

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

Женева, 20–23 февраля 2024 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**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****Проект Плана действий Европейской экономической комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы****Пересмотр****Записка секретариата***Резюме*

Комитет, возможно, пожелает напомнить, что на своей восемьдесят четвертой сессии он поручил секретариату разработать пересмотренный План действий Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций 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. Это решение было принято после завершения в 2020 году первого Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения после окончания первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

На своей восемьдесят пятой сессии Комитет предложил соответствующим рабочим группам представить в течение 2023 года в секретариат свои первоначальные комментарии по тем областям Плана действий, которые имеют отношение к их работе и вкладу (ECE/TRANS/328, п. 26).

Комитет, возможно, **пожелает рассмотреть и одобрить** пересмотренный «План действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы», содержащийся в документе ECE/TRANS/2023/7/Rev.1, который содержит первоначальные комментарии, поступившие от WP.15 (перевозка опасных грузов), SC.1 (автомобильный транспорт) и WP.29 (правила в области транспортных средств), и **вновь предложить** соответствующим рабочим группам, которые еще не сделали этого, представить в течение 2024 года в секретариат свои материалы по тем областям Плана действий, которые имеют отношение к их работе и вкладу.



## I. Справочная информация

1. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций своей резолюцией 74/299 провозгласила Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы с целью сокращения в течение этого периода смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий как минимум на 50 % и поручила ВОЗ и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций во взаимодействии с Сотрудничеством в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения подготовить план действий. В октябре 2021 года был представлен Глобальный план для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы («Глобальный план»).

2. Как указано в Глобальном плане, правовые документы Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения закладывают прочную основу для создания странами внутренних правовых рамок и систем, которые способствуют обеспечению безопасности дорожного движения и облегчают международные автомобильные перевозки. Они включают следующие основные правовые документы: Конвенцию 1968 года о дорожном движении; Конвенцию 1949 года о дорожном движении; Конвенцию 1968 года о дорожных знаках и сигналах; Соглашение 1958 года 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; Соглашение 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров; Соглашение 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах; Соглашение 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

3. В Глобальный план также включены Рекомендации Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения (Рекомендации КВТ), принятые на его восемьдесят второй сессии в 2020 году (ECE/TRANS/2020/9). Эти рекомендации дают полное представление о национальных системах безопасности дорожного движения, в том числе обо всех ключевых элементах на национальном уровне при международной поддержке. Они обеспечивают взаимосвязь пяти основных направлений Глобального плана для Десятилетия действий на 2011–2020 годы (управление в области безопасности дорожного движения, безопасность участников дорожного движения, безопасность транспортных средств, безопасность на дорогах и эффективное реагирование на дорожно-транспортные происшествия) и более подробно разъясняют ключевые области деятельности (законодательство, правоприменение, просвещение, технологии). В Рекомендациях КВТ по каждому направлению указаны возможные действия, оптимальные ответственные органы, механизмы национальной координации, международной поддержки и применения соответствующих правовых документов Организации Объединенных Наций, касающихся безопасности дорожного движения.

4. Безопасность дорожного движения является проблемой глобального масштаба: по оценкам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), проведенным в 2018 году<sup>1</sup>, ежегодное число погибших в ДТП составляет 1,35 млн человек, а число пострадавших — от 20 до 50 млн. Дорожно-транспортный травматизм в настоящее время является основной причиной смертности в возрастной группе 5–29 лет. На страны с низким и средним уровнем дохода приходится 93 % смертельных случаев

<sup>1</sup> ВОЗ, Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения за 2018 год.

на дорогах<sup>2</sup>, в то время как в этих странах базируется лишь около 50 % мирового парка транспортных средств<sup>3</sup>.

5. На своей семьдесят четвертой сессии в 2012 году КВТ принял План действий ЕЭК на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (2011–2020 годы) (ECE/TRANS/2012/4 и Согг.1 и 2). Этот план был непосредственно увязан с Глобальным планом Организации Объединенных Наций для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и направлен на достижение общих целей ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на основе работы по приоритетным направлениям и принятия последовательных мер применительно к каждой цели в соответствующем географическом районе и за его пределами. Он включал действия, инициативы и меры для ряда рабочих групп КВТ.

