


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

Женева, 22–25 февраля 2022 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе  
его восемьдесят четвертой сессии**
**Содержание**

	<i>Стр.</i>
I. Председатель .....	4
II. Участники .....	4
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	5
IV. Семидесятипятое заседание Комитета по внутреннему транспорту: обеспечение транспортной связанности между странами и содействие развитию устойчивой мобильности (пункт 2 повестки дня) .....	6
V. Совещание по вопросам осуществления стратегии Комитета по внутреннему транспорту только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета (пункт 3 повестки дня) .....	6
VI. Вопросы управления и прочие вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 4 повестки дня) .....	7
VII. Вопросы управления и важнейшие решения, касающиеся ведения деятельности Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов (пункт 5 повестки дня) .....	9
A. Решения, касающиеся вспомогательных органов и структуры Комитета .....	9
B. Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту .....	9
VIII. Программные вопросы (пункт 6 повестки дня) .....	10
A. Программа работы на 2022 год и рекомендации в отношении ключевых компонентов программы работы на 2024 год .....	10
B. План по программам на 2023 год .....	10
C. Перечень публикаций в 2023 году .....	10
D. Расписание совещаний в 2022 году .....	11



IX.	Выборы должностных лиц для сессий Комитета по внутреннему транспорту в 2023 и 2024 годах (пункт 7 повестки дня) и состав Бюро Комитета по внутреннему транспорту для сессий Комитета по внутреннему транспорту в 2023 и 2024 годах (пункт 8 повестки дня) .....	11
X.	Стратегические вопросы горизонтальной и межсекторальной политики или нормативного характера (пункт 9 повестки дня) .....	11
A.	Положение дел в связи с присоединением к международным конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта .....	11
B.	Осуществление международных конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта (заявления делегатов) .....	12
C.	Вызовы и новые тенденции внутреннего транспорта в различных регионах (заявления делегатов) .....	12
D.	Интеллектуальные транспортные системы .....	12
E.	Окружающая среда, изменение климата и транспорт .....	13
1.	Последующая деятельность Комитета по внутреннему транспорту в контексте Повестки дня на период до 2030 года .....	13
2.	Действия Комитета по внутреннему транспорту в связи с изменением климата и Парижским соглашением: снижение зависимости от углеводородов и адаптационные требования .....	13
3.	Смягчение экологически вредного воздействия перевозок внутренним транспортом .....	14
4.	Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) .....	14
F.	Безопасность на внутреннем транспорте .....	15
G.	Аналитическая работа в области транспорта .....	15
H.	Деятельность по наращиванию потенциала в странах — участницах программ Организации Объединенных Наций в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций .....	17
I.	Продолжение поддержки стран, не имеющих выхода к морю: Венская программа действий .....	17
J.	Безопасность дорожного движения .....	17
K.	Согласование правил в области транспортных средств .....	18
L.	Перевозка опасных грузов .....	19
M.	Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения ....	22
N.	Специальный посланник Генерального секретаря по безопасности дорожного движения .....	22
O.	Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция МДП, проект eTIR, Конвенция о согласовании и другие меры по облегчению таможенного транзита) .....	22
P.	Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов .....	23
Q.	Автомобильный транспорт .....	23
R.	Железнодорожный транспорт .....	24
S.	Интермодальные перевозки и логистика .....	25
T.	Деятельность, связанная с проектами: проекты Трансъевропейской автомагистрали Север — Юг и Трансъевропейской железнодорожной магистрали .....	25

U.	Внутренний водный транспорт .....	26
V.	Транспортная статистика и данные .....	27
W.	Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2021 году .....	27
XI.	Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета (пункт 10 повестки дня) .....	27
XII.	Партнерство и деятельность других организаций и в рамках программ/проектов, представляющая интерес для Комитета (пункт 11 повестки дня) .....	28
A.	Изменения на транспорте в Европейском союзе .....	28
B.	Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума .....	28
C.	Деятельность других организаций и в рамках программ/проектов, представляющая интерес для Комитета .....	28
D.	Диалог с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций о текущей деятельности, связанной с внутренним транспортом .....	28
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня) .....	28
XIV.	Утверждение перечня основных решений восемьдесят четвертой сессии (пункт 13 повестки дня) .....	29
XV.	Круглый стол КВТ, посвященный 4 платформам стратегии Комитета, по теме «На пути к устойчивому и полному восстановлению: инициатива для внутреннего транспорта в период после COVID-19 и роль Комитета» (пункт 14 повестки дня) .....	29
Приложения		
I.	Вступая в десятилетие свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и устойчивого развития .....	30
II.	Перечень стран, поддержавших министерскую декларацию КВТ по состоянию на 25 февраля 2022 года .....	37
III.	Доклад Председателя о двенадцатом совещании только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета .....	38

## I. Председатель

1. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ, или Комитет) провел свою восемьдесят четвертую сессию 22–25 февраля 2022 года в смешанном формате под председательством г-на К. Шоккэрта (Бельгия).

## II. Участники

2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран ЕЭК: Австрии, Азербайджана, Армении, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Израиля, Ирландии, Испании, Италии, Казахстана, Канады, Кипра, Кыргызстана, Литвы, Мальты, Нидерландов, Польши, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Хорватии, Черногории, Чехии, Швейцарии и Швеции.

3. В соответствии со статьей 11 круга ведения ЕЭК приняли участие представители следующих стран: Австралии, Алжира, Бразилии, Буркина-Фасо, Бурунди, Венесуэлы (Боливарианская Республика), Вьетнама, Гайаны, Гамбии, Ганы, Египта, Зимбабве, Индии, Индонезии, Иордании, Ирана (Исламская Республика), Камбоджи, Кении, Китая, Конго, Кот-д'Ивуар, Лаосской Народно-Демократической Республики, Лесото, Либерии, Ливана, Маврикия, Мадагаскара, Мальдивских Островов, Марокко, Мексики, Мозамбика, Монголии, Нигерии, Пакистана, Парагвая, Перу, Республики Корея, Саудовской Аравии, Сейшельских Островов, Сенегала, Сирийской Арабской Республики, Сьерра-Леоне, Туниса, Уганды, Филиппин, Шри-Ланки, Эфиопии, Южной Африки и Японии.

4. На сессии также был представлен Европейский союз.

5. В работе сессии приняли участие представители следующих департаментов, специализированных учреждений Организации Объединенных Наций и связанных с ней организаций: Международной организации труда (МОТ), Международной морской организации (ИМО), Международного союза электросвязи (МСЭ), Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Канцелярии Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРС ООН) и Всемирной торговой организации (ВТО). Присутствовал также Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Были также представлены проекты Трансевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). Присутствовали представители следующих региональных комиссий Организации Объединенных Наций: Экономической комиссии для Африки (ЭКА), Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА). Была также представлена Канцелярия координатора-резидента Организации Объединенных Наций в Турции и на Украине.

6. В работе сессии приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Восточноафриканского сообщества, Организации экономического сотрудничества, Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международного энергетического агентства, Международного транспортного форума (МТФ-ОЭСР), Мозельской комиссии, Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Организации по безопасности и

сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) и Транспортного сообщества.

7. Были представлены следующие неправительственные организации: АНО «Дирекция международных транспортных коридоров», Американский совет по автомобильной политике (АСАП), Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Конференция руководителей автодорожных администраций европейских стран (СЕДР), Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей, Европейская ассоциация по вопросам электромобильности (АВЕРЕ), Европейская ассоциация экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных служб (КЛЕКАТ), Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Европейская ассоциация гаражного оборудования, Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Федерация европейских ассоциаций мотоциклистов, Греческий научно-образовательный институт по вопросам безопасности дорожного движения и предотвращения/снижения количества дорожно-транспортных происшествий «Панос Милонас», Международная ассоциация автомобильных перевозчиков Молдовы (АИТА), Международная автомобильная федерация (ФИА), Международный координационный совет по трансъевразийским перевозкам (КСТП), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный комитет по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная организация по стандартизации, Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), «САЕ интернэшнл», организация «За безопасную энергию будущего Америки» (САФЕ), фонд «На пути к достижению нулевых показателей», Международный союз общественного транспорта (МСОТ), Союз ассоциаций автомобильного транспорта в регионе Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС-СААТ) и Всемирная ассоциация производителей велосипедов (ВБИА).

8. По приглашению секретариата также присутствовали следующие представители: НПО по защите здоровья и окружающей среды «Ажир пур ла санте э л'анвироннман», Альянс франкоязычных стран по безопасности дорожного движения, компания «АЛП.Лаб ГмбХ», «Аль Сарх холдинг груп», Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Украины (АсМАП Украины), Черноморский банк торговли и развития, «Кархс.трейнинг ГмбХ», Европейская ассоциация ЕРТИКО-ИТС, «ЕТС консалтинг», проект ЕвроМед по поддержке транспорта, ЕвроМед/Палестина, Европейский инвестиционный банк (ЕИБ), Фонд «Лазер интернэшнл», «Хьюпэк интермоудэл СА», Институт систем прикладных программ, Торгово-промышленная палата Ирана (ТПГСПИ), Ассоциация авторынков Кении, Фонд «Лазер интернэшнл» (ЛИФЕ), компания «Литкс инк.», кафедра цветной металлургии Горного университета Леобена, Фонд «НАДА» по повышению безопасности дорог Египта, Национальное агентство по безопасности дорожного движения (НАБДД), компания «Обимес глоубал сервисис димитед», ПОЛИС, Пионеры безопасности дорожного движения (ПБДД), Российский университет транспорта, организация «СЕКУРУТ АФРИКА», Совет по испытаниям, инспекциям и сертификации (ИИС), ТРАНСПОЛИС и ООО «Яндекс Беспилотные Технологии».

### **III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/315 и Add.1

9. Комитет **утвердил** предварительную повестку дня (ECE/TRANS/315 и Add.1).

#### **IV. Семидесятипятое заседание Комитета по внутреннему транспорту: обеспечение транспортной связанности между странами и содействие развитию устойчивой мобильности (пункт 2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/1, ECE/TRANS/2022/2

10. По случаю семьдесят пятой годовщины Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) 22 февраля 2022 года состоялось министерское совещание по транспорту на тему «Семидесятипятое заседание Комитета по внутреннему транспорту: обеспечение транспортной связанности между странами и содействие развитию устойчивой мобильности». Министерское совещание состояло из обсуждений в группах по следующим трем темам (ECE/TRANS/2022/1):

- a) группа I: КВТ — платформа Организации Объединенных Наций по содействию связанности внутреннего транспорта;
- b) группа II: КВТ — достижение целей Десятилетия по обеспечению безопасности дорожного движения;
- c) группа III: КВТ — внутренний транспорт как катализатор устойчивой мобильности и устойчивого развития.

11. В конце совещания министрами и главами делегаций договаривающихся сторон была подписана и одобрена министерская резолюция «Вступая в десятилетие свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и устойчивого развития» (приложение I) (список стран, одобривших резолюцию, см. в приложении II). В министерской резолюции признаются и подтверждаются успехи КВТ на протяжении 75 лет и содержится призыв к эффективному использованию его уникальных возможностей для достижения целей в области устойчивого развития на пути к 2030 году. Краткий доклад о работе министерского сегмента см. в документе ECE/TRANS/316/Add.1, приложение I.

12. Комитет **приветствовал и одобрил** резолюцию КВТ «Вступая в десятилетие свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и устойчивого развития», **заявил о своей готовности в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта поддержать** содержащийся в резолюции призыв задействовать уникальные возможности Комитета для реализации Повестки дня на период до 2030 года и целей в области устойчивого развития **и постановил включить эту резолюцию** в качестве приложения в доклад о работе своей восемьдесят четвертой сессии (приложения I и II). Краткий доклад о ключевых заявлениях, сделанных во время министерского сегмента, см. в документе ECE/TRANS/316/Add.1, приложение I.

#### **V. Совещание по вопросам осуществления стратегии Комитета по внутреннему транспорту только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета (пункт 3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/3

13. Комитет **приветствовал** организацию двенадцатого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета, т. е. совещания, ограниченного участием правительств, которое было посвящено осуществлению Стратегии Комитета на период до 2030 года. Комитет **решил**, что резюме обсуждения в виде записки Председателя будет опубликовано в качестве приложения к докладу Комитета после одобрения делегатами, участвовавшими в закрытом заседании (приложение III).

