
Проектная Рабочая Группа по Транспорту и Пересечению Границ (ПРГ-ТПГ)

16-я сессия
20-21 апреля 2011 г.
г. Алматы, Казахстан

Вопросы и политика в области безопасности дорожного движения в регионе СПЕКА
(Пункт 5.5 повестки дня)

Записка ЕЭК ООН / ЭСКАТО ООН

Вызовы

1. Каждый год во всем мире в ходе дорожно-транспортных происшествий погибает приблизительно 1.3 миллиона человек и получают ранения 50 миллионов человек. Крупные дорожные катастрофы, согласно прогнозам, достигнут 1.9 миллиона к 2020 году¹. Дорожные происшествия являются главной проблемой для здоровья в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Число дорожных катастроф в Азии ежегодно оценивается в 700 000, что составляет более чем половину от общего количества в мире.

2. Каждый год только в Европе умирает 127 000 человек, а более 2,4 миллионов получают увечья или становятся инвалидами в ходе дорожно-транспортных происшествий, что, в дополнение к человеческим страданиям, составляет затраты, оцениваемые в размере от 1,5 до 2,5 % ВВП Европы. Несмотря на некоторое улучшение за последние годы, страны Восточной, Юго-Восточной Европы и Кавказа все еще страдают от большого количества дорожно-транспортных происшествий.

Глобальный ответ на вызов: запуск Десятилетия действий по обеспечению дорожной безопасности

3. Для того, чтобы обратить внимание к общим проблемам в обеспечении дорожной безопасности, Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 64/255 от 2 марта 2010 года объявила период 2011-2020 Десятилетием действий для обеспечения дорожной безопасности, цель которого заключается в снижении уровня дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации действий на национальном, региональном и глобальном уровнях.

¹ Комиссия по всемирной безопасности дорожного движения, «Make Roads Safe: A Decade of Action for Road Safety» (Лондон, 2009).

4. Международное сообщество, в значительной степени посредством координируемого ВОЗ Сотрудничества по обеспечению дорожной безопасности ООН (UNRSC), планирует запуск Десятилетия со следующими целями:

(a) привлечь внимание к Десятилетию и, более широко, к влиянию глобального кризиса в области обеспечения дорожной безопасности, а также к перспективам профилактики;

(b) предоставить возможность правительствам, международным агентствам, общественным организациям, частному сектору и другим заинтересованным сторонам объявить о соответствующих планах в рамках Десятилетия.

5. На глобальном уровне 11 мая 2011 года запланировано 24-часовое мероприятие, реализуемое в каждом часовом поясе, начиная от Фиджи или Новой Зеландии и заканчивая Мексикой. Данное мероприятие должно привлечь высокопоставленных гостей и знаменитостей из разных стран. Определенные события будут транслироваться в прямом эфире через веб-сайт социальных средств массовой информации (находится в разработке). Также ожидается, что главной целью этих событий станет публичное объявление о национальных планах в рамках Десятилетия.

Деятельность ЕЭК ООН в области дорожной безопасности на протяжении шестидесяти лет

6. Деятельность ЕЭК ООН заключается в повышении уровня дорожной безопасности посредством создания и обновления юридических документов в виде согласованных на международном уровне правил дорожного движения, строительства и техосмотра транспортных средств, а также организации перевозок опасных грузов. Данные инструкции помогли большинству стран в согласовании и внедрении дорожных правил и мер, в производстве более безопасных и более чистых дорожных транспортных средств, в снижении риска несчастных случаев при перевозке опасных грузов и опасных материалов, принимая во внимание, что только безопасные и находящиеся в хорошем состоянии транспортные средства и компетентные водители имеют право участвовать в движении. Транспортные соглашения об инфраструктуре, созданные под эгидой ЕЭК ООН, дали Европе согласованные общеевропейские безопасные дорожно-транспортные сети.

7. В сентябре 2010 года 60-я годовщина деятельности в области обеспечения дорожной безопасности в ЕЭК ООН совпала с шестидесятой сессией рабочей группы WP.1 и была отмечена в рамках совместного заседания WP.1 (Форум по обеспечению дорожной безопасности) и SC.1 (Дорожный транспорт). Данные рабочие группы сделали значительный вклад в повышение уровня дорожной безопасности и дорожно-транспортных операций во всем мире путем создания

юридических инструментов и сбора лучших практик. В ходе объединенной сессии были определены общие области интересов, и существует надежда на то, что новая совместная деятельность принесет свои плоды.

