



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2008/5/Rev.1  
12 January 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят седьмая сессия  
Женева, 23-25 марта 2009 года  
Пункт 4 предварительной повестки дня

БУДУЩАЯ РОЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Записка секретариата

1. 31 марта 2008 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию 62/244 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. В этой резолюции вновь подтверждается большое значение решения глобальных проблем безопасности дорожного движения и необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества и обмена знаниями с учетом потребностей развивающихся стран.
2. В резолюции признается неизменная приверженность ЕЭК ООН глобальным действиям по разработке связанных с безопасностью дорожного движения глобальных технических положений и поправок к международным Венским конвенциям о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и содержится призыв к Всемирной

организации здравоохранения (ВОЗ) и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций вместе с другими партнерами "Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения" (СБДД ООН) поощрять многосекторальное взаимодействие.

3. На своей пятьдесят четвертой сессии (26-28 марта 2008 года) Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела первый обмен мнениями по вопросу о своей будущей роли и в особенности о наилучших путях содействия повышению безопасности дорожного движения во всемирном масштабе и обмену знаниями в этой области. Секретариату было предложено подготовить для целей дальнейшего рассмотрения "дорожную карту" с описанием возможных путей продвижения WP.1 вперед и содействия повышению безопасности дорожного движения во всем мире.

4. Во исполнение этой просьбы секретариат подготовил к пятьдесят пятой сессии WP.1 всеобъемлющий дискуссионный документ, содержащий анализ текущего положения и перечень возможных шагов (неофициальный документ № 1). По итогам рассмотрения данного документа WP.1 наметила стратегические направления для продвижения вперед, сформулировала ряд соответствующих рекомендаций и поручила секретариату подготовить на основе этих рекомендаций и стратегических направлений официальный документ.

5. На своей пятьдесят шестой сессии WP.1 подробно рассмотрела указанный документ, внесла в него серию поправок и высказала по нему ряд предложений, которые находят отражение в настоящем (пересмотренном) документе. Этот документ составлен как объективный аналитический обзор по системе ССВУ (Сильные стороны - Слабые стороны - Возможности - Угрозы). В нем предлагается План действий, направленных на сохранение и усиление той ключевой роли, которую WP.1 играет в деле повышения безопасности дорожного движения в глобальном масштабе.

6. Ожидается, что на своей пятьдесят седьмой сессии WP.1 окончательно рассмотрит и одобрит настоящий документ. Затем намечаемые действия будут включены в Программу работы на период 2010-2014 годов, подлежащую обсуждению и утверждению на пятьдесят восьмой сессии WP.1, с ее последующим представлением Комитету по внутреннему транспорту (КВТ) для одобрения на его семьдесят второй сессии в 2010 году.

## **I. СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

7. WP.1 является сегодня единственным постоянным межправительственным органом в системе Организации Объединенных Наций, который занимается проблемой безопасности дорожного движения. Она обладает прекрасными возможностями для обмена знаниями на глобальном уровне. WP.1 открыта не только для государств - членов ЕЭК ООН, но и для всех стран во всем мире.

8. Достижения WP.1 можно резюмировать следующим образом:

- a) разработка и постоянное обновление Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющих их Европейских соглашений, которые способствуют облегчению условий международного дорожного движения и повышению его безопасности на основе принятия единообразных правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов, а также дорожной разметки;
- b) разработка и постоянное обновление уникального свода норм оптимальной практики в области обеспечения безопасности дорожного движения, который содержится в Сводных резолюциях о дорожном движении (СР.1) и о дорожных знаках и сигналах (СР.2);
- c) разработка базы данных, содержащей требования по обеспечению безопасности дорожного движения, которые действуют в ряде стран ЕЭК ООН, и основанной на данных, представляемых правительствами. Эта база данных содержит информацию о законодательстве, регламентирующем ограничения скорости, допустимые уровни содержания алкоголя в крови и методы его контроля, пользование ремнями безопасности и детскими удерживающими системами, ношение шлемов, включение огней, проведение периодических технических осмотров и выдачу водительских удостоверений;
- d) вклад в проведение недель безопасности дорожного движения, включая первую Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, организованную совместными усилиями ВОЗ и региональных комиссий Организации Объединенных Наций, которая прошла 23-29 апреля 2007 года;

- е) регулярное компилирование и распространение силами ЕЭК ООН статистических данных дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке (<http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatpub.html>). ЕЭК ООН располагает и осуществляет управление обширным набором очень подробных данных (в том числе доступных в онлайн-режиме), касающихся дорожно-транспортных происшествий и жертв в разбивке по странам, годам, месту, времени происшествия, дорожной обстановке, типу происшествия и возрастным группам, а также дорожно-транспортных происшествий с участием лиц в состоянии алкогольного опьянения.