14. В соответствии с решениями, принятыми на его сессиях после утверждения Стратегии КВТ, Комитет **приветствовал** прогресс, достигнутый в 2021 году его рабочими группами в реализации Стратегии КВТ на период до 2030 года, и **постановил просить** рабочие группы продолжить реализацию Стратегии, в частности, но не ограничиваясь последующими шагами, включенными в документ ECE/TRANS/2022/3; **предложить** секретариату продолжить мониторинг осуществления стратегии в сотрудничестве с Бюро и рабочими группами и представить отчет о достигнутом прогрессе на очередной ежегодной сессии КВТ, а также при необходимости внести коррективы в последующие шаги; и **предложить** рабочим группам в соответствующих случаях использовать возможности и устранить риски при разработке правовых документов, относящихся к ведению КВТ, как указано в документе ECE/TRANS/2022/3.

## **VI. Вопросы управления и прочие вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 4 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/4, ECE/TRANS/2022/5

15. Руководитель канцелярии **проинформировала** Комитет о том, что проект резолюции Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС), озаглавленной «Пересмотренный круг ведения Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии» (документ E/2022/L.4), был принят в среду, 16 февраля 2022 года, в качестве резолюции 2022/2 ЭКОСОС. С пересмотренным кругом ведения КВТ можно ознакомиться в документе ECE/TRANS/316/Add.2 (на А/Ар/И/К/Р/Ф языках). Председатель и Комитет **поблагодарили** все участвующие делегации, а также Председателя Комиссии, Исполнительного секретаря и руководителя канцелярии за их неустанные усилия, которые помогли успешно завершить одобрение ЭКОСОС пересмотренного круга ведения КВТ в срок, совпавший с семьдесят пятой годовщиной Комитета.

16. Комитет **был также проинформирован** секретариатом по актуальным вопросам, вытекающим из деятельности Комиссии и представляющим интерес для Комитета, в том числе о следующем:

a) относящиеся к деятельности Комиссии решения по укреплению работы секторальных комитетов в области циклической экономики; и

b) дальнейшее развитие общих для ЕЭК тем, т. е. направлений межсекторальной (горизонтальной) координации в ЕЭК в рамках согласования работы ЕЭК с целями в области устойчивого развития.

17. Комитет **приветствовал** связанные с Комиссией решения по активизации работы секторальных комитетов в области циклической экономики и **предложил** своим рабочим группам укреплять и расширять по мере необходимости свою деятельность по конкретным аспектам, касающимся циклической экономики в транспортной отрасли.

18. Комитет **принял к сведению и приветствовал** публикацию по взаимосвязанным областям «Устойчивая мобильность и “умная” связанность» и отметил, что изложенные в ней рекомендации, касающиеся мобильности и связанности, полностью соответствуют рекомендациям, содержащимся в Стратегии КВТ.

19. Комитет **был кратко проинформирован** об участии ЕЭК в следующих международных конференциях и мероприятиях высокого уровня, состоявшихся в 2021 году. Комитет **выразил удовлетворение** вкладом секретариата в проведение конференций и других международных мероприятий по транспорту в 2021 году, что

свидетельствует о признании важной роли ЕЭК в области транспорта и устойчивого развития.

20. Комитет **заслушал обновленную информацию** о завершении разработки и начале осуществления в 2021 году Глобального плана второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, который был разработан в соответствии с резолюцией 74/299 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций при непосредственном участии ЕЭК наряду с другими региональными комиссиями и ВОЗ. Комитет **был проинформирован** о включении в Глобальный план стратегических аспектов работы, проводимой Комитетом и его вспомогательными органами, в соответствии со стратегией КВТ.

21. Комитет **вновь выразил обеспокоенность** в связи с недостаточным общемировым прогрессом в выполнении задач, предусмотренных целями устойчивого развития в области безопасности дорожного движения, и **призвал к дальнейшей активизации** усилий для выполнения задач Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы. Он **приветствовал** начало осуществления «Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы» (Глобальный план) и **с удовлетворением отметил** органичную интеграцию в Глобальный план основных конвенций Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, относящихся к ведению Комитета, а также «Рекомендаций КВТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения» (Рекомендации КВТ); **выразил признательность** ЕЭК, которая в партнерстве с ВОЗ и родственными региональными комиссиями Организации Объединенных Наций разработала Глобальный план в соответствии с резолюцией 74/299 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире»; и призвал все заинтересованные стороны, занимающиеся вопросами безопасности дорожного движения, приложить максимальные усилия для реализации Глобального плана и осуществления Рекомендаций КВТ. Комитет, **отмечая** завершение в 2020 году Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения после окончания первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, **поручил** секретариату разработать пересмотренный План действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы для рассмотрения и возможного принятия Комитетом на его восемьдесят пятой сессии.

22. Комитет **был проинформирован** о последствиях пандемии COVID-19 и кризиса ликвидности для осуществления программы работы Комитета (ECE/TRANS/2022/4). Комитет, **отмечая с озабоченностью** продолжающиеся последствия пандемии и кризиса ликвидности для работы вспомогательных служб, которые необходимы для выполнения Программы работы Комитета, и качества услуг, предоставляемых государствам-членам и договаривающимся сторонам правовых документов Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта, относящихся к ведению Комитета: а) **выразил признательность** секретариату за колоссальные усилия и успехи в корректировке методов своей работы для обеспечения бесперебойного функционирования и за предоставление незапланированных критически важных услуг своим основным клиентам; б) **с озабоченностью отметил**, что для обеспечения непрерывного предоставления услуг требуется задействовать персонал, финансируемый за счет средств регулярного бюджета, что позволяет выполнять технические функции для ведения совещаний, не включенных в программу работы Комитета, и тем самым отвлекает ресурсы от деятельности, связанной с выполнением основных функций; в) **подчеркнул важность** возвращения к нормальному использованию персонала, финансируемого за счет средств регулярного бюджета, для выполнения функций, включенных в программу работы; г) **вновь подчеркнул** решающее значение полного обслуживания программной деятельности, включенной в программу работы Комитета, в частности поддержки его вспомогательных органов и договорных органов (административных комитетов), для обеспечения устойчивости транспорта и осуществления Повестки дня на период до 2030 года; и е) **настоятельно призвал все соответствующие субъекты** уделять

первоочередное внимание и содействовать возвращению к нормальному предоставлению услуг (организация совещаний, обеспечение устного и письменного перевода) и стандартным методам работы для этой программной деятельности, как только это будет возможно с эпидемиологической и организационной точек зрения.

23. Комитет **просил** своего Председателя проинформировать в своем докладе Исполком о вкладе транспортного компонента ЕЭК в достижение целей в области устойчивого развития, включая его вклад в подготовку публикации «Устойчивая мобильность и “умная” связанность», представленной на сессии Комиссии в апреле 2021 года, об озабоченности Комитета по поводу влияния текущей ситуации на клиентов и функции Комитета, а также о срочности и первостепенной важности возвращения к нормальному предоставлению услуг.

24. Комитет **принял к сведению** документ ECE/TRANS/2022/5, содержащий решения вспомогательных органов Комитета, которые были приняты в соответствии со «Специальными процедурами на период COVID-19», санкционирующими принятие решений вспомогательными органами КВТ в соответствии с процедурами «отсутствия возражений» в ходе дистанционных неофициальных совещаний, проводимых вместо официальных совещаний, и «Специальными процедурами принятия решений на официальных совещаниях с дистанционным участием» (ECE/EX/2020/L.12).

## **VII. Вопросы управления и важнейшие решения, касающиеся ведения деятельности Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Решения, касающиеся вспомогательных органов и структуры Комитета**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/6

25. Комитет **утвердил** пересмотренный круг ведения Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), содержащийся в приложении I к документу ECE/TRANS/2022/6, в соответствии с просьбой WP.6 (ECE/TRANS/WP.6/181).

26. Комитет **утвердил** также пересмотренный круг ведения Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), содержащийся в приложении II к документу ECE/TRANS/2022/6, в соответствии с просьбой WP.24 (ECE/TRANS/WP.24/149, п. 82).

27. Комитет **утвердил** также пересмотренный круг ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), содержащийся в приложении III к документу ECE/TRANS/2022/6, в соответствии с просьбой SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/215).

28. Комитет **одобрил** создание новой Группы экспертов по введению в действие процедуры e-CMR на двухлетний период на основе круга ведения, содержащегося в приложении IV к документу ECE/TRANS/2022/6, в соответствии с просьбой SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/416).

29. Комитет **одобрил** также создание новой Группы экспертов по велосипедной инфраструктуре на основе круга ведения, содержащегося в приложении V к документу ECE/TRANS/2022/6, в соответствии с просьбой WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/70, п. 50).

### **B. Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/7

30. Комитет **принял к сведению** документ ECE/TRANS/2022/7, в котором отражены итоги совещаний, проведенных Бюро КВТ в 2021 году.

## VIII. Программные вопросы (пункт 6 повестки дня)

31. Комитет **напомнил**, что в декабре 2017 года на семьдесят второй сессии Генеральной Ассамблеи была принята резолюция 72/266. В этой резолюции государства-члены одобрили предложенный переход с двухгодичного бюджетного периода на годовой бюджетный период на экспериментальной основе начиная с бюджета по программам на 2020 год и просили Генерального секретаря провести анализ изменений в бюджетном цикле в 2022 году после завершения первого полного бюджетного цикла. Генеральная Ассамблея также постановила рассмотреть вопрос о введении годового бюджета на своей семьдесят седьмой сессии с целью принятия окончательного решения.

32. Проект программы работы на 2022 год и проект плана по программам на 2023 год для подпрограммы по транспорту составлены в соответствии с введенным с 2020 года годовым форматом с поправками, отражающими резолюции 74/251 и 75/243 Генеральной Ассамблеи. Кроме того, проект плана по программам на 2023 год соответствует рекомендациям шестьдесят первой сессии Комитета по программе и координации (документ A/76/16), а также инструкциям Контролера ООН по подготовке предлагаемого бюджета по программам на 2023 год.

### A. Программа работы на 2022 год и рекомендации в отношении ключевых компонентов программы работы на 2024 год

*Документация:* ECE/TRANS/2022/8, неофициальный документ № 1

33. Комитет **принял** проект программы работы для подпрограммы по транспорту на 2022 год (ECE/TRANS/2022/8) и **рекомендовал** представить его Исполнительному комитету на утверждение.

34. Комитет **рассмотрел** информацию, содержащуюся в проекте ключевых компонентов программы работы на 2024 год (неофициальный документ № 1), и **рекомендовал** включить цель 5 в области устойчивого развития, касающуюся гендерного равенства, в качестве отдельного компонента в программу работы на 2024 год.

### B. План по программам на 2023 год

*Документация:* ECE/TRANS/2022/9

35. Комитет **рассмотрел** план по программам на 2023 год в отношении подпрограммы по транспорту (ECE/TRANS/2022/9), **заявил о своей поддержке** эффективной и результативной работы КВТ, его вспомогательных органов и подпрограммы по транспорту в целом; **подчеркнул важность обеспечения** того, чтобы распределение ресурсов и бюджета в системе Организации Объединенных Наций пропорционально отражало высокую эффективность подпрограммы и ее возросшие потребности.

### C. Перечень публикаций в 2023 году

*Документация:* ECE/TRANS/2022/10 и Corr.1

36. Комитет **одобрил** программу публикаций на 2023 год, содержащуюся в документах ECE/TRANS/2022/10 и Corr.1, а также **рекомендовал** соответствующим рабочим группам по мере необходимости принять участие в их подготовке.

## **D. Расписание совещаний в 2022 году**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/11

37. Комитет **утвердил** перечень совещаний на 2022 год, составленный на основе предложений вспомогательных органов Комитета и содержащийся в документе ECE/TRANS/2022/11.

## **IX. Выборы должностных лиц для сессий Комитета по внутреннему транспорту в 2023 и 2024 годах (пункт 7 повестки дня) и состав Бюро Комитета по внутреннему транспорту для сессий Комитета по внутреннему транспорту в 2023 и 2024 годах (пункт 8 повестки дня)**

38. В соответствии с действующими правилами процедуры до начала восемьдесят четвертой сессии секретариат распространил список кандидатур должностных лиц (Председателя и заместителей Председателя) и членов Бюро на сессии 2023 и 2024 годов. По причине отсутствия консенсуса по кандидатурам для выборов по пунктам 7 и 8 повестки дня и надлежащих инструментов для голосования в гибридном формате выборы не состоялись. Предложения секретариата оставить состав Бюро или Председателя на один год или до следующих выборов, т. е. на период после восемьдесят четвертой сессии, не были поддержаны Комитетом.