6. На своей восемьдесят четвертой сессии в 2022 году КВТ 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 КВТ на его восемьдесят пятой сессии.

7. На своей восемьдесят пятой сессии Комитет предложил соответствующим рабочим группам представить в течение 2023 года в секретариат свои материалы по тем областям Плана действий, которые имеют отношение к их работе и вкладу (ECE/TRANS/328, п. 26).

8. Нынешний вариант Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы включает комментарии, поступившие от WP.15 (касающиеся перевозки опасных грузов) и SC.1 (касающиеся дорожной инфраструктуры и ЕСТР), а также обновленную информацию от WP.29 о деятельности по нормативному регулированию в области транспортных средств.

## II. Подход и основные принципы

9. План действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы будет основываться на элементах и принципах, содержащихся в Глобальном плане для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы, и ориентирован на оказание поддержки странам в реализации Глобального плана. Он будет способствовать достижению глобальной цели в области безопасности дорожного движения — сократить на 50 % количество случаев со смертельным исходом и травматизма на дорогах — путем поддержки осуществления Рекомендаций КВТ<sup>4</sup> и правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в качестве основы для комплексного безопасного системного подхода.

10. План действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы задуман как динамичный документ, который будет обновляться на

<sup>2</sup> Journal of Road Safety — Volume 31, Issue 3, 2020.

<sup>3</sup> На основе данных МОПАП о всемирной автомобилизации.

<sup>4</sup> Эти рекомендации дают полное представление о национальных системах безопасности дорожного движения, включая все пять ключевых элементов на национальном уровне при международной поддержке. Они обеспечивают взаимосвязь пяти основных направлений Глобального плана для Десятилетия действий на 2021–2030 годы и более подробно разъясняют важнейшие области деятельности (законодательство, правоприменение, просвещение, технологии). В Рекомендациях по каждому из ключевых элементов указаны возможные действия, оптимальные ответственные органы, механизмы национальной координации, международной поддержки и применения соответствующих правовых документов ООН, касающихся безопасности дорожного движения.

См. Глобальный план для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы;

URL: <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c827&download=true>.

основе регулярного вклада рабочих групп КВТ. Доклады о ходе его осуществления будут представляться КВТ на его ежегодных сессиях.

11. КВТ как меж- и внутрирегиональный центр Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту и хранитель конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, которые включают конвенции Организации Объединенных Наций по повышению безопасности дорожного движения, рекомендованные к осуществлению резолюцией 74/299 ГА и Глобальным планом, будет через свои соответствующие рабочие группы усиливать международную нормативную поддержку путем дальнейшего развития существующих конвенций и/или разработки новых правовых документов по мере необходимости.

12. Эта деятельность соответствующих рабочих групп будет охватывать обзор существующих правовых документов, выявление пробелов или недостающих элементов и разработку необходимых поправок или новых правовых документов для более эффективной поддержки внедрения национальной системы безопасности дорожного движения.

13. План действий КВТ по развитию потенциала, инструменты ЕЭК в области безопасности дорожного движения, существующие и новые учебные материалы, стандарты и критерии компетентности, а также учебные курсы, разработанные под эгидой соответствующих рабочих групп, станут основой для оказания содействия странам в осуществлении Рекомендаций КВТ.

14. Разработка показателей для различных областей позволит КВТ предоставить странам инструмент мониторинга для оценки достигнутого прогресса в выполнении Рекомендаций КВТ и осуществлении Стратегии КВТ на период до 2030 года, где безопасность дорожного движения является особым приоритетом, а также их влияния на национальную ситуацию в области безопасности дорожного движения. В то же время План действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы даст КВТ возможность восполнить недостающее звено между международным и национальным уровнями и помочь странам, в частности новым договаривающимся сторонам, в дальнейшем осуществлении правовых документов.