9. Существующие инициативы, связанные с распространением передового опыта и обменом знаниями, такие как Глобальное сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения (СБДД ООН) и Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения (ГПБДД), при всех их достоинствах являются неформальными консультативными механизмами, построенными на ценных отношениях партнерства между государственным и частным секторами. Однако эти инициативы не имеют официального правительственного статуса в рамках системы Организации Объединенных Наций.

10. Государства - члены Организации Объединенных Наций из всех регионов демонстрируют неизменно растущую заинтересованность в повышении безопасности дорожного движения, о чем свидетельствуют резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций 58/9 от 5 ноября 2003 года о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения, 58/289 от 11 мая 2004 года, 60/5 от 1 декабря 2005 года и 62/244 от 31 марта 2008 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, а также резолюция 57.10 Генеральной Ассамблеи ВОЗ от 22 мая 2004 года "Дорожная безопасность и здоровье".

## **II. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ, С КОТОРЫМИ ЕЙ ПРИХОДИТСЯ СТОЛКИВАТЬСЯ**

11. Нехватка надлежащих ресурсов на национальном уровне, а также в секретариате является серьезным препятствием, не позволяющим WP.1 в полной мере использовать ценнейшее достояние Группы, а именно знания, экспертный потенциал и опыт в области безопасности дорожного движения, в более широких географических рамках. При этом затронутыми оказываются преимущественно страны с переходной экономикой, т.е. именно те страны, которые больше всего нуждаются в помощи.

12. Хотя некоторые виды деятельности ЕЭК ООН и/или WP.1, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, осуществляются при финансовой поддержке доноров (например, Италии, Фонда ФИА "Автомобиль и общество" и Европейской комиссии), вместе с тем путевые расходы и расстояния препятствуют участию экспертов из стран с переходной экономикой в регионе ЕЭК ООН, особенно экспертов из секретариатов других региональных комиссий Организации Объединенных Наций, в работе WP.1.

13. Для определения характера и/или оценки проблем и выявления путей их решения WP.1 требуются надлежащие данные. Надежность и периодичность пополнения баз данных ЕЭК ООН, имеющих отношение к работе WP.1, в частности базы данных о дорожно-транспортных происшествиях и перечня текущих технических параметров и стандартов сети дорог категории "Е", в значительной мере зависят от отклика стран. К сожалению, довольно повсеместным явлением становится наличие устаревших баз данных; исправить такую ситуацию можно за счет регулярного направления странами в секретариат обновленных сведений.

14. В настоящее время не налажен четкий механизм контроля за осуществлением Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющих их Европейских соглашений. Вопросники, рассылаемые с целью определить, в какой степени внутреннее законодательство Договаривающихся сторон соответствует содержанию международно-правовых документов, зачастую оставляются странами - за исключением ряда африканских стран - без ответа. Отсутствие такой информации является слабой стороной WP.1, ибо без нее Рабочая группа лишена возможности проанализировать причины неосуществления и активно заниматься устранением этих причин.

15. Результаты деятельности WP.1, которые и придают ей уникальный характер, а именно конвенции и резолюции, слабо пропагандируются, что отнюдь не способствует повышению популярности Рабочей группы.

16. В высшей степени специализированная правовая работа, ведущаяся в рамках WP.1, может создать о ней представление как о медлительном органе (в плане принятия решений и достижения ощутимых результатов) по сравнению с другими структурами, занимающимися более практическими аспектами безопасности дорожного движения и, следовательно, воспринимаемыми как более динамичные.