39. После обширных консультаций Комитет единогласно **постановил**, что в силу отсутствия консенсуса и из-за технических сложностей при проведении выборов в гибридном формате пункты 7 и 8 повестки дня будут отложены и выборы проводиться не будут. Секретариат проведет консультации с государствами-членами, с тем чтобы найти консенсус и как можно скорее организовать специальную сессию Комитета для проведения выборов.

## **X. Стратегические вопросы горизонтальной и межсекторальной политики или нормативного характера (пункт 9 повестки дня)**

### **A. Положение дел в связи с присоединением к международным конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/12

40. Комитет **подчеркнул** настоятельную необходимость ускорить процесс присоединения к конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, которые относятся к его ведению и формируют основу для системы нормативного регулирования внутреннего транспорта на международном уровне, и их осуществления и **предложил** странам, которые еще не сделали этого, присоединиться к конвенциям и другим правовым документам Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта и осуществлять их.

## **В. Осуществление международных конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта (заявления делегатов)**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/13

41. Комитет **приветствовал** сообщения от государств, являющихся членами Организации Объединенных Наций и договаривающимися сторонами конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта, о национальном и региональном опыте, включая информацию о проблемах и особых потребностях, полученном ими в ходе осуществления конвенций, к которым они присоединились.

42. Комитет, отметив, что повышение эффективности осуществления во всем мире является одним из ключевых элементов Стратегии КВТ и изложенной в ней концепции на период до 2030 года, **приветствовал доклад о ходе работы** по ключевым вопросам и тенденциям в области осуществления конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, относящихся к его ведению, на региональном и глобальном уровне.

## **С. Вызовы и новые тенденции внутреннего транспорта в различных регионах (заявления делегатов)**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/14

43. Комитет **приветствовал** сообщения от государств, являющихся членами Организации Объединенных Наций и договаривающимися сторонами конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, о проблемах и возникающих тенденциях в области внутреннего транспорта в своих соответствующих регионах.

44. Комитет, **принимая во внимание** документ ECE/TRANS/2022/14, содержащий обзор связанных с пандемией COVID-19 усилий по восстановлению и вызовов в различных регионах, **поручил секретариату и вспомогательным органам** учитывать эту информацию в своей работе в целях повышения ее актуальности и результативности во всем мире.

## **Д. Интеллектуальные транспортные системы**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/15

45. Комитет **напомнил** о пересмотренной «дорожной карте» по ИТС на 2021–2025 годы, которая была принята на его восемьдесят третьей сессии, и **отметил** деятельность всех своих вспомогательных органов по ее осуществлению (ECE/TRANS/2022/15). Кроме того, Комитет **был проинформирован** о деятельности неофициальной рабочей группы по интеллектуальным транспортным системам (ИТС).

46. Комитет **принял к сведению** ход осуществления Комитетом и его вспомогательными органами пересмотренной «дорожной карты» по ИТС, которая была утверждена на его восемьдесят третьей сессии, и призвал продолжать работу SC.3 в области «умного» судоходства, речных информационных служб и инновационных технологий в контексте недавно принятых Европейских правил сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП); работу WP.1 в области безопасного развертывания систем автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения; деятельность WP.15 по обеспечению транспортной телематики при перевозке опасных грузов; деятельность WP.29 и Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) в области осуществления рамочного документа о безопасности автоматизированных транспортных средств, включая изучение искусственного интеллекта, для повышения безопасности, охраны окружающей среды и энергоэффективности.

47. Комитет **поручил** секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро подготовить к следующей сессии Комитета обзор текущей деятельности в области технологий информации и компьютеризации и интеллектуальных транспортных систем, осуществляемой рабочими группами КВТ, и увязать его при необходимости с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК в 2023 году, которая будет посвящена теме «Цифровые и “зеленые” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».

## **Е. Окружающая среда, изменение климата и транспорт**

### **1. Последующая деятельность Комитета по внутреннему транспорту в контексте Повестки дня на период до 2030 года**

*Документация:* неофициальный документ № 2

48. Комитет **был проинформирован** о ходе реализации целей в области устойчивого развития, несмотря на последствия пандемии, включая задачи и показатели достижения целей в области устойчивого развития (неофициальный документ № 2).

49. Комитет **подтвердил свое стремление расширить** вклад в мониторинг и выполнение связанных с транспортом задач Повестки дня на период до 2030 года, Парижского соглашения, Новой программы развития городов, Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и просил вспомогательные органы согласовать свою деятельность соответствующим образом.

### **2. Действия Комитета по внутреннему транспорту в связи с изменением климата и Парижским соглашением: снижение зависимости от углеводородов и адаптационные требования**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/16, ECE/TRANS/2022/17

50. Ухудшение ситуации в мире в связи с повышением частоты и интенсивности явлений, которые являются последствиями изменения климата, в сочетании с призывом к активизации усилий по достижению целей в области устойчивого развития, в том числе с помощью политики и мер по смягчению последствий изменения климата для ограничения глобального потепления намного ниже 2 °C, как это предусмотрено Парижским соглашением, создает повышенные требования и открывает возможности для того, чтобы внутренний транспорт, являющийся основным источником выбросов CO<sub>2</sub>, стал частью решения этой проблемы.

51. Комитет, **с удовлетворением отмечая** подготовленный секретариатом документ (ECE/TRANS/2022/16), посвященный важной роли внутреннего транспорта в активизации деятельности по смягчению последствий глобального изменения климата и обзору связанных с этим мероприятий Комитета и его рабочих групп; **отмечая также**, что Комитет обладает мандатами, потенциалом и экспертными знаниями для дальнейшего повышения этой важной роли членов Комитета и договаривающихся сторон:

а) **признал** неотложность принятия более решительных действий по борьбе с изменением климата, определенных в Климатическом пакте Глазго, для достижения цели 13 в области устойчивого развития и целевого показателя Парижского соглашения по изменению климата и цели 13 в области устойчивого развития;

б) **заявил о решимости** Комитета и его рабочих групп принять меры для активизации работы и воздействия в целях смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним;

с) для этого он **предложил** рабочим группам до 14 октября 2022 года представить в секретариат сведения о своем текущем вкладе, планы на будущее и предложения в поддержку смягчения изменения климата;

d) **поручил** секретариату в консультации с Бюро подготовить всеобъемлющий документ, посвященный этой деятельности, а также ориентированным на практические действия вариантам для Комитета и рабочих групп для рассмотрения на восемьдесят пятой пленарной сессии Комитета.

52. Комитет **был проинформирован** о работе в области изменения климата, в частности об инструменте «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS)<sup>1</sup> в рамках деятельности по оказанию поддержки правительствам в смягчении негативного воздействия транспорта на окружающую среду, а также о ходе осуществления ForFITS в последние годы (ECE/TRANS/2022/17). Комитет **приветствовал** работу в области изменения климата, в частности инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), и **подчеркнул** ее важность для реализации декларации КВТ «Совершенствование подходов в области устойчивого внутреннего транспорта с учетом глобальных климатических и экологических вызовов: единый призыв к всеобщим действиям», одобренной Комитетом на его восемьдесят второй сессии; **поддержал** предложенный подход для дальнейшего развития ForFITS, содействия его внутреннему использованию, налаживания партнерских отношений с другими группами моделирования и участия в моделировании будущих технологий, при условии наличия дополнительных ресурсов.

53. Комитет заслушал информацию о работе, проведенной в 2021 году в области адаптации транспорта к изменению климата Группой экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним. Эта работа была сосредоточена в первую очередь на отборе последствий для разработки прогнозов изменения климата, разработке справочных материалов по изменению порогов погодных явлений, работе над экономическими моделями в области адаптации, а также на мероприятиях по повышению осведомленности, таких как конференция для стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, проведенная Российским дорожным научно-исследовательским институтом в ноябре 2021 года. Комитет **приветствовал** работу по повышению эффективности адаптации систем внутреннего транспорта к изменению климата, проделанную Группой экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним.

54. Комитет **постановил** активизировать работу Комитета в области изменения климата в поддержку национальных мер и достижения целевых показателей по декарбонизации сектора внутреннего транспорта.

### 3. Смягчение экологически вредного воздействия перевозок внутренним транспортом

55. Комитет **был проинформирован** о ходе работы в области «зеленого» транспорта в рамках Отдела устойчивого транспорта, в частности в связи с осуществлением стратегии КВТ.

### 4. Общеевропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)

56. Комитет **принял к сведению** доклад Руководящего комитета ОПТОСОЗ о работе его девятнадцатой сессии (27–28 октября 2021 года, в онлайн-формате) (ECE/AC.21/SC/2020/2).

57. Комитет **приветствовал** значительный успех пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья и принятую на нем Венскую декларацию, поблагодарив Австрию за организацию этого совещания высокого уровня в особых условиях пандемии; **выразил свою неизменную поддержку** ОПТОСОЗ, включая программу последующих действий в рамках новых и расширенных партнерств; **призвал** государства-члены прилагать усилия для осуществления Венской декларации и **призвал** своих членов рассмотреть

<sup>1</sup> Первоначально разработан ЕЭК при финансовой поддержке Счета развития Организации Объединенных Наций.

возможность назначения национальных координаторов ОПТОСОЗ от транспортного сектора и проинформировать об этом секретариат.

58. В соответствии с решением № 42, принятым Комитетом на его восемьдесят второй сессии (ECE/TRANS/294, пункт 42), Комитет **поручил** секретариату проинформировать о результатах работы по налаживанию взаимодействия с Комитетом ЕЭК по градостроительству, жилищному хозяйству и землепользованию на его следующей сессии в 2023 году.

## **Ф. Безопасность на внутреннем транспорте**

59. Комитет **выразил свою признательность** за проведение в 2021 году Форума по безопасности на внутреннем транспорте на тему «Аспекты безопасности при перевозке опасных грузов», состоявшегося под эгидой WP.5, и за продолжение сотрудничества с Международным союзом железных дорог (МСЖД) в соответствии с просьбой КВТ, сформулированной на его последней сессии (ECE/TRANS/304, пункт 54), и **поручил** секретариату продолжать такой ежегодный диалог. В этой связи по предложению Российской Федерации Комитет **просил** провести в рамках своей следующей сессии рабочее совещание по вопросам защиты инфраструктуры внутреннего транспорта от актов незаконного вмешательства на этапах проектирования, строительства и эксплуатации.

## **Г. Аналитическая работа в области транспорта**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/18, ECE/TRANS/2022/19, ECE/TRANS/2022/20

60. Комитет **был проинформирован** Председателем Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) г-жой Э. де Вит (Нидерланды) об аналитической работе, проведенной в рамках WP.5 в 2021 году (ECE/TRANS/2022/18). Комитету **были представлены** аналитические выкладки и обновленная информация о ходе работы по следующим вопросам:

- поддерживаемые секретариатом усилия по продвижению работы по введению в действие международных коридоров между Европой и Азией и укреплению межрегиональной транспортной связанности;
- недавно созданная на базе географической информационной системы (ГИС) Международная обсерватория по мониторингу транспортной инфраструктуры, ее цели, функции, группы пользователей и условия работы (ECE/TRANS/2022/19);
- набор показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ), предоставляющий правительствам инструмент для оценки эффективности их систем внутреннего транспорта и состояния транспортных связей;
- подготовка Всеобщеевропейского генерального плана по велосипедному движению ОПТОСОЗ и предлагаемые мандат и круг ведения для создания группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (см. пункт 5 а) повестки дня);
- итоги деятельности неофициальной многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспорта на кризис COVID-19, направленной на повышение готовности сектора внутреннего транспорта к чрезвычайным ситуациям (ECE/TRANS/2022/20).

61. Комитет **приветствовал** межрегиональные консультации, которые состоялись по случаю ежегодной сессии WP.5, в том числе с участием всех пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций и более чем 45 правительств со всех континентов. В частности, Комитет отметил значение этих консультаций для содействия реализации стратегии КВТ, и в особенности ее компонента, касающегося межрегиональной транспортной связанности. Комитет **поручил** секретариату

продолжать в рамках WP.5 такие целевые консультации по темам, представляющим межрегиональный интерес, по возможности в сотрудничестве с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, а также с другими региональными и международными организациями и соответствующими проектами.