15. Разделы приложения предусматривают структурированный подход, которого рабочим группам КВТ рекомендуется придерживаться. Они содержат предложения, направленные на инициирование предметного обсуждения в различных группах.

16. Пять выявленных областей деятельности (а) управление в области безопасности дорожного движения (связующий компонент); b) безопасность участников дорожного движения; c) безопасность транспортных средств; d) безопасность на дорогах; и e) эффективное реагирование на ДТП) будут учитываться в программе работы различных рабочих групп/групп экспертов ЕЭК с конечной целью создания всеобъемлющей и эффективной национальной системы обеспечения безопасности дорожного движения, основанной на международной нормативно-правовой базе, передовой практике и опыте.

## Приложение

### Области деятельности

#### A. Управление в области безопасности дорожного движения

##### Существующие документы:

- a) Конвенции/соглашения Организации Объединенных Наций: нет
- b) Резолюции: нет
- c) Рекомендации:
  - Рекомендации КВТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения
- d) Инструменты Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения:
  - Обследование состояния безопасности дорожного движения
  - Оценки систем безопасности дорожного движения (ECE/TRANS/2020/10)
  - Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)

##### Результаты обзора

##### Комментарии рабочих групп:

Комментарий WP.15:

ДОПОГ, не будучи соглашением по общему управлению безопасностью дорожного движения, вместе с тем является образцовым документом, способствующим повышению безопасности дорожного движения, поскольку им уже охватываются главные элементы пяти основных направлений, равно как четырех ключевых областей деятельности в сферах законодательства, правоприменения, просвещения и технологии. Положения ДОПОГ доказали свою успешность в деле обеспечения безопасности и надежности и согласуются с правилами, касающимися других видов транспорта.

Реализация прилагаемых к Соглашению ДОПОГ положений диктует необходимость последовательной правовой, административной и технической координации в целях обеспечения их соблюдения на национальном уровне. Это включает в себя назначение компетентного органа по перевозке опасных грузов и уведомление о нем; создание и обновление процедур официального утверждения и проверки транспортных средств и цистерн, перевозящих опасные грузы; подготовку компетентных работников, участвующих в обработке и перевозке опасных грузов (водители, консультанты по вопросам безопасности, сотрудники санкционных органов, инструкторы и т. д.); выявление чувствительной с точки зрения перевозки опасных грузов дорожной инфраструктуры (например, туннели) и обозначение ее соответствующими знаками и сигналами; а также предоставление — в случае инцидента — спасательным группам и аварийным бригадам, участвующим в ликвидации последствий аварии, оперативной и подробной информации о перевозимых транспортными средствами опасных грузах с использованием инновационных технологий (например, телематики<sup>5</sup>), которые, в частности, могут включать программы и передовые приложения и технологии в сфере информации и коммуникации (технология интеллектуальных транспортных систем), способные обнаруживать и отслеживать опасные грузы. Это включает в себя оповещение об аварийных автомобилях и обнаружение дефектов.

<sup>5</sup> URL: <https://unece.org/guidelines-telematics-application-standards-construction-and-approval-vehicles-calculation-risks>.

a) Пробелы

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

b) Недостающие элементы

Предложения секретариата:

Ключевые показатели эффективности (КПЭ) безопасности дорожного движения: необходимые поправки

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

c) Новые правовые документы

Предложения секретариата:

Новая конвенция по управлению в области безопасности дорожного движения (УБДД)

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

**Укрепление потенциала**

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

a) Учебные материалы

Комментарии рабочих групп:

Комментарий WP.15:

Онлайн-учебный модуль по ДОПОГ .....

Компетентные органы по перевозке опасных грузов .....

b) Критерии компетентности

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

c) Учебные курсы

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

**Мониторинг**

Предложения секретариата:

Доклады ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения

Национальная статистика безопасности дорожного движения

Комментарии рабочих групп:

.....  
 .....