### **III. ВОЗМОЖНОСТИ СОДЕЙСТВИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ВО ВСЕМ МИРЕ**

17. WP.1 надлежит продолжать играть ключевую роль в области обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире; для этого ей следует и впредь неуклонно стремиться к обновлению и внедрению правовых документов и сводов норм оптимальной практики, снискавших ей доброе имя. Вместе с тем, учитывая многогранность проблемы безопасности дорожного движения и приобретенные WP.1 возможности, целесообразно было бы дополнить "традиционную" правовую работу другими аспектами деятельности, что способствовало бы повышению безопасности дорожного движения в тех странах, которые нуждаются в такой позитивной динамике. На сегодняшний день имеется ряд получивших признание проектов/предложений/инициатив, открывающих перед WP.1 возможности для наращивания своего вклада в повышение безопасности дорожного движения во всем мире, которые вкратце описываются ниже.

#### **A. Проект "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий"**

18. Под проект "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий" были выделены средства в размере порядка 660 000 долл. США со Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН), и он будет осуществляться в 2008 и 2009 годах пятью региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с другими международными организациями и НПО, работающими в области безопасности дорожного движения.

19. Цель этого проекта состоит в том, чтобы помочь странам с переходной экономикой в разработке региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий и предложить для них примеры передового опыта в области обеспечения безопасности дорожного движения, которые могли бы помочь им достичь намеченных целевых показателей к 2015 году. Результаты осуществления проекта станут предметом обсуждения на Всемирной конференции на уровне министров по безопасности дорожного движения, которая состоится в ноябре 2009 года в Москве, Российская Федерация.

20. Этот проект осуществляется главным образом посредством организации семинаров: по одному или более под эгидой каждой региональной комиссии. Планируется, что Экономическая комиссия для Африки, Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана будут обеспечивать охват по 15 участвующих стран каждая, ЕЭК - 7-10 стран, а Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии - 5-8 стран.

21. В ходе основной работы, которую предстоит проделать в контексте составления методологий для установления целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий, ЕЭК ООН будет основываться на таких имеющихся достижениях, как разработанные в рамках ЕЭК ООН статистические определения, методологии и базы данных, включая результаты обследований дорожного движения, без которых задача установления разумных целевых показателей и ориентиров для сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий, а также их контроля, по всей видимости, будет очень сложной.

#### **В. Предложение, выдвинутое Италией, Нидерландами и Соединенными Штатами Америки**

22. Стремясь добиться оптимального использования потенциала WP.1 и СБДД ООН в целях выполнения их институционального мандата, связанного с повышением безопасности дорожного движения, и признавая необходимость дальнейшего расширения сотрудничества, которое принесет пользу всем членам ЕЭК ООН и всему международному сообществу в целом, небольшая рабочая группа в составе Италии, Нидерландов и США предложила разработать дополнительное соглашение с акцентом на таких областях деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, в которых можно добиться существенных результатов. Предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.1/2008/4, получило поддержку со стороны Соединенного Королевства и Фонда ФИА "Автомобиль и общество".

23. Предлагаемое соглашение рассматривается в качестве своего рода дополнения оперативных процессов разработки правил в рамках Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

24. В рамках предлагаемого соглашения могли бы быть определены научно обоснованные виды оптимальной практики в области обеспечения безопасности дорожного движения. Для того чтобы страны, находящиеся на различных уровнях развития, могли внедрить эти наилучшие виды практики, применительно к каждому из них был бы установлен ряд ориентиров в форме промежуточных конкретных показателей.

Это позволило бы странам добиваться постепенного внедрения оптимальных видов практики, связанных с аспектами проблемы безопасности дорожного движения (например, использование ремней безопасности, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, скорость и т.д.).

25. Сформулированные на совместной основе виды оптимальной практики и соответствующие поэтапные ориентиры будут публиковаться на вебсайтах WP.1 и СБДД ООН, а также непосредственно доводиться до сведения сторон соглашения. Такой стратегический подход, служащий конкретным воплощением сочетания значительного экспертного потенциала WP.1 и опыта ВОЗ в разработке и реализации решений в области общественного здравоохранения, соответствовал бы директивам Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/162) и Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций (A/RES/58/289), призывающим WP.1 к более тесному сотрудничеству с СБДД ООН в целях активной выработки решений применительно к транспортным, экономическим и социальным аспектам кризисной ситуации в области безопасности дорожного движения.

