



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2006/1/Rev.1
18 April 2006

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Сорок девятая сессия
Женева, 27-30 июня 2006 года
Пункт 3 а) повестки дня

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)

Введение

Записка секретариата

Ниже на рассмотрение WP.1 представлен пересмотренный проект вводной части для включения в новую СР.1, в котором находят отражение некоторые изменения, внесенные в ходе сорок восьмой сессии.

Проект вводной части для включения в СР.1

(Изменения выделены жирным шрифтом)

Дорожно-транспортные происшествия представляют собой глобальную проблему, затрагивающую все слои общества. Ежегодно в мире на дорогах погибает почти миллион двести тысяч человек, более половины из которых составляют являющиеся еще совсем молодыми взрослые люди в возрасте от 15 до 44 лет. Что же касается числа травмированных, то оно приближается к 50 миллионам. К этому необходимо также добавить всякого рода страдания, которые приходится переносить жертвам и их семьям, не говоря уже об огромных экономических издержках в результате таких дорожно-транспортных происшествий, которые, по оценкам, составляют несколько сотен миллиардов долл. США в год.

Именно поэтому все заинтересованные стороны должны мобилизовать свои усилия, так как кризис безопасности дорожного движения является многоаспектной проблемой, требующей сотрудничества различных участников на всех уровнях, и сделать все возможное, чтобы прекратить массовую гибель людей на дорогах, поскольку дорожно-транспортные происшествия не являются фатальной неизбежностью.

I. *Безопасность дорожного движения: задача, которая долгое время приковывает внимание ЕЭК ООН*

Начиная с 1947 года ЕЭК ООН отводит важное место решению проблемы безопасности дорожного движения, в частности, в рамках Рабочей группы по безопасности дорожного движения - WP.1. Так, например, под ее эгидой были разработаны несколько международно-правовых актов в данной области, а именно Женевская конвенция 1949 года о дорожном движении и относящийся к этой Конвенции Протокол о дорожных знаках и сигналах, за которыми последовали две Венские конвенции 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, соответственно, а также дополняющие их Европейские соглашения 1971 года. Эти правовые акты, и в частности Венские конвенции, являются важными базовыми документами не только для согласования на международном уровне правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов и правил поведения на дороге, но также для разработки национальных правил дорожного движения. Кроме того, в резолюции **A/RES/60/5 от 26 октября 2005 года** Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций призвала государства-члены присоединиться к этим Конвенциям для обеспечения высокого уровня безопасности дорожного движения в своих странах.

Помимо этих правовых актов, WP.1 приняла две сводных резолюции, в том числе CP.1 о дорожном движении и CP.2 о дорожных знаках и сигналах, которые дополняют Венские конвенции и дополняющие их Европейские соглашения. Эти резолюции, не имея обязательной юридической силы конвенций, содержат множество подробных сведений и представляют собой перечень мер и практики, которые государства призваны осуществлять на добровольной основе.

Кроме того, WP.1 была инициатором проведения недель безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК; с 1990 года было организовано четыре таких недели. Она также была инициатором первой Всемирной недели безопасности дорожного движения, которую планируется провести 23-29 апреля 2007 года.

II. *Безопасность дорожного движения: осознание проблемы на международном уровне*

Осознавая все возрастающие масштабы проблемы безопасности дорожного движения во всем мире, самые высокие инстанции в системе Организации Объединенных Наций мобилизовали свои силы, с тем чтобы предпринять совместные усилия для решения глобального кризиса безопасности дорожного движения.

Так, по инициативе Султаната Оман Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в 2003 году впервые рассмотрела этот вопрос, приняв две резолюции: 57/309 от 22 мая 2003 года и 58/9 от 5 ноября 2003 года, в результате чего был подготовлен доклад A/58/228 Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по этому вопросу.

Со своей стороны совместно с Всемирным банком ВОЗ опубликовала по случаю Всемирного дня здоровья, посвященного безопасности дорожного движения (7 апреля 2004 года), доклад под названием "Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма", в котором подчеркивается настоятельная необходимость активизировать усилия правительств и других ключевых участников в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Стоит также отметить, что политическое руководство использовало этот доклад ВОЗ и мероприятия, организованные в ходе Всемирного дня здоровья, для принятия двух новых важных резолюций по безопасности дорожного движения. Так, 14 апреля 2004 года в ходе внеочередного пленарного заседания, призванного на более высоком уровне осознать масштабы проблемы травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла

третью резолюцию (58/289) под названием "Повышение безопасности дорожного движения во всем мире", в которой Всемирной организации здравоохранения предлагается, действуя в сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения. Также, что касается ВОЗ, проблема безопасности дорожного движения привлекла особое внимание, выразившееся в принятии, во время Всемирной ассамблеи здравоохранения в мае 2004 года, первой резолюции по безопасности дорожного движения за 30 лет (резолюция ВНА 57.10 под названием "Дорожная безопасность и здоровье").

В 2005 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в рамках осуществления последующих мер в контексте своих резолюций вновь рассмотрела вопрос о безопасности дорожного движения, приняв в соответствии с докладом Генерального секретаря (A/60/181) четвертую резолюцию (A/RES/60/5 от 26 октября 2005 года), в которой она, в частности, с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый в области безопасности дорожного движения по всему миру, а также инициативы, реализуемые соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций и их международными партнерами в этой области.

Вышеупомянутые резолюции, давшие мощный импульс во всем мире для решения проблемы безопасности дорожного движения, служат инструментами, которые должны позволить государствам-членам наметить основные направления деятельности в борьбе за безопасность дорожного движения.