## а) Показатели

Предложения секретариата:

Смертность в результате ДТП (число погибших на 100 000 населения)

Травматизм в результате ДТП (число получивших серьезные травмы (3 по шкале MAS) на 100 000 населения)

Комментарии рабочих групп:

.....  
 .....

**В. Безопасность участников дорожного движения**Существующие документы:

## а) Конвенции Организации Объединенных Наций

- Конвенция о дорожном движении 1968 года
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года
- Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года
- Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), 1970 года

## b) Резолюции

- Сводная резолюция о дорожном движении
- Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах
- Резолюция о процессе внедрения высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в дорожном движении

## c) Рекомендации

**Результаты обзора**Комментарии рабочих групп:

Комментарий WP.15:

Деятельность по наращиванию потенциала и подготовка работников являются ключевыми компонентами безопасности дорожного движения. ДОПОГ содержит подробные положения по подготовке работников, участвующих в перевозке опасных грузов, в соответствии с их функциями и обязанностями. К таким работникам относятся, например, водители, члены экипажа транспортного средства и консультанты по вопросам безопасности. Положения ДОПОГ, касающиеся подготовки работников, направлены на то, чтобы обеспечить им возможность действовать безопасным образом при выполнении своих функций и принимать соответствующие меры для защиты себя, равно как для того, чтобы избежать ущерба или риска для людей или окружающей среды либо предотвратить их в случае инцидента.

Договаривающимся сторонам ДОПОГ необходимо создать их собственные национальные административные структуры для осуществления положений ДОПОГ, касающихся экзаменов консультантов по вопросам безопасности перевозок опасных грузов и водителей транспортных средств для получения свидетельства о прохождении подготовки по ДОПОГ. Им также необходимо обеспечить, чтобы

сотрудники компетентных органов (например, по правоприменению, инспекциям, официальному утверждению и испытаниям) прошли соответствующую подготовку и имели в своем распоряжении определенные процедуры оформления свидетельств, которые они могут выдавать, в соответствии с ДОПОГ.

a) Пробелы:

Предложения секретариата:

ЕСТР 1970 года

Географические ограничения

Ориентировано на Европейский союз (корневой сертификат и сертификат эксплуатационной совместимости выдаются только Европейской комиссией) (формулировка изменена SC.1)

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

b) Недостающие элементы:

Предложения секретариата:

Конвенция о дорожном движении 1968 года

Физическая и психическая пригодность водителей

Обучение и экзаменование водителей

Система контроля качества (КК) для экзаменования водителей, включая требования к экзаменаторам

ЕСТР 1970 года

Система КК для проверок времени вождения и отдыха (на дорогах и предприятиях), включая требования к инспекторам (отсутствие возражений со стороны SC.1)

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

c) Необходимые поправки:

Предложения секретариата:

ЕСТР 1970 года

Поправки, позволяющие сделать соглашение глобальным, или его дальнейшая разработка в качестве глобальной рекомендации для водителей, осуществляющих коммерческие грузовые и пассажирские автомобильные перевозки (формулировка изменена SC.1)

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

d) Новые правовые документы

Предложения секретариата:

О безопасном использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении



Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

**Укрепление потенциала**

Комментарии рабочих групп:

Комментарий WP.15:

Правительственные эксперты, заинтересованные в присоединении их страны к ДОПОГ, могут пройти онлайн-курс подготовки по ДОПОГ, доступный на платформе электронного обучения ЕЭК.