26. Небольшая рабочая группа, представившая предложение, сочла, что на данном этапе было бы преждевременно выбирать какую-либо одну структуру для этого соглашения, поскольку здесь возможны несколько вариантов, в том числе:

- a) соглашение, аналогичное Глобальному соглашению 1998 года, осуществление которого относится к ведению Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). В рамках этого возможного варианта функции надзора за осуществлением данного соглашения выполнял бы исполнительный комитет в составе представителей WP.1, СБДД ООН и государств-членов. Все участники этого соглашения состояли бы членами представительного органа, который на основе голосования утверждал бы итоговые проекты оптимальных видов практики, промежуточные ориентиры и программы кураторской деятельности, разработанные с учетом конкретных потребностей и составленные специальными рабочими группами по конкретной тематике;
- b) резолюция, аналогичная существующим резолюциям № 1 и 2 и содержащая указания и стратегии в отношении обеспечения безопасности дорожного движения, которая может быть принята любой страной и является достаточно гибкой для того, чтобы она подходила для различных уровней развития.



### **С. Новые стандарты ИСО для систем управления в области безопасности дорожного движения**

27. Международная организация по стандартизации (ИСО) занимается разработкой международного стандарта для систем управления в области безопасности дорожного движения. Будущий стандарт не будет затрагивать обязанности, связанные с регламентацией; он будет служить дополнением к работе в области безопасности дорожного движения, проводимой такими межправительственными организациями, как ЕЭК ООН и ВОЗ. Он будет применяться ко всем сторонам, играющим свою роль в обеспечении безопасности дорожного движения, и позволит использовать комплексный подход к данной проблеме. Цель состоит в том, чтобы помочь организациям повысить эффективность их работы в области безопасности дорожного движения, вносить вклад в сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, лучше выполнять нормативные требования и оправдывать ожидания общества в плане обеспечения безопасности дорожного движения, использовать последовательный подход, включающий цикл "планирование - выполнение - оценка - усовершенствование" и постоянное повышение эффективности, а также намечать цели в области безопасности дорожного движения и добиваться их достижения.

### **Д. Двусторонняя помощь**

28. Многие развитые страны - члены ЕЭК ООН разработали двусторонние программы оказания помощи странам с переходной экономикой в их усилиях по повышению безопасности дорожного движения (Испания, Швеция и т.д.). Максимальную выгоду и наибольшую отдачу следует ожидать от обмена успешным опытом и его распространения в рамках соответствующей платформы, объединяющей как доноров, так и получателей помощи в качестве равноправных членов; WP.1 обладает всеми возможностями для того, чтобы стать такой платформой.

### **Е. Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка**

29. Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка был создан в 2006 году с целью оказания поддержки усилиям, предпринимаемым на глобальном, региональном и страновом уровнях в интересах сокращения числа людей, погибающих и получающих травмы в результате дорожно-транспортных происшествий в странах с переходной экономикой. Задача Механизма заключается в проведении мероприятий по улучшению стратегий в области безопасности дорожного движения и укреплению соответствующего институционального потенциала в конкретных странах. В

рамках этого Механизма, предоставляющего субсидии, финансирование осуществляется по двум направлениям: первое охватывает глобальные инициативы в области безопасности дорожного движения, а второе предназначено для оказания поддержки в реализации страновых программ. В сущности, задача Механизма согласуется с мандатом WP.1 "принимать и осуществлять меры, направленные на укрепление и повышение безопасности дорожного движения".

#### **Г. Вторая Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций**

30. На настоящий момент не принято официального решения относительно проведения второй Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций; однако имеются все основания ожидать, что такое мероприятие будет запланировано на 2010 или 2011 год. WP.1 следует быть готовой играть ключевую роль на всех этапах данного мероприятия.

#### **IV. УГРОЗЫ И ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ ВКЛАДА РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ПОВЫШЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

31. Было признано, что критическая ситуация в области безопасности дорожного движения носит характер "глобального кризиса", и Генеральная Ассамблея вновь подтвердила важное значение решения глобальных проблем безопасности дорожного движения и необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества с учетом потребностей развивающихся стран путем наращивания возможностей обеспечения безопасности дорожного движения и оказания финансовой и технической поддержки их усилиям.

32. Вместе с тем, странам с переходной экономикой приходится сталкиваться с множеством неотложных приоритетов, причем безопасность дорожного движения зачастую не относится к их числу. Нехватка финансовых ресурсов, политической воли и решимости являются серьезными препятствиями для изыскания решения проблемы кризисной ситуации в области безопасности дорожного движения за счет разработки и внедрения надлежащих стратегий/программ. В случае же уже реализуемых соответствующих и смежных программ/проектов реальной опасностью для национальных и международных усилий, направленных на повышение безопасности дорожного движения, является нехватка воли и ресурсов для обеспечения их устойчивого воплощения на практике.