8. Помимо участия в вышеупомянутой инициативе, ЕЭК ООН планирует организовать другие мероприятия в рамках Десятилетия действий. В дополнение к этому, секретариат ЕЭК ООН намеревается разделить деятельность Форума по обеспечению дорожной безопасности на две области: безопасность на железнодорожном переезде и мультидисциплинарные исследования аварий (см. Приложение 1 и 2 для более детального описания данных областей).

9. Под эгидой ЕЭК ООН (при участии Исполнительного Секретаря и высших должностных лиц), Межпарламентская встреча по обеспечению безопасности на дорогах будет проведена Верховной Радой (парламентом) Украины в апреле 2011 года в Киеве. В нем примут участие парламентарии из 20 стран, а так же представители Организации Объединенных Наций, Всемирного банка, ВОЗ, ЕС, Глобального партнерства по обеспечению безопасности на дорогах, украинской Ассоциации обеспечения безопасности на дорогах и частного сектора. Цель встречи состоит в том, чтобы обменяться опытом и лучшими практиками по “всестороннему законодательству в области обеспечения дорожной безопасности”, мотивировать членов парламента на ужесточение законодательства в области обеспечения дорожной безопасности и создать платформу для обсуждения. Также запланировано подписание Киевской декларации по обеспечению дорожной безопасности и создание руководства по обеспечению дорожной безопасности для парламентариев.

Деятельность ЭСКАТО ООН в области обеспечения дорожной безопасности

10. Секретариат ЭСКАТО ООН постоянно предпринимает усилия для повышения уровня дорожной безопасности в регионе. Региональная встреча Экспертной группы по реализации Десятилетия действия по обеспечению дорожной безопасности состоялась в Бангкоке (21-23 сентября 2010 года). В соответствии с Десятилетием действий по обеспечению дорожной безопасности 2011-2012, утвержденном резолюцией Генеральной Ассамблеей ООН 64/255 от 2 марта 2010 года, а также ЭСКАТО ООН 6/6 от 19 мая 2010 года, был разработан ряд региональных целей ЭСКАТО ООН по обеспечению дорожной безопасности, задач и индикаторов, с главной целью 50-процентного сокращения смертельных случаев и серьезных травм на дорогах в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Делегации, посетившие заседание Комитета по Транспорту (вторая сессия, Бангкок, 1-3 ноября 2010 года), также отметили важность Десятилетия действия по обеспечению дорожной безопасности и подчеркнули необходимость

планирования мероприятий, нацеленных на улучшение ситуации с обеспечением дорожной безопасности в государствах-членах.

11. Кроме того, консультативные услуги, оказанные секретариатом ЭСКАТО ООН для правительств и помощь в организации национальных семинаров по обеспечению дорожной безопасности (Улан-Батор, 20 августа 2010; Ташкент, 25 ноября 2010; Душанбе, 29-30 ноября 2010), позволили странам сформулировать или разработать измеримые цели обеспечения дорожной безопасности, задачи и индикаторы. Дальнейшая поддержка и помощь будут предоставлены правительствам в области разработки и уточнения национальных целей обеспечения дорожной безопасности, задач и индикаторов в рамках Десятилетия действий по обеспечению дорожной безопасности, 2011-2020.

12. Секретариат ЭСКАТО ООН принял участие в 12-ой встрече Сотрудничества обеспечения дорожной безопасности Организации Объединенных Наций (Женева, 5-8 октября 2010) и проинформировал участников о достижениях в регионе и планах на Десятилетие включая (i) организацию региональной встречи в Бангкоке, (ii) обновленные региональные статусы дорожной безопасности; (iii) развитие блока региональных целей обеспечения дорожной безопасности, задач и индикаторов в течение Десятилетия и (iv) план по организации региональной встречи по обеспечению дорожной безопасности в сочетании с официальным открытием Десятилетия 11 мая 2011 года.