62. В контексте введения в действие евро-азиатских транспортных связей Комитет **признал** усилия, получившие поддержку секретариата для выполнения этого мандата, и **поручил** секретариату продолжать поддерживать эти усилия и представить доклад о любых изменениях на следующей сессии. Комитет **отметил** также одобрение WP.5 инициативы правительств Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Украины по разработке и экспериментальному внедрению механизма управления координацией коридоров (МУКК) и механизма оценки результатов работы коридоров (МОПРК) на маршруте № 3 евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) и предложил правительствам этих стран и секретариату представить обновленную информацию о достигнутом прогрессе на следующей сессии КВТ в феврале 2023 года.

63. Комитет **отметил с удовлетворением** начало работы Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры, которая обеспечивает платформу на базе географической информационной системы (ГИС), функционирующую как виртуальная площадка для привлечения финансирования национальных, региональных и межрегиональных проектов в области транспортной инфраструктуры, и **призвал** государства — члены ЕЭК и многосторонние банки развития, действующие в регионе ЕЭК, присоединиться к этапу тестирования, который начался осенью 2021 года и продлится до сентября 2022 года. В связи с этим Комитет **поручил** секретариату продолжать оказывать необходимую помощь национальным делегатам и представителям других заинтересованных структур в проведении тестирования, в том числе путем предоставления для этого специальных учетных записей. Он **поручил** также секретариату проинформировать Бюро КВТ и Комитет о развитии Обсерватории и о возможных результатах тестирования после его завершения.

64. Комитет **приветствовал** публикацию всеобъемлющего набора из 215 показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) (для железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного и интермодального транспорта) и предоставление онлайн-платформы для пользователей ПУСИВТ и курса электронного обучения, которые были разработаны по линии проекта Счета развития Организации Объединенных Наций, и настоятельно рекомендовал государствам — членам ЕЭК максимально эффективно использовать этот новый инновационный инструмент, призванный помочь государствам-членам в проведении самооценки эффективности и устойчивости своих систем внутреннего транспорта.

65. Комитет **принял к сведению** прогресс, достигнутый Группой экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры, и просил Группу завершить свою работу и представить заключительный доклад в качестве официальной публикации ООН на трех рабочих языках ЕЭК до начала сессии КВТ в следующем году.

66. Комитет **высоко оценил** дополнительные усилия, предпринятые неофициальной междисциплинарной консультативной группой под эгидой WP.5 по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный пандемией COVID-19, **приветствовал** рекомендации, касающиеся возможных дальнейших шагов, и утвердил предлагаемый план действий по их осуществлению, представленный в документе ECE/TRANS/2022/19. В частности, Комитет **приветствовал** разработанную секретариатом концептуальную записку, касающуюся планирования действий на случай чрезвычайных ситуаций для железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного и интермодального транспорта, и **поручил** секретариату представить эти предложения для рассмотрения и возможной дальнейшей доработки следующим рабочим группам, занимающимся конкретными видами транспорта: SC.1, SC.2, SC.3/WP.3, WP.24. Комитет **поручил** также секретариату продолжать деятельность по повышению осведомленности о важной роли, которую работники транспорта играют в поддержании работоспособности

цепочек поставок во время пандемий и других чрезвычайных ситуаций, и разъяснительную работу среди государств-членов с целью обеспечить для работников транспорта приоритетный доступ к системам здравоохранения.

67. В соответствии с решением, принятым Комитетом на его восемьдесят второй сессии (ECE/TRANS/294, пункт 42) и его восемьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/304, пункт 52), Председатель WP.5 проинформировала Комитет о текущем сотрудничестве WP.5 с Комитетом ЕЭК по градостроительству, жилищному хозяйству и землепользованию. В частности, было упомянуто совместно организованное в 2021 году рабочее совещание по экологичному городскому транспорту после успешного проведения другого совместного рабочего совещания по экономическому анализу трансформации городских транспортных систем, состоявшегося в 2020 году. Оба рабочих совещания были приурочены к сессии WP.5. Комитет **подтвердил важность** направления работы WP.5 по устойчивой городской мобильности, велосипедному движению и общественному транспорту и **просил** WP.5 в сотрудничестве с ОПТОСОЗ продолжать усилия по продвижению и представлению тенденций и передовой практики по этой теме в рамках своих ежегодных сессий.

68. Комитет **просил** WP.5 принять во внимание новую тенденцию к использованию инфраструктуры электрической зарядки и в координации с председателями соответствующих рабочих групп подготовить первую оценку вопросов, требующих решений со стороны КВТ, для представления на восемьдесят пятой сессии КВТ.

## **Н. Деятельность по наращиванию потенциала в странах — участницах программ Организации Объединенных Наций в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/21

69. Комитет **был проинформирован** о ходе осуществления Плана действий КВТ по развитию потенциала (2020–2025 годы), в частности в области укрепления потенциала (ECE/TRANS/2022/21). Комитет **был проинформирован также** о ходе разработки Платформы электронного обучения по вопросам устойчивой мобильности и «умной» связанности, которая призвана задействовать потенциал Отдела для предоставления учебных модулей основным клиентам, в том числе по правовым документам, находящимся в ведении Комитета.

70. Комитет **принял к сведению** прогресс в осуществлении Плана действий КВТ по развитию потенциала (2020–2025 годы), в частности в области укрепления потенциала; **выразил удовлетворение** в связи с прогрессом, достигнутым в разработке платформы электронного обучения; и **высказался в поддержку** дальнейшего осуществления Плана действий КВТ по развитию потенциала.

## **I. Продолжение поддержки стран, не имеющих выхода к морю: Венская программа действий**

71. Комитет **был проинформирован** о ходе осуществления «дорожной карты» по ускоренному осуществлению Венской программы действий для РСНВМ, а также о роли ЕЭК и других региональных комиссий Организации Объединенных Наций в этой связи.

## **J. Безопасность дорожного движения**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/30

72. Председатель Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) г-жа Л. Иорио (Италия) **проинформировала** Комитет о последних изменениях, связанных с деятельностью WP.1. В частности, была представлена информация о

таких тематических областях, как использование автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения, международные водительские удостоверения, стратегические вопросы в связи с механическими двухколесными транспортными средствами, Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1), а также безопасность дорожного движения и достижение целей в области устойчивого развития.

73. Комитет **был проинформирован также** о работе и достижениях Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам (GERSS). Комитет **был проинформирован** о ходе разработки системы e-CoRSS — электронной версии Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

74. Комитет **был проинформирован также** о работе Группы экспертов по разработке нового правового документа по использованию автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения.

75. Комитет **принял к сведению** ход работы Глобального форума по безопасности дорожного движения в отношении правовой базы для автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения и других стратегий обеспечения безопасности дорожного движения, способствующих деятельности Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и общему достижению целей в области устойчивого развития.

76. Комитет **приветствовал** заинтересованность правительства Бразилии стать полноправным участником WP.1 с правом голоса и **удовлетворил** его просьбу (ECE/TRANS/2022/30).

## К. Согласование правил в области транспортных средств

*Документация:* ECE/TRANS/2022/22

77. Комитет **был проинформирован** Председателем Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) г-ном А. Эрарио (Италия) о самых последних изменениях в работе WP.29 и его шести вспомогательных рабочих групп (GRBP, GRE, GRPE, GRSG, GRSP и GRVA), Административного комитета Соглашения 1958 года, Административного комитета Соглашения 1997 года и Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (ECE/TRANS/2022/22). Комитет **одобрил** деятельность WP.29 и достигнутые им результаты, перечисленные в документе ECE/TRANS/2022/22.

78. Комитет **был проинформирован также** о деятельности Всемирного форума и его рабочих групп, отраженной в документе ECE/TRANS/WP.29/2022/1, в котором содержится подробный обзор распределения областей работы между различными группами по результатам выделения приоритетных направлений работы и ее согласования со стратегией КВТ.

79. Комитет **отметил**, что в течение 2020 года параллельно со Всемирным форумом и его вспомогательными органами работали более 40 неофициальных групп, оказывавших им помощь в подготовке новых правил в области транспортных средств и обновлении 157 существующих правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года, 20 глобальных технических правил ООН (ГТП ООН), связанных с Соглашением 1998 года, и четырех предписаний ООН, прилагаемых к Соглашению 1997 года, в результате чего было принято 135 поправок и введено 6 правил ООН.

80. Комитет **отметил** число Договаривающихся сторон Соглашения 1958 года (57), Соглашения 1998 года (36) и Соглашения 1997 года (16).

81. Комитет **был проинформирован** о том, что в 2021 году вступили в силу два новых правила ООН, разработанных в 2020 году и направленных на защиту уязвимых участников дорожного движения. К ним относятся Правила № 158 ООН, касающиеся устройств визуализации движения задним ходом и механических транспортных

средств в отношении предупреждения водителя об уязвимых участниках дорожного движения, находящихся позади транспортного средства, и Правила № 159 ООН, касающиеся системы предупреждения при трогании с места для обнаружения пешеходов и велосипедистов. WP.29 принял также четыре новых правила ООН, которые вступили в силу 30 сентября 2021 года: Правила № 160 ООН, касающиеся регистратора данных о событиях, Правила № 161 ООН, касающиеся устройств против несанкционированного использования, Правила № 162 ООН, касающиеся иммобилизаторов, и Правила № 163 ООН, касающиеся систем охранной сигнализации транспортных средств.

82. Комитет **был также проинформирован** о деятельности рабочих групп GRVA по автоматизации с целью представить предложения по руководящим принципам для автоматизированных/автономных транспортных средств, включая требования, а также соответствующим методам испытания и валидации во второй половине 2022 года.

83. Комитет **принял к сведению**, что WP.29 рассмотрел предложение по рамочному документу по соблюдению требований в течение всего срока службы транспортных средств. Этот рамочный документ предусматривает режим соблюдения требований для транспортных средств с момента официального утверждения типа, включающий периодические технические осмотры и технические осмотры на дорогах, до окончания срока службы и утилизации транспортного средства на основе целостного подхода.

84. Комитет **отметил**, что в течение 2021 года Исполнительный комитет Соглашения 1998 года принял поправки к Глобальным техническим правилам № 4 (процедура испытания двигателей с воспламенением от сжатия (ВС) и двигателей с принудительным зажиганием (ПЗ), работающих на природном газе (ПГ) или сжиженном нефтяном газе (СНГ), в отношении выбросов загрязняющих веществ (ВСБМ)) и одну общую резолюцию, касающуюся панорамных люков автомобилей.

85. Комитет **был проинформирован** о ходе работы по созданию базы данных по официальным утверждениям типа (ДЕТА<sup>2</sup>), которая в настоящее время размещена в Германии.

## L. Перевозка опасных грузов

*Документация:* неофициальный документ № 3, ST/SG/AC.10/C.3/116, ST/SG/AC.10/C.3/118 и Add.1, ST/SG/AC.10/C.4/80, ST/SG/AC.10/C.4/82, ECE/TRANS/WP.15/253, ECE/TRANS/WP.15/255, ECE/TRANS/WP.15/256, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/160 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/78, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 и Add.1, ECE/ADN/58, ECE/ADN/60

86. Председатель WP.15 г-жа А. Румье (Франция) и Председатель WP.15/AC.2 г-н Х. Лангенберг (Нидерланды) проинформировали Комитет о достижениях своих рабочих групп за последний год. Комитет **отметил**, что 8 июня 2021 года Экономический и Социальный Совет принял резолюцию E/RES/2021/13 о работе Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (неофициальный документ № 3) и что Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15), Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ<sup>3</sup> и Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ уже предприняли или предпринимает действия, требуемые в соответствии с пунктами 3, 4, 5 и 6 постановляющей части раздела А этой резолюции. Комитет **отметил** также, что в соответствии с пунктом 2 постановляющей части раздела А и пунктом 3 раздела В секретариат уже опубликовал двадцать второе пересмотренное издание Рекомендаций Организации Объединенных Наций по

<sup>2</sup> База данных для обмена информацией об официальных утверждениях типа (ДЕТА).