33. На глобальном уровне отмечается значительный рост числа субъектов, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения; и хотя само по себе это имеет позитивное значение, отсутствие должной координации может привести к несогласованности и распылению глобальных и национальных усилий, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

34. Безопасность дорожного движения имеет множество аспектов, и добиться ее повышения можно лишь на основе использования многосекторальных подходов и решений. Отсутствие должной координации и взаимодействия или даже соперничество между различными субъектами на национальном и международном уровнях создают угрозу для процесса изыскания и реализации решений проблем, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

35. Завершение в скором времени всеобъемлющего пересмотра Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1) будет знаменовать собой успешную реализацию основных проектов WP.1. Однако без изыскания дополнительных путей продвижения вперед эти достижения могут превратиться в угрозу, сделав WP.1 заложницей успехов прошлых лет, главным образом в силу быстрой динамики изменений, происходящих в области обеспечения безопасности дорожного движения.

36. Конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года доказали свою эффективность в качестве инструментов облегчения условий дорожного движения на основе согласования правил, знаков, сигналов и дорожной разметки во многих регионах/субрегионах мира; однако до сих пор имеют место случаи, когда приходится сталкиваться с нежеланием применять эти конвенции в их нынешнем виде, поскольку предпочтение отдается адаптированным смягченным вариантам.

37. Одним из негативных факторов, с которым сталкивается WP.1, а также другие рабочие группы, является низкий уровень участия в работе сессий тех стран, которые испытывают наиболее острую потребность в доступе к знаниям и информации о безопасности дорожного движения. В большинстве случаев основной причиной их неучастия является нехватка ресурсов; поэтому настоятельно необходимо изыскать пути и средства для стимулирования и поддержания участия этих стран в работе сессий WP.1. В отсутствие реальных действий едва ли следует рассчитывать на сколь-либо заметную отдачу (даже при наличии амбициозной и творчески составленной программы работы).

## **V. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ**

38. Дорожно-транспортный травматизм продолжает оставаться одной из острых проблем здравоохранения и развития. Тенденция, отмечаемая во многих странах, указывает на то, что в последующие 10 лет эта проблема может приобрести значительно более острый характер. Несмотря на повышение уровня информированности в этом вопросе, крайне необходимо активизировать усилия по решению этой проблемы и увеличить объем средств, выделяемых на эти цели, особенно в странах с переходной экономикой в регионе ЕЭК ООН и за его пределами. WP.1 может и должна и впредь играть важную роль в повышении безопасности дорожного движения на глобальном уровне.

### **A. Стратегические направления**

39. Оставаясь блюстителем юридических документов, благодаря которым она завоевала высокий авторитет, WP.1 должна настроиться на динамику изменений, происходящих в области обеспечения безопасности дорожного движения, охватывая в рамках своих прений больше вопросов политического плана, и сконцентрировать внимание на стратегических аспектах безопасности дорожного движения.

40. Ей следует регулярно приглашать представителей других региональных комиссий принимать участие в своих совещаниях и в иных мероприятиях, посвященных безопасности дорожного движения. Это обеспечило бы глобальную передачу ноу-хау WP.1, способствуя, в частности, возможному расширению охвата правовых документов до глобального. В то же время проводимые прения предоставили бы в распоряжение WP.1 дополнительный экспертный потенциал и дополнительную информацию, позволяя ей разработать и внедрить глобальный подход к проблеме безопасности дорожного движения с учетом потребностей и возможностей стран с различным уровнем развития. Такой глобальный подход опирался бы на заложенный WP.1 фундамент в виде разработанных правовых документов и оптимальных видов практики.

41. Подобная стратегия будущего развития предполагала бы осуществление ряда организационных изменений, включая, например, создание, при необходимости, тематических специальных рабочих групп, имеющих гибкую структуру, а также создание объединенных рабочих групп по вопросам, затрагивающим безопасность дорожного движения (в частности, для проведения совместно с Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1) работы в области безопасности дорожного движения и инфраструктуры). Такие специальные рабочие группы будут отчитываться в своей деятельности перед WP.1, и результаты их работы будут подлежать ее одобрению.