.....  
.....

a) Учебные материалы

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

b) Критерии компетентности

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

c) Учебные курсы

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

**Мониторинг**

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

a) Показатели:

Предложения секретариата:

ЕСТР 1970 года

Процент контролируемых рабочих дней в году (подлежит уточнению секретариатом для SC.1)

Количество серьезных нарушений на 1000 контролируемых рабочих дней (подлежит уточнению секретариатом для SC.1)

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

## С. Безопасные транспортные средства

### Существующие документы:

- a) Конвенции/соглашения Организации Объединенных Наций
  - Конвенция о дорожном движении 1968 года — положения, касающиеся допуска транспортных средств к эксплуатации посредством системы регистрации
  - Соглашение 1958 года 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 (Пересмотр 3)
  - Соглашение 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров
  - Соглашение 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах
  - Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года
- b) Резолюции
  - СР.3 — Сводная резолюция о конструкции транспортных средств
  - СР.5 — Сводная резолюция по общей спецификации для категорий источников света
  - СР.6 — Сводная резолюция об испытательном оборудовании, навыках и подготовке инспекторов и надзоре за их деятельностью
  - СР.1 — Сводная резолюция о дорожном движении
  - Общая резолюция № 1 по соглашениям 1958 и 1998 годов, касающаяся описания и эксплуатационных качеств испытательных инструментов и устройств, необходимых для оценки соответствия колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей техническим предписаниям, указанным в правилах и глобальных технических правилах Организации Объединенных Наций
  - Общая резолюция № 2 по соглашениям 1958 и 1998 годов, содержащая определение силовых установок транспортных средств
  - Специальная резолюция № 1 по Соглашению 1998 года, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств
- c) Рекомендации
  - Глобальная программа оценки новых автомобилей

### Результаты обзора

#### Комментарии рабочих групп:

##### Комментарий WP.15:

Положения ДОПОГ направлены на обеспечение безопасной перевозки груза. Автоцистерны и транспортные средства для перевозки взрывчатых веществ должны отвечать особым требованиям к конструкции (например, в отношении тормозных систем, электрооборудования, устойчивости) в соответствии с Правилами № 105 ООН. Кроме того, находящиеся в эксплуатации транспортные

средства, предусмотренные ДОПОГ, проходят ежегодный осмотр для подтверждения их пригодности к эксплуатации на дорогах и их соответствия предписаниям ДОПОГ.

На транспортных средствах, используемых для перевозки опасных грузов, должно также иметься специальное оборудование для обеспечения безопасности, включая огнетушители и средства защиты, такие как маски и перчатки.

Сотрудниками правоприменительных органов может проводиться придорожный осмотр данных транспортных средств, включая проверку наличия на них такого оборудования.

a) Пробелы

Комментарии рабочих групп:

b) Недостающие элементы

Предложения секретариата:

Соглашение 1958 года

Новые правила ООН, касающиеся интеллектуальных систем адаптации скорости

Новые правила ООН, касающиеся более безопасной перевозки детей в городских и междугородных автобусах

Соглашение 1997 года

Осмотры экспортируемых/импортируемых подержанных транспортных средств и обмен данными о транспортных средствах, перевозимых между странами/регионами

Новое предписание о положениях, касающихся испытаний усовершенствованных систем помощи водителю (УСПВ)/автоматизированной системы вождения (АСВ) во время периодических технических осмотров (ПТО)

Новое предписание о специальной информации, необходимой для испытаний систем транспортных средств с электронным управлением, имеющих отношение к безопасности и окружающей среде

Соглашение 1998 года

Новые ГТП ООН, касающиеся стойкости конструкции к ударным нагрузкам

Новые ГТП ООН, касающиеся детских удерживающих систем

Новые ГТП ООН, касающиеся защитных шлемов

Комментарии рабочих групп:

Комментарий WP.29 (ноябрь 2023 года):

Соглашение 1958 года

Новые правила ООН, касающиеся автоматизированных систем вождения

Новые правила ООН, касающиеся систем содействия контролю со стороны водителя (систем помощи водителю при управлении)

Соглашение 1998 года

[Новые ГТП ООН, касающиеся стойкости конструкции к ударным нагрузкам

Новые ГТП ООН, касающиеся детских удерживающих систем

Новые ГТП ООН, касающиеся защитных шлемов]

Новые ГТП ООН, касающиеся автоматизированных систем вождения

.....  
.....

c) Необходимые поправки

Предложения секретариата:

В целях обеспечения последовательности в соглашениях (правилах), конвенциях и резолюциях должны быть изменены соответствующие элементы

