九届会议做出的决定, 进一步制定支持循环经济的可交付成果, 强调循环是一个日益重要的问题, 新的或经修改的法律文书将带来重大价值；

(p) 承诺通过适当强调调动资源和使资金流向与可持续发展目标一致的重要性，支持内陆运输委员会实施《直至 2030 年的战略》，以便委员会能够全面实施其强化工作方案，满足区域和全球内陆运输的需求。