42. Рабочая группа, входящие в нее члены, а также секретариат должны рассматривать более широкую популяризацию конкурентных преимуществ WP.1 в качестве своей неизменной и постоянной цели, достижение которой в значительной степени будет зависеть от готовности взять на себя ответственность за результаты деятельности WP.1.

43. Безопасность дорожного движения оказывает влияние на все компоненты устойчивого развития, а посему ее следует в полной мере учитывать при разработке и осуществлении стратегий устойчивого развития транспортного сектора. WP.1 должна быть ориентиром в тех аспектах безопасности дорожного движения, которые связаны с правилами и оптимальными видами практики, применимыми на глобальном уровне, и особенно развивающимися странами. Для получения позитивной отдачи осуществляемое директивное руководство должно опираться на достоверные результаты вдумчивого анализа причин неудовлетворительных показателей в области безопасности дорожного движения. Недостаточно лишь вводить в действие юридические документы, принимать резолюции и указывать, "что нужно делать"; надо также указывать, "как нужно делать", особенно в отношении их практического осуществления.

44. Безопасность дорожного движения - это глобальная проблема. Однако хотя решениями для этой проблемы должны быть глобальные стратегии, осуществляться эти стратегии должны главным образом на местном уровне. Глобальные стратегии могут разрабатываться лишь на основе активизации сотрудничества, а посему WP.1 следует укреплять механизмы партнерства/развивать синергизм взаимодействия с наиболее значимыми участниками работы над проблемой безопасности дорожного движения. Первый шаг уже сделан; в адрес СБДД ООН направлено приглашение провести совместное совещание с WP.1 в ноябре 2008 года. Следует также предусмотреть организацию таких совместных совещаний с другими партнерами на основе взаимного интереса и возможных элементов взаимодополняемости.

45. WP.1 надлежит приумножать свои активы, чтобы стать наиболее подходящей многосторонней платформой для обмена озабоченностями, успешным опытом, извлеченными уроками и неудачами в области безопасности дорожного движения на благо всех участников.

46. Европейская комиссия должна и впредь оставаться одним из основных партнеров WP.1, поскольку Европейский союз состоит из 27 государств-членов, которые являются также членами ЕЭК ООН. Достояние Сообщества в области безопасности дорожного движения, включающее законодательство, институты и передовой опыт в вопросах безопасности транспортных средств, обеспечения безопасности инфраструктуры и

поведения участников дорожного движения, имеет огромную ценность, и его можно было бы распространить за пределы ЕС на основе использования соответствующих средств WP.1.

**В. Возможные действия на краткосрочную перспективу  
(2009-2010 годы)**

47. Работа над проблемой безопасности дорожного движения носит межсекторальный характер и охватывает различные национальные структуры (директивные/нормотворческие, правоприменительные и т.д.), такие, как министерства транспорта, здравоохранения, внутренних дел, полиции и образования. Действия:

Будет расширяться и укрепляться национальное и региональное сотрудничество между соответствующими компетентными органами, участвующими в работе в области безопасности дорожного движения.

48. Увеличивается число стран, в которых имеются советы по безопасности дорожного движения (или аналогичные структуры), играющие ключевую роль в координации деятельности различных компетентных органов, участвующих в реализации междисциплинарного портфельного подхода. Несмотря на их жизненно важную роль, эти советы по безопасности дорожного движения, по всей видимости, не имеют международной сети, в отличие, например, от нормотворческих структур в железнодорожном секторе, которым удалось создать форум для регулярных консультаций между собой. Действия:

WP.1 будет играть ключевую связующую роль в процессе создания "клуба советов по безопасности дорожного движения". Такой форум обеспечит гораздо более оперативное распространение информации о том, чем реально занимается WP.1, на национальном уровне. В качестве первого шага соответствующим представителям этих национальных структур будет предложено принять участие в пятьдесят седьмой сессии WP.1 в марте 2009 года.

49. В новой резолюции A/RES/62/244 Генеральной Ассамблеи делается акцент на проблеме глобальной безопасности дорожного движения. Выраженная в данной резолюции поддержка предложения правительства Российской Федерации провести в этой стране первую всемирную конференцию на уровне министров по безопасности дорожного движения в ноябре 2009 года является важным новым элементом в повышении политической значимости этой эпидемии смертей и травматизма, связанных с дорожно-транспортными происшествиями. Эта конференция, в частности, могла бы дать

возможность странам согласовать региональные целевые показатели сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий. Действия:

Секретариат ЕЭК ООН и WP.1 будут оказывать российскому правительству всяческое возможное содействие в деле подготовки этого исторического мероприятия, включая предоставление выступающих, материалов для подготовки документов этого мероприятия, предлагаемого текста заключительного заявления, содействия в обеспечении охвата всех министров транспорта и т.д.