III. *Безопасность дорожного движения: национальный приоритет*

Являясь областью, относящейся прежде всего к ответственности местных, муниципальных и национальных органов власти, проблема безопасности дорожного движения все еще не получила достаточного внимания. В частности, это касается ряда развивающихся стран и стран с переходной экономикой. Подобная ситуация объясняется разными причинами, такими, как нехватка информации о масштабах проблемы и профилактических возможностях, фаталистическое отношение к дорожно-транспортным происшествиям, недостаточная политическая приверженность, низкий уровень межотраслевого сотрудничества и т.д.

Вместе с тем многое можно сделать для снижения числа дорожно-транспортных происшествий, как это было продемонстрировано во многих странах с высоким уровнем дохода, где количество дорожно-транспортных происшествий за последнее десятилетие

уменьшилось порою почти на 50%. Кроме того, для обеспечения успеха в борьбе за безопасность дорожного движения необходимо, чтобы все правительства приняли подлинную политику в области безопасности дорожного движения, выходящую за рамки обычных мер, - политику, которая должна преследовать следующие различные цели:

- продемонстрировать твердую политическую волю для обеспечения того, чтобы вопрос о безопасности дорожного движения приобрел национальное значение;
- интегрировать вопросы безопасности дорожного движения в стратегии мобильности, доступности, охраны здоровья и окружающей среды;
- выявить проблемы на основе анализа и серьезного изучения убедительных данных;
- определить реалистичные, но в то же время далеко идущие количественные цели;
- выработать стратегию и национальный план действий:
 - с учетом различных составляющих безопасности дорожного движения: человеческого фактора, транспортного средства, инфраструктуры и методов оказания первой помощи. Несмотря на то, что человеческие ошибки являются основной причиной дорожно-транспортных происшествий, из этого не следует делать вывод о том, что все усилия по предупреждению ДТП должны быть сконцентрированы исключительно на способах непосредственного воздействия на поведение человека (например, на организации учебных курсов по безопасности дорожного движения, информационных кампаниях, регламентирующих мерах, контроле, санкциях и т.д.). По существу на поведение можно также оказывать влияние косвенными методами (например, за счет изменения трассы маршрута или окружающих условий, улучшения эргономических характеристик транспортных средств и т.д.), которые могут минимизировать последствия ошибок поведения и даже предупреждать их;
 - посредством создания или развития базовых институциональных, юридических или финансовых условий, необходимых для достижения намеченных целей;

- путем принятия требуемых законодательных мер и обеспечения их соблюдения, организации необходимых информационных кампаний и внедрения надлежащих методов контроля и оценки проводимых мероприятий;
- объединить - с учетом ответственности и компетенции каждого - всех ключевых участников от национального до местного уровней, депутатов, частные организации, представителей промышленности, специалистов в области здравоохранения, а также в других сферах и создать соответствующие структуры, предназначенные для координации действий;
- определить коэффициент эффективности затрат различных конкретных мер, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий.

IV. Новая СР.1: базовый инструмент для повышения безопасности дорожного движения

Цель Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1) заключается в том, чтобы продемонстрировать государствам-членам меры и практику, которые необходимо принимать и соблюдать, в частности в области правил дорожного движения, правил поведения на дороге, информирования и воспитания участников дорожного движения, безопасности дорожной инфраструктуры и транспортных средств. Она содержит также конкретные рекомендации для обеспечения безопасности целевых групп, таких, как пешеходы, лица с ограниченной способностью к передвижению, велосипедисты, мотоциклисты, дети и т.д.

После первого опубликования в марте 1978 года в документе под условным обозначением TRANS/SC.1/294 сводную резолюцию СР.1 несколько раз дополняли и изменяли, с тем чтобы учесть различные новшества и современные тенденции, а также поправки, последовательно вносившиеся в Венскую конвенцию о дорожном движении с 1968 года. Таким образом, с момента первого опубликования было подготовлено пять сводных пересмотренных вариантов, последний из которых был издан под условным обозначением TRANS/SC.1/294/Rev.5.

Рабочая группа по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН (WP.1) приступила к работе по обстоятельному пересмотру этой резолюции с целью привести ее содержание в соответствие с реальными условиями, улучшить форму ее представления и как можно шире распространить по всему миру в качестве справочного инструмента,

предусматривающего основные задачи, которые необходимо выполнять национальным органам власти на добровольной основе.

Результатом этих усилий стала предлагаемая ниже новая резолюция.

Она преследует четыре цели:

- добиться более осознанной позиции директивных органов на всех уровнях **по следующим вопросам:**
 - **точное положение дел с проблемой недостаточной безопасности дорожного движения в их странах;**
 - **реальные издержки наличия проблемы недостаточной безопасности дорожного движения для общества;**
 - **уже апробированный круг различных корректировочных мер, позволяющих повысить безопасность дорожного движения;**
- **предоставить в распоряжение директивных органов** перечень доказавших свою эффективность и полезность мер для борьбы с проблемой недостаточной безопасности дорожного движения;
- рекомендовать Договаривающимся сторонам Венских конвенций и дополняющих их Европейских соглашений включить в свое внутренне законодательство положения, соответствующие изложенным в этой резолюции принципам, с тем чтобы в максимально возможной степени устранить существующие между странами расхождения, которые не удалось преодолеть на основе вышеуказанных документов;
- рекомендовать государствам, которые еще не ратифицировали или еще не в состоянии ратифицировать Венские конвенции, в частности Конвенцию о дорожном движении, тем не менее уже сейчас в максимально возможной степени применять **положения** этой резолюции.

Хотелось бы надеяться, что эта резолюция будет соблюдаться на практике в интересах безопасности дорожного движения, т.е. в интересах всех.