13. Инициативы, предпринятые секретариатом ЭСКАТО ООН, направлены на создание электронной сети по обеспечению дорожной безопасности, которая должна поддерживать партнерство и оценивать достижения на региональном и национальном уровнях. В рамках утвержденного плана работы, секретариат ЭСКАТО ООН обновил статус дорожной безопасности в регионе и потребовал от стран в дальнейшем обновлять их собственный статус дорожной безопасности.

Вопросы для обсуждения Проектной рабочей группой

14. Проектная рабочая группа возможно пожелает:

- порекомендовать государствам-членам СПЕКА разработать и осуществить национальный стратегический план и план действий по обеспечению дорожной безопасности, содержащий цели и задачи в соответствии с Десятилетием действий по обеспечению дорожной безопасности;
- порекомендовать государствам-членам СПЕКА мобилизовать ресурсы для мероприятий по обеспечению дорожной безопасности;
- порекомендовать государствам-членам СПЕКА обратить внимание на развитие двух проектов,

начатых ЕЭК ООН, а именно, безопасность на железнодорожных переездах и мультидисциплинарные исследования аварий: инструмент для улучшения дорожной безопасности.

Приложение 1. Безопасность на железнодорожных переездах

15. Железнодорожный переезд - это пересечение между дорогой и железной дорогой или трамвайным путем (иногда, железнодорожные переезды представляют собой пересечение между железной дорогой и пешеходным проходом). Перекрестки обладают серьёзными рисками, несмотря на наличие предупреждающих сигналов и/или защитных барьеров. Вообще, учитывая различие в весе между поездом и дорожно-транспортным средством, именно дорожно-транспортное средство/пешеход будет находиться под угрозой. Однако от столкновения с тяжелым грузовым дорожно-транспортным средством также могут быть серьезные последствия для железнодорожного сообщения.

16. Несмотря на меры, принятые для обозначения железнодорожных переездов, и попытки сделать их безопасными, слишком большое количество дорожных пользователей и пешеходов гибнут или получают ранения на таких перекрестках. Почти все несчастные случаи на железнодорожных переездах происходят из-за дорожных пользователей, которые не заметили обязательные стоп-сигналы, знаки и не соблюдали основные правила безопасности дорожного движения.

17. Организованный МЖС Международный День осведомленности о железнодорожных переездах (ILCAD) является совместной инициативой, состоящей из акций железнодорожного и дорожного транспортных секторов, национальных правительств, служб обеспечения безопасности на дорогах и неправительственных организаций. ILCAD предложил ЕЭК ООН объединить силы и совместно работать в области создания более безопасных железнодорожных переездов. Если правительства стран-членов поддержат эту инициативу, ЕЭК ООН готова принять мультидисциплинарную группу экспертов, включая специалистов по безопасности дорожного движения, железных дорог, представителей организаций дорожной и железнодорожной инфраструктуры и других заинтересованных сторон.

Приложение 2. Мультидисциплинарные исследования аварий: инструмент для повышения дорожной безопасности

18. Мультидисциплинарное исследование аварий (MDCI) — это реконструкция аварии и исследование факторов, которые, возможно, способствовали этому событию. Факторы включают в себя экологический, человеческий и механический, а также связаны с тремя фазами столкновения: предварительное столкновение, само столкновение и пост-столкновение. Цель исследования состоит в том, чтобы предотвратить повторение данного типа аварий. Мультидисциплинарные исследования аварий проводятся во многих странах. Стоит отметить, что страны, где такие исследовательские механизмы существуют, являются лидерами в области обеспечения безопасности дорожного движения.

19. Рабочая группа WP.1 рассмотрела вопрос мультидисциплинарного исследования аварий и пришла к выводу, что метод MDCI предлагает много выгод с точки зрения усиления обеспечения дорожной безопасности, но внедрение механизма MDCI представляется сложным, поскольку требует сотрудничества и координации между национальными министерствами, агентствами и других соответствующими институтами. WP.1 рассмотрела тематику MDCI в сентябре 2010 года. Группа не выработала никакого общего решения о том, как развивать данное направление, кроме как представить механизм MDCI в виде передовой практики (в общей резолюции по дорожной безопасности (R.E.1) или отдельно). Секретариат ЕЭК продолжит рекомендовать правительствам вносить информацию о существующей национальной практике в этой области с целью подготовки документа о возможных последующих вариантах, включая создание экспертной группы.