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

d) Новые правовые документы

Предложения секретариата:

О минимальных требованиях к безопасным и экологичным подержанным и новым транспортным средствам для стран с низким и средним уровнем дохода

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

**Укрепление потенциала**

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

a) Учебные материалы

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

b) Критерии компетентности

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

c) Учебные курсы

Предложения секретариата:

Электронный курс по Соглашению 1958 года

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

**Мониторинг**Комментарии рабочих групп:

а) Показатели:

Предложения секретариата:

Соглашение о ПТО 1997 года

Количество/процент осмотренных транспортных средств по категориям и годам

Процент транспортных средств с опасными, крупными или незначительными дефектами, осмотренных в ходе ПТО и придорожных осмотров, в год

Соглашения 1958 и 1998 годов

Количество стран с низким/средним уровнем дохода, применяющих/транспонирующих Правила № 22/ГТП № xx ООН

Количество стран с низким/средним уровнем дохода, применяющих/транспонирующих Правила № 145 ООН (крепления ISOFIX)

Количество стран с низким/средним уровнем дохода, применяющих/транспонирующих Правила № 44 и 129/ГТП № xx ООН

Комментарии рабочих групп:**D. Безопасность на дорогах****Существующие документы:**

- а) Конвенции/соглашения Организации Объединенных Наций
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года
  - Европейское соглашение о международных автомагистралях 1975 года
  - Соглашение о международных автомобильных дорогах в арабском Машрике 2001 года
  - Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог 2004 года
  - Межправительственное соглашение по трансафриканской сети автомобильных дорог
  - Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года
- б) Резолюции
- Сводные резолюции Организации Объединенных Наций о дорожном движении
  - Сводные резолюции Организации Объединенных Наций о дорожных знаках и сигналах
- в) Рекомендации
- Международная программа оценки состояния дорог, содержащая стандарты оценки состояния дорог и стандарты картирования рисков

- Технические рекомендации, представленные глобальными организациями, такими как Всемирная дорожная ассоциация (ПИАРК)
- Стандарты Международной организации по стандартизации (ИСО) для строительства и технического обслуживания дорог

## Результаты обзора

### Комментарии рабочих групп:

#### Комментарий WP.15:

Что касается перевозки опасных грузов, то на транспортные средства, предусмотренные ДОПОГ, могут распространяться конкретные ограничения движения, устанавливаемые на местном уровне, когда в определенных ограниченных местах существуют особые риски. К ним относятся специальные ограничения скорости, дополнительные положения или ограничения для специальных сооружений, таких как мосты и туннели, либо районов с особыми местными рисками, а также ограничения на перевозку опасных грузов в конкретные дни.

#### а) Пробелы

##### Предложения секретариата:

Географические ограничения, содержащиеся в Европейском соглашении о международных автомагистралях (СМА)

##### Комментарии рабочих групп:

#### Комментарий SC.1

СМА — SC.1 ведет обсуждение данного вопроса начиная со своей сто пятнадцатой сессии, состоявшейся в октябре 2020 года. На своей сто восемнадцатой сессии в октябре 2023 года SC.1 постановила отложить принятие решения по этому вопросу до следующей сессии.

#### б) Недостающие элементы

##### Предложения секретариата:

- Аудиты безопасности дорог (дороги и туннели)
- Проверки безопасности дорог
- Минимальные требования к техническому обслуживанию дорог
- Минимальные требования к дорожным знакам/сигналам и разметке, относящиеся к автоматизированным транспортным средствам

##### Комментарии рабочих групп:

#### Комментарий SC.1

Проверки безопасности дорог (ПБД) и аудиты безопасности дорог (АБД) — эта тема является новым пунктом повестки дня SC.1 начиная с ее сто семнадцатой сессии (октябрь 2022 года), в ходе которой Латвия способствовала обсуждению вопроса, подчеркнув роль АБД и ПБД как одного из нескольких инструментов достижения цели, заключающейся в создании безопасной инфраструктуры и профилактике ДТП.