<sup>3</sup> Правила международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ), Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

перевозке опасных грузов — Типовые правила, поправку к седьмому пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям и девятое пересмотренное издание Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС).

87. Комитет **отметил**, что Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета провел совещания с 28 июня по 2 июля 2021 года и с 29 ноября по 8 декабря 2021 года. Подкомитет экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химической продукции провел совещания 5–7 июля 2021 года и 8–10 декабря 2021 года.

88. Комитет **отметил** важность деятельности Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов для разработки, поддержания и внедрения Типовых правил перевозки опасных грузов, позволяющих обеспечить мультимодальную гармонизацию положений, касающихся перевозки опасных грузов, для всех видов транспорта в региональных правилах, таких как МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, а также в национальных правилах.

89. Комитет **отметил**, что число договаривающихся сторон Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) по-прежнему составляет 52. Комитет **выразил обеспокоенность** по поводу того, что Протокол о внесении поправок в статьи 1 а), 14 1) и 14 3) б) ДОПОГ, принятый Конференцией договаривающихся сторон 28 октября 1993 года, еще не вступил в силу, поскольку не все договаривающиеся стороны ДОПОГ стали сторонами этого Протокола. В этой связи Комитет **настоятельно призвал** остальные договаривающиеся стороны (Азербайджан, Беларусь, Боснию и Герцеговину, Исландию, Казахстан, Марокко, Нигерию, Сан-Марино, Северную Македонию, Таджикистан, Хорватию и Черногорию) предпринять необходимые шаги, с тем чтобы Протокол мог вступить в силу.

90. Комитет **повторил свою рекомендацию** всем государствам — членам Организации Объединенных Наций присоединиться к ДОПОГ и в полной мере осуществлять его после исключения из названия слова «Европейское» и с учетом резолюции 74/299 Генеральной Ассамблеи от 31 августа 2020 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой она подтвердила роль и значение ДОПОГ в качестве одного из основных правовых документов Организации Объединенных Наций, содействующих обеспечению безопасности дорожного движения, и рекомендовала государствам-членам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать его договаривающимися сторонами.

91. Комитет **отметил**, что WP.15 одобрила общие поправки к МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ, принятые Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (WP.15/AC.1) в течение двухгодичного периода; приняла поправки, относящиеся к ДОПОГ, в частности в том, что касается положений о системах пожаротушения моторного отсека для отдельных транспортных средств и уточнения требований к устойчивости транспортных средств; просила секретариат подготовить сводный перечень всех поправок, которые она приняла, с тем чтобы в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 14 ДОПОГ, их можно было изложить в официальном предложении. Все эти поправки должны вступить в силу 1 января 2023 года.

92. Комитет **одобрил** просьбу WP.15 и Административного комитета Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) о том, чтобы секретариат опубликовал сводный текст ДОПОГ и ВОПОГ с поправками, действующими с 1 января 2023 года, достаточно заблаговременно, чтобы подготовиться к его эффективному применению до вступления этих поправок в силу.

93. Комитет **приветствовал** принятие WP.15 на ее сто десятой сессии пересмотренного текста «Дорожной карты» для присоединения к ДОПОГ и его осуществления и одобрил просьбу WP.15 о том, чтобы электронная версия пересмотренной «Дорожной карты» была опубликована и размещена на веб-сайте ЕЭК.

94. Комитет **подчеркнул** важность ДОПОГ во время пандемии COVID-19, когда жизненно необходимо обеспечить безопасную перевозку опасных грузов для медицинского использования, и **приветствовал** меры, принятые компетентными органами, включая различные многосторонние соглашения, обеспечивающие непрерывность работы.

95. Комитет **отметил** также, что число Договаривающихся сторон Европейского соглашения ВОПОГ по-прежнему составляет 18.

96. Комитет **отметил**, что Совместное совещание экспертов по Правилам, прилагаемым к ВОПОГ (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ) (WP.15/AC.2), провело свою тридцать восьмую сессию 23–27 августа 2021 года.

97. Комитет **отметил**, что Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ принял целый ряд новых положений, касающихся перевозки опасных грузов судами внутреннего плавания, на своей сессии, состоявшейся 24–28 января 2022 года, а также что Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ утвердил свои правила процедуры (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 и Add.1).

98. Административный комитет ВОПОГ провел свое совещание 28 января 2022 года (см. ECE/ADN/60) главным образом для того, чтобы принять все проекты поправок, подготовленные Комитетом по вопросам безопасности в 2021 году и январе 2022 года, т. е. пакет поправок, которые должны вступить в силу 1 января 2023 года и которые обеспечат согласование ВОПОГ с ДОПОГ и МПОГ. Комитет **приветствовал** меры, принятые компетентными органами ВОПОГ, включая различные многосторонние соглашения, которые позволили обеспечить непрерывность перевозок опасных грузов по внутренним водным путям во время пандемии COVID-19.

99. Комитет **подчеркнул** важность работы Подкомитета по перевозке опасных грузов и WP.15, Совместного совещания и WP.15/AC.2 в контексте энергетического перехода. Это включает разработку и совершенствование положений о перевозке опасных отходов, об использовании повторно используемой пластмассы в таре для опасных грузов, о перевозке батарей в течение всего их жизненного цикла и об использовании аккумуляторных электромобилей и транспортных средств на водородных топливных элементах для перевозки опасных грузов.

100. Комитет **принял к сведению** просьбу Рабочей группы по перевозке опасных грузов, высказанную на ее сессии в ноябре 2021 года (ECE/TRANS/WP.15/255, пункт 26), о возможных вариантах финансирования перевода ДОПОГ на арабский язык.

101. Комитет **принял к сведению** следующие варианты:

Вариант 1: 22 страны, официальным языком которых является арабский, могут рассмотреть различные способы совместного финансирования такой работы через государственный бюджет или учреждения-доноры;

Вариант 2: одно или несколько государств — членов ООН могут выступить с инициативой резолюции Генеральной Ассамблеи, обеспечивающей возможность перевода и публикации на арабском языке ДОПОГ, включая регулярные обновления;

Вариант 3: страны, официальным языком которых является арабский, могут рассмотреть возможность совместного с ЕвроМед создания государственно-частного партнерства (ГЧП) для финансирования перевода.

102. Комитет **выразил свою поддержку** предложенным вариантам и предложил ЕвроМед и 22 странам, официальным языком которых является арабский, рассмотреть представленные варианты с учетом все еще сохраняющихся финансовых трудностей ООН в плане увеличения бюджета. В случае необходимости секретариат предоставит информацию о подходящих процедурах для последующих действий по варианту 2. Представители Египта, Израиля, Иордании и Туниса, а также проекта ЕвроМед по поддержке транспорта выразили в ходе сессии свою поддержку обеспечению доступности ДОПОГ на арабском языке.

103. Представитель Испании отметила, что испанский язык также является официальным языком Организации Объединенных Наций. Многие испаноязычные страны, которые могут стать договаривающимися сторонами ДОПОГ, извлекут пользу из официального перевода ДОПОГ на испанский язык. Поэтому она отметила, что если ДОПОГ будет переведен на арабский язык службами Организации Объединенных Наций, то его также необходимо будет перевести на испанский язык, и поэтому просила предоставить информацию о дальнейших шагах, связанных с вариантом 2.

#### **М. Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/23

104. Комитет **был проинформирован** о последних мероприятиях и будущих планах Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (ФООНБДД) в связи с мобилизацией ресурсов, партнерскими отношениями и проектами (ECE/TRANS/2022/23). Комитет **принял к сведению** успешное проведение второго официального конкурса предложений Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и планы, касающиеся начала третьего официального конкурса, а также положение дел с осуществлением отдельных проектов в странах с низким и средним уровнем дохода и ожидаемое будущее направление деятельности Фонда. Комитет **призвал** свои государства-члены рассмотреть возможность внесения финансовых взносов в Фонд и расширить сотрудничество в поддержку его миссии.

#### **Н. Специальный посланник Генерального секретаря по безопасности дорожного движения**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/24

105. Комитет **был проинформирован** об основных изменениях в связи с деятельностью Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и областях сотрудничества с Комитетом (ECE/TRANS/2022/24). Комитет **выразил признательность** Специальному посланнику за его руководство и **приветствовал** размещение секретариата Специального посланника в ЕЭК начиная с 2015 года, а также результаты усилий для продления функций Специального посланника до 2030 года, как указано в резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций по повышению безопасности дорожного движения во всем мире (A/RES/74/299).

#### **О. Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция МДП, проект eTIR, Конвенция о согласовании и другие меры по облегчению таможенного транзита)**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/25

106. Комитет **был проинформирован** об основных итогах сто пятьдесят шестой, сто пятьдесят седьмой и сто пятьдесят восьмой сессий Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30) (ECE/TRANS/WP.30/312; ECE/TRANS/WP.30/314 и ECE/TRANS/WP.30/316), и **принял к сведению** деятельность Административного комитета МДП (AC.2) в 2021 году, включая, в частности, принятые поправки (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/151, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/153 и ECE/TRANS/WP.30/AC.2/155), содержащиеся в документе ECE/TRANS/2022/25.

107. В частности, Комитет **был проинформирован** о вступлении в силу 25 мая 2021 года предложений по поправкам, предусматривающим включение процедуры eTIR в новое приложение 11 к Конвенции МДП, о работе международной системы eTIR, ее взаимосвязи с рядом национальных таможенных ИТ-систем и окончательной

доработке версии 4.3 концептуальных, функциональных и технических спецификаций Группой экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1).

108. Комитет **был проинформирован также** о последних изменениях в связи с Международным банком данных МДП (МБДМДП) и усилиях, направленных на то, чтобы сделать обязательным электронное представление данных в МБДМДП.

109. Комитет **заслушал информацию** о ходе осуществления в 2021 году рекомендаций, которые были вынесены по итогам ревизии Целевого фонда МДП, проведенной Управлением служб внутреннего надзора Организации Объединенных Наций (УСВН) в 2020 году.

110. Комитет **был проинформирован** о заключении нового Меморандума о взаимопонимании между ЕЭК и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) относительно осуществления приложения 11 к Конвенции МДП.

111. Комитет **заслушал информацию** о последнем предложении по поправкам к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года.

112. Комитет **был проинформирован** о заключении Меморандума о взаимопонимании между ЕЭК и Международным туристским альянсом/Международной автомобильной федерацией (МТА/ФИА) об активизации осуществления и цифровизации соответствующих конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, и в частности о разработке системы eCPD (Carnet de Passage en Douane) (таможенных талонных книжек).

113. Комитет **заслушал информацию** о последующих мерах, принятых WP.30 в 2021 году в целях согласования своей работы со стратегией КВТ.

## **Р. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.11/243, ECE/TRANS/WP.11/245

114. Председатель Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) г-н К. де Путтер (Нидерланды) **проинформировал** Комитет о состоянии предложенных поправок к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), которые были приняты на семьдесят пятой и семьдесят шестой сессиях WP.11 в 2019 и 2020 годах соответственно (ECE/TRANS/WP.11/243 и ECE/TRANS/WP.11/245). Эти поправки были приняты 1 декабря 2021 года для вступления в силу 1 июня 2022 года.

115. Комитет **отметил**, что на своей семьдесят седьмой сессии (26–29 октября 2021 года) WP.11 приняла проект поправок, предусматривающих включение методов расчета внутренней поверхности автомобилей-фургонов и наружной поверхности цистерн, а также облегчение перехода на хладагенты с более низким потенциалом глобального потепления (ПГП) (ECE/TRANS/WP.11/245, приложение I).

116. Комитет **отметил**, что с учетом недавних присоединений Исламской Республики Иран (2 декабря 2021 года) и Армении (25 января 2022 года) число Договаривающихся сторон Соглашения увеличилось до 52.

## **Q. Автомобильный транспорт**

117. Комитет **был проинформирован** Председателем Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) г-ном Р. Симоненко о последних изменениях в связи с деятельностью SC.1 и Группы экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

118. В частности, Комитету **была представлена обновленная информация** о состоянии дел в связи с предложениями о внесении поправок в статьи 14 (право присоединиться к Соглашению), 22 и 22 bis (процедуры внесения поправок) ЕСТР, а также о создании нового приложения 1С (на основе регламентов 165/2014, 2016/799 и 2018/502 Европейского союза) и нового приложения 4 (обмен информацией).

119. Комитет **был проинформирован** об обсуждении на сто шестнадцатой сессии SC.1 статьи 5 Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА), которая касается права стать договаривающейся стороной.

120. Комитет **был также проинформирован** о числе Договаривающихся сторон Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и протоколов к ней, включая Дополнительный протокол к Конвенции КДПГ (e-CMR). Комитет **с удовлетворением отметил** прогресс, достигнутый SC.1 в связи с выполнением поручения восьмидесят первой сессии Комитета в отношении подготовки документа, посвященного необходимым и/или рекомендуемым мерам для введения в действие e-CMR (ECE/TRANS/SC.1/2021/1).

121. Комитет **был проинформирован** о предлагаемом мандате и круге ведения для создания Группы экспертов по введению в действие процедуры e-CMR на двухлетний срок (см. пункт 5 а) повестки дня). Предложенная Группа экспертов обсудит и по возможности согласует требования, предусмотренные в статье 5 Дополнительного протокола к КДПГ, включая цель/область применения, высокоуровневую архитектуру и концептуальные спецификации будущей среды, которая будет поддерживать формирование электронных накладных и обмен ими в соответствии с положениями КДПГ и Дополнительного протокола к ней. Работа Группы должна также включать оценку воздействия возможных сценариев внедрения будущей среды e-CMR. Предлагаемый круг ведения Группы содержится в документе ECE/TRANS/2022/6.

122. Наконец, Комитет **был проинформирован** о решении SC.1 приостановить дальнейшее обсуждение предложения по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОмниБУС) до тех пор, пока транспортный сектор не получит больше времени для восстановления.

## **Р. Железнодорожный транспорт**

123. Будущий Председатель Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) г-н Х. Грот (Нидерланды) **проинформировал** Комитет о результатах семьдесят пятой сессии SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/236), а также о том, что из-за ограничений, введенных ЮНОГ, для обсуждения всех пунктов повестки дня во время сессии Рабочей группы было выделено меньше времени, чем обычно.

124. Комитет **также заслушал информацию** об итогах рабочего совещания на тему «Железнодорожный сектор в центре усилий по восстановлению после пандемии: транспортная связанность по железным дорогам», состоявшегося в ходе последней сессии SC.2.

125. Комитет **принял к сведению** последние изменения в связи с Европейским соглашением о международных магистральных железнодорожных линиях (Соглашение СМЖЛ). Комитет **заслушал информацию** о завершении второго этапа реализации генерального плана для высокоскоростных поездов в регионе ТЕЖ и о сотрудничестве с проектом ТЕЖ. Кроме того, Комитет **получил обновленную информацию** о ходе работы в других ключевых областях, охваченных деятельностью Рабочей группы, в целях повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и уменьшения воздействия транспорта на окружающую среду.

126. Комитет **отметил** завершение мандата Группы экспертов по единому железнодорожному праву (ЕЖП) и решение семьдесят пятой сессии SC.2 о продолжении консультаций по ЕЖП в рамках SC.2 и под руководством ее Председателя до семьдесят шестой сессии в 2022 году.

127. Комитет заслушал информацию о работе Группы экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава.

128. Комитет заслушал информацию о работе Группы экспертов по железнодорожным узлам для международных пассажирских перевозок.

## S. Интермодальные перевозки и логистика

129. Председатель Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) г-жа Дж. Эльсингер (Австрия) проинформировала Комитет о результатах шестьдесят четвертой сессии WP.24 (ECE/TRANS/WP.24/149).

130. В частности, Комитету была представлена обновленная информация о дальнейших изменениях в связи с Европейским соглашением о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП). Эти изменения касаются: а) внесения поправок в Соглашение; и б) создания механизма мониторинга линий СЛКП и соответствующих объектов в отношении их технических параметров путем создания перечня СЛКП в среде географической информационной системы (ГИС).

131. Комитет был проинформирован также о проблемах, возникших в связи с Протоколом о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к СЛКП, и о том, как Рабочая группа намерена подойти к решению этих проблем.

132. После принятия Комитетом на его предыдущей сессии резолюции об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок Комитет заслушал информацию о ходе осуществления этой резолюции.

133. После принятия Комитетом на его предыдущей сессии резолюции об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок Комитет заслушал информацию о ходе осуществления этой резолюции.

134. Наконец, Комитет был проинформирован о деятельности, направленной на обновление Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ), принимая во внимание, что учреждения, курирующие Кодекс, еще не приступили к официальному учреждению Группы экспертов по Кодексу ГТЕ.

135. Комитет выразил свою поддержку осуществляемой WP.24 деятельности, направленной на выполнение резолюции КВТ по укреплению интермодальных грузовых перевозок и превращение Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах в основу для обеспечения бесперебойных интермодальных грузовых перевозок в регионе ЕЭК, в том числе во время таких чрезвычайных ситуаций, как пандемии.

## T. Деятельность, связанная с проектами: проекты Трансъвропейской автомагистрали Север — Юг и Трансъвропейской железнодорожной магистрали

*Документация:* неофициальный документ № 4

136. Комитет был проинформирован о последних изменениях по проектам Трансъвропейской автомагистрали Север — Юг (ТЕА) и Трансъвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) (неофициальный документ № 4). Комитет выразил свою поддержку деятельности, осуществляемой в рамках проектов Трансъвропейской автомагистрали Север — Юг (ТЕА) и Трансъвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), поблагодарил государства-члены, предложившие кандидатов на должности управляющих проектов ТЕА и ТЕЖ, и призвал завершить подготовку их контрактов; выразил признательность Республике Сербия за продление соглашения о размещении Центрального управления проекта ТЕЖ в течение еще двух лет, а также Хорватии и Польше за оказание поддержки ТЕА и ТЕЖ в деле управления проектами.

## U. Внутренний водный транспорт

137. Председатель SC.3 г-н С. Турф (Бельгия) **проинформировал** Комитет о последних мероприятиях Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) (ECE/TRANS/SC.3/215). Председатель SC.3 сообщил Комитету, что SC.3 провела 18 сессий в 2021 году, и просил секретариат обеспечить, чтобы это было соответствующим образом отражено в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год.

138. В частности, Комитет **принял к сведению** завершение разработки и принятие шестого пересмотренного варианта Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), принятого резолюцией № 102 SC.3 на ее шестьдесят пятой сессии. Комитет **выразил поддержку** деятельности SC.3 по дальнейшему обновлению Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), направленную на сохранение динамичного характера этого документа и его согласованности с правилами судоходства государств-членов и речных комиссий, и **призвал** государства-члены применять шестой пересмотренный вариант ЕПСВВП.

139. Комитет **принял к сведению** обсуждение, начатое на шестьдесят пятой сессии SC.3 по новому предложению о классификации европейских внутренних водных путей, переданному Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС), и поддержал решение SC.3 о создании неофициальной группы экспертов для изучения этого предложения и подготовки рекомендаций для SC.3.

140. Комитет **принял к сведению** прогресс, достигнутый SC.3 и ее вспомогательными органами в 2021 году:

а) одобрение поправки № 4 к третьему пересмотренному варианту Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»);

б) принятие поправки № 3 ко второму пересмотренному варианту резолюции № 61 в качестве резолюции № 103;

в) принятие поправки к пересмотренной резолюции № 21 «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов»; и

г) содействие развитию прогулочного судоходства, включая деятельность неофициальной рабочей группы по прогулочному судоходству, обновление приложения IV к резолюции № 40 «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном» (МУС) и работу над онлайн-базой данных об образцах МУС.

141. Комитет **принял к сведению** программу работы и двухгодичную оценку на 2022–2023 годы (ECE/TRANS/SC.3/2021/12), принятую SC.3 в соответствии с ее решением сохранить практику принятия двухгодичных программ работы и четырехлетних планов (ECE/TRANS/SC.3/210, пункт 99).

142. Комитет **был проинформирован** об итогах рабочих совещаний по внутреннему водному транспорту, проведенных в 2021 году по следующим темам:

а) «Изменение климата и экстремальная ситуация с уровнем воды на европейских водных путях и ее последствия для внутреннего водного транспорта» (17 февраля 2021 года);

б) «Создание прочной международной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта» (23 июня 2021 года); и

в) «Кибербезопасность на внутреннем водном транспорте» (3 ноября 2021 года).

## V. Транспортная статистика и данные

*Документация:* ECE/TRANS/2022/26

143. Комитет заслушал информацию о последних мероприятиях в области статистики транспорта, включая проведенную в гибридном формате сессию Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), которая состоялась в июне 2021 года.

144. Секретариат проинформировал Комитет о текущей деятельности, связанной с мониторингом пандемии COVID-19.

145. Ссылаясь на резолюцию № 266 сессии Комитета 2019 года (ECE/TRANS/288/Annex IV), Комитет принял к сведению ход обследования дорог категории E за 2020 год и призвал государства-члены представить данные для этого обследования.

146. Комитет был проинформирован о недавно выпущенной публикации «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке», а также о новых интерактивных инфокартах транспортной статистики (ECE/TRANS/2022/26).

## W. Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2021 году

*Документация:* ECE/TRANS/2022/27

147. Комитету был представлен всеобъемлющий доклад о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2021 году по административному сопровождению 59 конвенций, соглашений и других правовых документов Организации Объединенных Наций, которые составляют международную нормативно-правовую базу в области автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также перевозки опасных грузов и конструкции транспортных средств (ECE/TRANS/2022/27). Основное внимание в нем уделено практическим результатам деятельности рабочих групп и вкладу в осуществление целей в области устойчивого развития.

## XI. Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета (пункт 10 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.1/175, ECE/TRANS/WP.1/177; ECE/TRANS/WP.1/GE.2/40; ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2021/2; ECE/TRANS/WP.5/70; ECE/TRANS/WP.6/181; ECE/TRANS/WP.11/243, ECE/TRANS/WP.11/245; ECE/TRANS/WP.15/253, ECE/TRANS/WP.15/255, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/160 и Add.1 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/78, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 и Add.1, ECE/ADN/58, ECE/ADN/60; ECE/TRANS/WP.24/149; ECE/TRANS/WP.29/1157, ECE/TRANS/WP.29/1159, ECE/TRANS/WP.29/1161; ECE/TRANS/WP.30/312, ECE/TRANS/WP.30/314 и ECE/TRANS/WP.30/316; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/151, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/153, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/155; ECE/TRANS/SC.1/416; ECE/TRANS/SC.2/236; ECE/TRANS/SC.3/215

148. Комитет одобрил в целом доклады и соответствующую деятельность своих вспомогательных органов и поручил секретариату включить ссылки в полный текст доклада КВТ на основе аннотаций, содержащихся в этом документе.

## **ХII. Партнерство и деятельность других организаций и в рамках программ/проектов, представляющая интерес для Комитета (пункт 11 повестки дня)**

### **A. Изменения на транспорте в Европейском союзе**

*Документация: ECE/TRANS/2022/28*

149. Комитет **был проинформирован** представителем Генерального директората по мобильности и транспорту Европейской комиссии о наиболее важных законодательных и стратегических инициативах в области транспорта, которые были предприняты Европейским союзом в 2021 году.

### **B. Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума**

150. Комитет **был проинформирован** Генеральным секретарем Международного транспортного форума г-ном Ен Те Кимом о последних изменениях, связанных с работой Форума.

### **C. Деятельность других организаций и в рамках программ/проектов, представляющая интерес для Комитета**

151. Представитель Института мобильности и транспорта Португалии **проинформировал** Комитет о проведенной за последнее время деятельности Института, которая представляет интерес для Комитета (полный текст заявления см. в документе ECE/TRANS/316/Add.1, приложение VI).

### **D. Диалог с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций о текущей деятельности, связанной с внутренним транспортом**

152. Представитель Экономической комиссии для Африки (ЭКА) г-жа Надя Хашам **проинформировала** Комитет о текущей деятельности в области транспорта в регионе ЭКА.

153. Руководитель группы Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) г-н Рикардо Санчес **проинформировал** Комитет о текущей деятельности в области транспорта в регионе ЭКЛАК.

154. Директор Отдела транспорта Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) г-н Веймин Рен **проинформировал** Комитет о текущей деятельности в области транспорта в регионе ЭСКАТО.

155. Региональный советник по вопросам транспорта и логистики Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА) г-н Яроб Бадр **проинформировал** Комитет о текущей деятельности в области транспорта в регионе ЭСКЗА.