Обсуждение этого вопроса будет продолжено на сто восемнадцатой сессии SC.1 (октябрь 2023 года), на которой Украина представит свой доклад о передовой практике. Кроме того, свой вклад в дискуссию вносят страны — участницы Трансьевропейской автомагистрали «Север—Юг» (ТЕА), предоставляющие на первых порах информацию о практике проведения АБД и ПБД в рамках сети ТЕА.

Ранее секретариат уже поднимал вопрос о целесообразности включения в приложение II к СМА оценок воздействия на безопасность дорожного движения, аудита безопасности дорог, управления безопасностью дорожной сети и проверки безопасности дорог, однако до сих пор ни одна из Договаривающихся сторон не представила предложения о поправках, касающихся этого вопроса.

На своей сто восемнадцатой сессии в октябре 2023 года SC.1 учредила неофициальную группу экспертов по безопасной дорожной инфраструктуре.

c) Необходимые поправки

Комментарии рабочих групп:

.....  
 .....

d) Новые правовые документы

Комментарии рабочих групп:

.....  
 .....

**Укрепление потенциала**

Комментарии рабочих групп:

.....  
 .....

a) Учебные материалы

Комментарии рабочих групп:

.....  
 .....

b) Критерии компетентности

Предложения секретариата:

Требования к КК и сертификации для аудиторов и инспекторов безопасности дорог (отсутствие возражений со стороны SC.1)

Комментарии рабочих групп:

.....  
 .....

c) Учебные курсы

Комментарии рабочих групп:

.....  
 .....

**Мониторинг**

Комментарии рабочих групп:

.....  
 .....

- a) Показатели

Предложения секретариата:

Количество аудитов новых проектов строительства дорог/туннелей в год (отсутствие возражений со стороны SC.1)

Количество и протяженность (в км) прошедших аудит/проверку существующих дорог по категориям и годам (отсутствие возражений со стороны SC.1)

Комментарии рабочих групп:

.....  
 .....

## **Е. Эффективное реагирование на дорожно-транспортные происшествия**

**Существующие документы:**

- a) Конвенции Организации Объединенных Наций

Соглашение о правилах ООН, касающихся официального утверждения типа транспортных средств, 1958 года; Правила № 144 ООН, касающиеся автоматических систем вызова экстренных оперативных служб

- b) Резолюции

Сводные резолюции Организации Объединенных Наций о дорожном движении

- c) Рекомендации

**Результаты обзора**

Комментарии рабочих групп:

Комментарий WP.15:

Положениями ДОПОГ предусматриваются согласованное информирование об опасности, размещение на транспортном средстве, перевозящем опасные грузы, соответствующих информационных табло и маркировочных надписей, размещение знаков опасности на упаковках и стандартизированные письменные инструкции, что помогает обеспечить быстрое, эффективное и надлежащее реагирование на чрезвычайные ситуации в случае аварий. Отчеты о серьезных авариях или чрезвычайных ситуациях, которые могут произойти во время погрузки, наполнения, перевозки или разгрузки опасных грузов, являются обязательными в соответствии с ДОПОГ. Его раздел 1.8.5 предусматривает, что погрузчик, ответственный за наполнение, перевозчик или грузополучатель, в зависимости от конкретного случая, должен представить отчет компетентному органу страны, в которой имела место чрезвычайная ситуация.

Регулярно вносимые в ДОПОГ поправки также вытекают из анализа последствий инцидентов и аварий. В рамках такого анализа выявляются пробелы в существующих правилах по мере накопления реального опыта.

- a) Пробелы

Комментарии рабочих групп:

.....  
 .....



b) Недостающие элементы

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

c) Необходимые поправки

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

d) Новые правовые документы

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

**Укрепление потенциала**

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

a) Учебные материалы

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

b) Критерии компетентности

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

c) Учебные курсы

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

**Мониторинг**

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

a) Показатели

Комментарии рабочих групп:

.....  
.....