## **ХIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)**

156. Представитель Украины попросил слово для выступления по пункту «Прочие вопросы» и сделал заявление о новой ситуации на Украине (полный текст заявления см. в документе ECE/TRANS/316/Add.1, приложение VI).

157. С заявлением также выступил представитель Европейского союза от имени Европейского союза и его государств-членов (полный текст заявления см. в документе ECE/TRANS/316/Add.1, приложение VI).

158. Представитель Соединенных Штатов Америки выразил поддержку заявлениям Украины и Европейского союза.

159. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии выразил поддержку Украине и ее народу (полный текст заявления см. в документе ECE/TRANS/316/Add.1, приложение VI).

160. Представитель Российской Федерации предложил не политизировать обсуждения в рамках КВТ и оставить эти вопросы для рассмотрения в других органах.

161. Комитет **отметил**, что его восемьдесят пятую сессию в предварительном порядке планируется провести в Женеве 21–24 февраля 2023 года.

#### **XIV. Утверждение перечня основных решений восемьдесят четвертой сессии (пункт 13 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/R.1, ECE/TRANS/2022/L.1 и Add.1, неофициальный документ № 5

162. Комитет **принял к сведению**, что утверждение доклада о работе восемьдесят четвертой сессии будет ограничено принятием перечня основных решений в соответствии с действующими в настоящее время чрезвычайными специальными процедурами принятия решений на официальных совещаниях с дистанционным участием. Полный текст доклада Комитета будет распространен на более позднем этапе.

163. Комитет **утвердил** перечень основных решений восемьдесят четвертой сессии.

#### **XV. Круглый стол КВТ, посвященный 4 платформам стратегии Комитета, по теме «На пути к устойчивому и полному восстановлению: инициатива для внутреннего транспорта в период после COVID-19 и роль Комитета» (пункт 14 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2022/29

164. Несмотря на активные и последовательные усилия государств-членов, меры по восстановлению еще не привели к желаемому возвращению к уровню роста и устойчивого развития, существовавшему до пандемии. Задачи по-прежнему масштабны, а прогресс является фрагментарным и неравномерно распределен в мире, что еще больше затрудняет реализацию Повестки дня на период до 2030 года и достижение целей в области устойчивого развития.

165. В круглом столе КВТ приняли участие ключевые глобальные заинтересованные стороны, которые провели стратегическое обсуждение нового курса действий, необходимого для достижения реального прогресса в деле успешного преодоления этого продолжающегося кризиса (ECE/TRANS/2022/29). Краткий доклад см. в документе ECE/TRANS/316/Add.1, приложение VII.

## Приложение I

### **Вступая в десятилетие свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и устойчивого развития**

#### **Министерская резолюция**

*Мы, министры и другие главы делегаций договаривающихся сторон конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению Комитета по внутреннему транспорту, участвующие в его восемьдесят четвертой сессии, собравшиеся также для того, чтобы 22 февраля 2022 года отметить семьдесят пятую годовщину создания Комитета по внутреннему транспорту,*

*признавая* уникальную роль, которую Комитет по внутреннему транспорту играл в течение последних 75 лет в качестве центра конвенций Организации Объединенных Наций, создавших и продолжающих формировать основополагающие международные нормативные рамки для внутреннего транспорта на региональном и мировом уровнях, и признавая также, что 78 % государств — членов Организации Объединенных Наций являются договаривающимися сторонами по меньшей мере одной из этих конвенций,

*ссылаясь* на резолюции Генеральной Ассамблеи 70/1 от 25 сентября 2015 года, озаглавленную «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», 69/213 от 19 декабря 2014 года и 70/197 от 22 декабря 2015 года о транспортной связанности и транзитных коридорах, 70/260 от 15 апреля 2016 года, 72/271 от 12 апреля 2018 года и 74/299 от 31 августа 2020 года, а также другие принимаемые на двухгодичной основе резолюции по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире; 72/212 от 20 декабря 2017 года об укреплении связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития, 74/219 от 19 декабря 2019 года об охране глобального климата и 74/306 и 74/307 от 11 сентября 2020 года о глобальных мерах реагирования на пандемию коронавирусной болезни (COVID-19),

*ссылаясь также* на Парижское соглашение 2015 года об изменении климата и Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов,

*напоминая* о нашей приверженности выполнению министерских резолюций, одобренных Комитетом по внутреннему транспорту, а именно резолюции 2017 года о вступлении в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности, резолюции 2019 года об укреплении сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте и резолюции 2021 года о настоятельном призыве к согласованным действиям по укреплению надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях,

*подчеркивая* основополагающую роль Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года, усиливающей глобальное значение работы Комитета в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, в частности для продолжения администрирования и разработки региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту, поддержки новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте, ведения регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта и содействия обеспечению устойчивой региональной и межрегиональной связанности и мобильности на внутреннем транспорте как важнейших шагов для устойчивого развития внутреннего транспорта,

*отмечая*, что годы, приходящиеся на период до 2030 года, были определены как десятилетие действий и свершений в интересах устойчивого развития и что

устойчивый внутренний транспорт является одним из основных условий для успешной реализации Повестки дня на период до 2030 года,

*осознавая* важное значение поддержки развивающихся стран и целенаправленной разработки стратегий и нормативных рамок для обеспечения того, чтобы никто не был забыт, в соответствии с задачами и устремлениями целей устойчивого развития, направленными на то, чтобы никто и нигде не был забыт,

*признавая*, что беспрецедентное сочетание глобальных чрезвычайных ситуаций и вызовов, включая изменение климата, безопасность дорожного движения и пандемию COVID-19, угрожает сорвать реализацию Повестки дня на период до 2030 года и целей устойчивого развития,

*подтверждая* тем самым нашу решимость предпринимать шаги, необходимые для полного и своевременного осуществления Повестки дня на период до 2030 года,

*подчеркивая* в этой связи важность расширения сотрудничества между рабочими группами и другими вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту, а также усиления синергетического взаимодействия с соответствующими направлениями деятельности в рамках структур, проектов и инициатив Комиссии,

*обращая особое внимание* на то, что такое сотрудничество и синергетическое взаимодействие должны быть направлены на достижение практических результатов в реализации целей устойчивого развития путем пропагандирования преимуществ правовых документов Комитета по внутреннему транспорту; выявления и распространения передового опыта в области внутреннего транспорта, логистики, транспортной связанности и устойчивого развития городского транспорта; уделения первостепенного внимания инициативам, направленным на обеспечение непрерывной устойчивости, мультимодальности, безопасности и качества внутреннего транспорта; осуществления новых проектов и разработки правовых документов, направленных на достижение четкого функционирования и устойчивости внутреннего транспорта в регионе Европейской экономической комиссии; активного содействия обеспечению безопасности дорожного движения; и повышения осведомленности о Комитете и его работе как внутри, так и за пределами региона Европейской экономической комиссии, а также установления взаимовыгодных партнерских отношений,

*осознавая* важность создания надежных стратегий и нормативных рамок в развивающихся странах, а также роли Комитета по внутреннему транспорту в содействии разработке рекомендаций по вопросам политики для государств-членов, направленных на повышение безопасности дорожного движения для всех участников дорожного движения,

*отмечая*, что функции Комитета по внутреннему транспорту могут включать проведение по запросу детальных обзоров существующих стратегий в области безопасности дорожного движения, а также анализ и подготовку докладов по вопросам политики, что Комитет может проводить открытые для общественности и СМИ совещания для повышения осведомленности о важных вопросах политики,

*заявляя* о нашей неизменной убежденности в том, что обеспечение безопасных, чистых, надежных, взаимосвязанных и эффективных видов транспорта для перевозки людей и грузов может быть в полной мере реализовано с помощью инклюзивных, согласованных и гибких международных нормативных рамок,

*памятуя* о возросшей ответственности руководителей, занимающихся вопросами внутреннего транспорта, за изыскание в срочном порядке решений для ускоренного перехода к устойчивой мобильности,

*отмечая*, что глобальная чрезвычайная ситуация, вызванная пандемией COVID-19, привела к появлению уникальной возможности для восстановления на более совершенной и более устойчивой основе,

*признавая* роль Комитета по внутреннему транспорту в содействии согласованию и созданию благоприятных нормативных рамок в качестве ключевых элементов, для того чтобы в полной мере использовать преимущества технологических инноваций во всех областях внутреннего транспорта,

*приветствуя* принятие Дорожной карты Европейской экономической комиссии по интеллектуальным транспортным системам на 2021–2025 годы в качестве важной вехи в деле интеграции в нормативную деятельность Комитета по внутреннему транспорту мер реагирования на технологические изменения, касающиеся интеллектуальных транспортных систем,

*высоко оценивая* роль Комитета по внутреннему транспорту в содействии устойчивым перевозкам грузов и пассажиров на международном, региональном и национальном уровнях, оптимизации смешанных перевозок и поощрению развития общественного транспорта, экологических показателей, энергоэффективности и циклической экономики при одновременном стимулировании улучшений в области надежности и безопасности внутреннего транспорта, а также инфраструктуры для немоторизованного транспорта и эффективного предоставления услуг в транспортном секторе,

*приветствуя* итоги пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья,

*подчеркивая* важное значение надежной связанности для пассажирских и грузовых перевозок и мобильности, которые являются краеугольными камнями экономической деятельности, доступа и социальной интеграции для всех,

*будучи глубоко обеспокоены* неравномерным распространением дестабилизирующих факторов, вызванных пандемией COVID-19, сохраняющейся неопределенностью в отношении продолжительности и интенсивности последствий пандемии и принятыми на ранних этапах нескоординированными национальными мерами реагирования, которые привели к нарушению функционирования производственно-сбытовых цепочек и торговых потоков, а также поставок важнейших товаров,

*признавая*, что цифровизация, в том числе транспортных и таможенных документов, и внедрение новых технологий повышают устойчивость и эффективность перевозок и поэтому должны быть ускорены,

*отмечая с удовлетворением* работу Комитета по внутреннему транспорту в области содействия обеспечению устойчивой и надежной транспортной связанности, в частности посредством согласованного на международном уровне развития инфраструктуры внутреннего транспорта, многостранового инвестиционного планирования для обеспечения нынешних и будущих торговых и грузовых потоков и беспрепятственного пересечения границ, а также использования его значительного экспертного опыта в сфере транспорта для активизации межсекторального сотрудничества,

*признавая*, что конвенции Организации Объединенных Наций по транспорту, относящиеся к ведению Комитета по внутреннему транспорту, обеспечивают проверенные временем функциональные международные нормативные рамки для систем внутреннего транспорта их договаривающихся сторон, которые могут среди прочего развиваться в целях содействия повышению готовности и принятию согласованных мер реагирования на чрезвычайные ситуации,

*подчеркивая*, что транспорт и мобильность можно считать устойчивыми только после того, как будет преодолен глобальный кризис в области безопасности дорожного движения,

*отмечая с сожалением*, что задача 3.6 в рамках цели 3 в области устойчивого развития, направленная на то, чтобы вдвое сократить к 2020 году во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий, не была выполнена,

*приветствуя* провозглашение Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 74/299 от 31 августа 2020 года периода 2021–2030 годов вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения и разработку глобального плана действий на второе Десятилетие, который станет руководящим документом, направленным на поддержку решения государствами-членами своих задач,

*признавая* возросшую роль Комитета по внутреннему транспорту как платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта в углублении понимания во всем мире основополагающих элементов системного подхода к обеспечению безопасности, охватывающего пользователей, транспортные средства, инфраструктуру и управление,

*приветствуя* в этой связи принятие Рекомендаций Комитета по внутреннему транспорту по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения и их роль катализатора в содействии преодолению кризиса в области безопасности дорожного движения и защите всех участников дорожного движения, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода,

*высоко оценивая* работу в поддержку безопасности дорожного движения, проводимую Специальным посланником Генерального секретаря по безопасности дорожного движения и Фондом Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения,

*будучи уверенными* в том, что улучшение и повышение уровня автоматизации в сочетании с «умным» мониторингом транспортных систем повысит как безопасность, так и устойчивость движения,

*признавая* важную работу, проделанную Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии в рамках его Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, и в частности путем управления и администрирования Соглашения о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций, Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров,

*напоминая*, что Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств, который существует уже более 50 лет и привлекает участников со всего мира, служит уникальной платформой для разработки согласованных на глобальном уровне правил, касающихся транспортных средств, выгоды от которых ощутимы в сфере безопасности дорожного движения, охраны окружающей среды и торговли,

*признавая* роль, которую играет Европейская экономическая комиссия в согласовании на глобальном уровне критериев классификации опасности и средств информирования об опасности, а также условий перевозки опасных грузов для всех видов транспорта в тесном сотрудничестве с другими структурами системы Организации Объединенных Наций, такими как Международная организация гражданской авиации, Международная морская организация и Международное агентство по атомной энергии,

*подчеркивая* важное значение деятельности Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов для осуществления Типовых правил перевозки опасных грузов на таких видах внутреннего транспорта, как автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт,

*признавая*, что Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов и Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям являются важными инструментами для облегчения международной торговли опасными грузами и их трансграничной перевозки в условиях высокого уровня безопасности,

*будучи встревожены* той срочностью, с которой наша планета нуждается в защите от климатических и экологических угроз, которые нарушают социально-

экономические процессы и непропорционально сильно затрагивают малые островные развивающиеся государства, наименее развитые страны и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю,

*сознавая*, что внутренний транспорт оказывает влияние на эти нарушения и серьезно страдает от них, что сопряжено с глубокими экономическими и социальными последствиями на мировом уровне,

*признавая* ключевую роль Комитета по внутреннему транспорту в улучшении экологических показателей автомобильного транспорта, поддержке энергетического перехода в этом секторе, ускорении перехода к использованию экологически более чистых видов транспорта и решении проблемы роста уязвимости инфраструктуры внутреннего транспорта и мобильности,

*сознавая*, что все изменения, необходимые для вступления в новую эру свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и мобильности, требуют глобальной приверженности и участия членов Комитета по внутреннему транспорту и договаривающихся сторон,

*постановляем:*

a) *рекомендовать* тем государствам — членам Организации Объединенных Наций, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению Комитета по внутреннему транспорту;

b) *ускорить* дальнейшее развитие и регулярное обновление правовых документов Комитета по внутреннему транспорту, с тем чтобы сократить фрагментарность нормативных рамок и повысить их согласованность, актуальность и эффективность с учетом быстро меняющегося стратегического ландшафта путем полноценной интеграции и поощрения технологических изменений на всех видах внутреннего транспорта, особенно в отношении интеллектуальных транспортных систем, автономных и подключенных транспортных средств, автоматизированного вождения и цифровизации транспортной документации и процедур в сфере международных перевозок;

c) *призвать* государства — члены Организации Объединенных Наций, являющиеся договаривающимися сторонами, расширить свое участие в работе Комитета и его вспомогательных органов в соответствии со своими установленными правами, с тем чтобы ускорить разработку и активизировать внедрение нормативных рамок и тем самым поддержать достижение целей устойчивого развития;

d) *поручить* секретариату оценить эффективность существующих соглашений и резолюций в свете меняющихся условий и задач, а также разработать варианты развития механизмов для усиления мониторинга выполнения ключевых конвенций и представить Комитету по внутреннему транспорту всеобъемлющий документ по вопросам политики для рассмотрения на его восемьдесят пятой сессии;

e) *рекомендовать* договаривающимся сторонам Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов использовать средства телематики при перевозке опасных грузов;

f) *призвать* договаривающиеся стороны Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) ускорить подключение своих национальных таможенных систем к международной системе eTIR и в первоочередном порядке начать использование электронных гарантий, а договаривающиеся стороны Дополнительного протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающегося электронной накладной, достичь согласия в отношении концепций и функционирования системы, предусмотренной в Дополнительном протоколе, что позволит обеспечить плавный и эффективный переход от пилотных проектов к реальному использованию;

g) *рекомендовать* членам Комитета по внутреннему транспорту ускорить процесс назначения координаторов, с тем чтобы в полной мере воспользоваться общественными благами и инновационными услугами, которые предлагает

функционирующая в полном объеме Международная обсерватория для мониторинга транспортной инфраструктуры, занимающаяся цифровизацией инфраструктурных соглашений Организации Объединенных Наций и способствующая дальнейшему улучшению межрегиональной транспортной связанности и увеличению финансирования транспортной инфраструктуры;

h) *укреплять* партнерские отношения, используя платформу, предоставляемую Комитетом по внутреннему транспорту, со всеми соответствующими заинтересованными сторонами, будь то государства или нет, для преодоления вызовов, связанных с устойчивым развитием внутреннего транспорта, и кардинального изменения ситуации с достижением целей устойчивого развития и поручить секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро Комитета подготовить предложения для разработки инициатив по взаимному сотрудничеству и соответствующих мероприятий с другими региональными комиссиями;

i) *работать* над улучшением региональной и межрегиональной транспортной связанности путем обеспечения устойчивости, эффективности, доступности, пропускной способности, безопасности и надежности международных транспортных коридоров, а также путем поддержки соответствующих инфраструктурных соглашений и проектов с использованием платформы, предоставляемой Комитетом по внутреннему транспорту;

j) *призвать* государства-члены и основные заинтересованные стороны шаг за шагом создавать, дорабатывать или укреплять национальные системы обеспечения безопасности дорожного движения для успешного решения задач второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения;

k) *поручить* секретариату на основе процесса оценки системы обеспечения безопасности дорожного движения, одобренного Комитетом по внутреннему транспорту на его восемьдесят второй сессии, разработать инструмент оценки, который позволит расширить оперативные возможности национальных администраций, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, для систематического и эффективного выявления пробелов в своих национальных системах обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с принципами системного подхода к обеспечению безопасности, лежащими в основе рекомендаций по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения;

l) *задействовать в срочном порядке* соответствующие функции Комитета по внутреннему транспорту в области регулирования и выработки рекомендаций по вопросам политики в целях сокращения вредных выбросов и энергопотребления, особенно на автомобильном транспорте, для поощрения интермодальности и согласованных решений в отношении климатических проблем и ухудшения состояния окружающей среды, а также для оптимизации комбинированного использования видов транспорта в ходе пассажирских и грузовых перевозок, с тем чтобы повысить вклад сектора внутреннего транспорта в реализацию целей и задач Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата и Парижского соглашения, уделяя при этом особое внимание потребностям малых островных развивающихся государств, наименее развитых стран и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для достижения их целей в области устойчивых транспортных систем с низким уровнем выбросов;

m) *предложить* государствам-членам активно участвовать в работе Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов по повышению устойчивости транспортных систем к нынешним и будущим последствиям изменения климата и сопутствующим экстремальным погодным явлениям, тем самым способствуя обеспечению надлежащего уровня осведомленности и знаний о способах учета соображений, касающихся изменения климата, в процессах планирования перевозок и связанной с ними оперативной деятельности;

n) *укрепить* нормативные рамки для устойчивых интермодальных перевозок путем поощрения правовых и политических решений в области железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта и логистики

с целью снижения воздействия транспорта на окружающую среду, расширения доступности и повышения эффективности;

о) *укрепить также* межсекторальную деятельность в рамках правовых документов Комитета по внутреннему транспорту и с другими отраслевыми комитетами Европейской экономической комиссии для дальнейшего развития практических результатов работы в поддержку циклической экономики в соответствии с решениями, принятыми на шестьдесят девятой сессии Европейской экономической комиссии, обращая особое внимание на то, что цикличность является важнейшим вопросом, приобретающим все большее значение, в отношении которого новые или обновленные правовые документы могли бы принести значительную пользу;

р) *заявить о готовности* поддерживать осуществление Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года, уделяя должное внимание важности мобилизации ресурсов и согласованию финансовых потоков с задачами в области устойчивого развития, в интересах предоставления Комитету возможности полностью выполнить свою расширенную программу работы и удовлетворять потребности внутреннего транспорта на региональном и глобальном уровнях.

## Приложение II

### Перечень стран, поддержавших министерскую декларацию КВТ по состоянию на 25 февраля 2022 года

Австрия	Нидерланды
Алжир	Польша
Армения	Португалия
Беларусь	Российская Федерация
Бельгия	Румыния
Бразилия	Сербия
Венгрия	Словения
Гайана	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Германия	Того
Греция	Тунис
Зимбабве	Туркменистан
Израиль	Турция
Индонезия	Украина
Иордания	Финляндия
Испания	Франция
Италия	Хорватия
Казахстан	Черногория
Маврикий	Швейцария
Мали	Швеция
Марокко	Япония
Мексика	
Нигерия	

**Общее число стран: 42**

## Приложение III

### **Доклад Председателя о двенадцатом совещании только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета**

#### **I. Введение**

1. Двенадцатое совещание только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета состоялось 23 февраля 2022 года.
2. На совещании присутствовали председатели и заместители председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту, члены Бюро и делегаты от правительств государств-членов и договаривающихся сторон (в общей сложности тридцать два участника).
3. В этом году основное внимание на совещании было уделено осуществлению Стратегии КВТ на период до 2030 года.
4. В настоящем приложении приведены резюме и выводы совещания, сформулированные на основе состоявшегося обмена мнениями.

#### **II. Осуществление Стратегии КВТ на период до 2030 года**

5. Секретариат представил документ ECE/TRANS/2022/3, в котором подробно излагается ход осуществления Стратегии КВТ и предлагаются будущие шаги по содействию ее осуществлению. В этом документе подробно описаны состояние работы и дальнейшие шаги в соответствии с задачами, вытекающими из Стратегии и решения КВТ о ее принятии.
6. Документ был подготовлен секретариатом в консультации с Бюро и рабочими группами.
7. Комитет приветствовал подготовку документа и обсудил его.
8. Одна из делегаций подчеркнула важность тесного сотрудничества между WP.1 и WP.29, на что было обращено особое внимание несколькими министрами в ходе министерского сегмента накануне (т. е. 22 февраля 2022 года). Выступивший делегат отметил рост числа автоматизированных транспортных средств, и важно не допустить слишком больших расхождений в том, как государства-члены регулируют их использование, поскольку это может повлиять на безопасность дорожного движения и международные транспортные потоки. В этой связи достижение на раннем этапе соглашения о руководящих принципах будет иметь ключевое значение для обеспечения согласованности на международном уровне.
9. Ряд делегатов подчеркнули, что сотрудничество между WP.1 и WP.29 необходимо для обеспечения быстрого и эффективного продвижения вперед в этой критически важной области для будущего устойчивого транспорта и мобильности.
10. Председатель WP.1 предложила изменить формулировку раздела 5.4 документа ECE/TRANS/2022/3, касающегося Конвенции о дорожном движении 1968 года, с тем чтобы привести ее в соответствие с формулировкой раздела 5.12 того же документа. В разделе 5.12 рассматривается тесное сотрудничество между WP.1 и WP.29 в поддержку эволюции регулирования в свете прогрессивного развития бортовых технологий транспортных средств и их применения в условиях дорожного движения с целью удовлетворения потребностей всех участников дорожного движения. Председатель просила секретариат учесть этот момент в будущих версиях документа, касающегося осуществления стратегии.

11. По итогам состоявшихся обсуждений Комитет **приветствовал** организацию двенадцатого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета, т. е. совещания, ограниченного участием правительств, которое было посвящено осуществлению Стратегии Комитета на период до 2030 года. Комитет **решил**, что резюме обсуждения в виде записки Председателя будет опубликовано в качестве приложения к докладу Комитета после одобрения делегатами, участвовавшими в закрытом заседании (приложение III).

12. В соответствии с решениями, принятыми на его сессиях после утверждения Стратегии КВТ, Комитет **приветствовал** прогресс, достигнутый в 2021 году его рабочими группами в реализации Стратегии КВТ на период до 2030 года, и **постановил просить** рабочие группы продолжить реализацию Стратегии, в частности, но не ограничиваясь последующими шагами, включенными в документ ECE/TRANS/2022/3; **предложить** секретариату продолжить мониторинг осуществления стратегии в сотрудничестве с Бюро и рабочими группами и представить отчет о достигнутом прогрессе на очередной ежегодной сессии КВТ, а также при необходимости внести коррективы в последующие шаги; и **предложить** рабочим группам в соответствующих случаях использовать возможности и устранить риски при разработке правовых документов, относящихся к ведению КВТ, как указано в документе ECE/TRANS/2022/3.

---