50. База статистических данных ЕЭК ООН о дорожно-транспортных происшествиях, а также подборка положений национального законодательства, касающихся безопасности дорожного движения, являются тем инструментарием, который Рабочей группе WP.1 следует использовать для установления характера и/или оценки проблем и выявления путей их решения. Надежность данных в значительной мере зависит от отклика стран.

Действия:

WP.1 будет и далее расширять охват данных, укреплять регулярность представления и повышать надежность и эффективность статистики дорожно-транспортных происшествий ЕЭК ООН; то же самое относится и к подборке соответствующих положений национального законодательства.

51. Для того чтобы WP.1 была более доступной для всех стран - членов ЕЭК ООН и могла осуществлять деятельность на основе расширенного мандата, в качестве предварительного условия требуется наличие дополнительных - и особенно финансовых - ресурсов. Действия:

- a) проведение переговоров по отдельному соглашению с уже существующим Глобальным механизмом по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка для поддержания работы WP.1 по реализации намеченной ею деятельности, а также работы других региональных комиссий Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения;
- b) поощрение развития механизмов партнерства (или аналогичных форм сотрудничества), например, между компетентными органами, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения, в развитых странах и соответствующими компетентными органами в странах с переходной экономикой;

- c) стимулирование синергизма взаимодействия с основными проектами, финансируемыми ЕС, в регионе ЕЭК ООН (например, с проектом "Разработка координированных национальных транспортных стратегий в странах Центральной Азии", в рамках которого была создана Рабочая группа по безопасности дорожного движения) в целях извлечения максимальных выгод из опыта друг друга.

52. Следует уделять больше внимания привлекательному оформлению прошлых достижений и текущей деятельности WP.1 и их широкому пропагандированию/распространению. Действия:

- a) разработка интерактивного КД-ПЗУ, содержащего существующие документы (конвенции, резолюции), относящиеся к ведению WP.1. Этот КД-ПЗУ можно было бы распространять на всех важных мероприятиях, имеющих отношение к проблеме безопасности дорожного движения, и среди всех заинтересованных сторон;
- b) внесение вклада в разработку нового международного стандарта ИСО для систем управления в области безопасности дорожного движения и содействие обеспечению его применения;
- c) соединение вебсайта ЕЭК ООН с другими вебсайтами, имеющими отношение к проблеме безопасности дорожного движения;
- d) создание адресного списка WP.1/Безопасность дорожного движения и организация регулярных дискуссий в электронном формате с участием членов WP.1 на добровольной основе;
- e) подготовка наглядных пособий по правовым документам и сводам оптимальных видов практики, ориентированных на различные уровни восприятия и на различные целевые группы (например, представителей директивных органов, специалистов-практиков и т.д.);
- f) активное и целенаправленное пропагандирование WP.1 (самого форума и его достижений) и использование "зеленых книг" СБДД ООН как ценных инструментов, достойных использования.



**С. Возможные действия на среднесрочную перспективу  
(2011-2012 годы)**

53. WP.1 располагает всеми необходимыми знаниями/экспертным потенциалом и опытом для расширения своей роли и передачи ноу-хау в страны за пределами региона ЕЭК, что может также оказаться полезным другим региональным комиссиям Организации Объединенных Наций для наращивания потенциала и организации деятельности в области безопасности дорожного движения в их регионах. Действия:

- a) приглашение делегатов от всех региональных комиссий для участия в работе WP.1 и делегирование им полномочий пропагандистов деятельности WP.1 в их комиссиях;
- b) поощрение создания региональных групп по безопасности дорожного движения в рамках ЭКА, ЭСКЗА, ЭСКАТО и ЭКЛАК в целях сплочения государств-членов и укрепления сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами в области безопасности дорожного движения в соответствующих регионах;
- c) периодическая организация совещаний WP.1 за пределами Женевы с участием рабочих групп других региональных комиссий Организации Объединенных Наций;
- d) стимулирование и поощрение взаимодействия между СБДД ООН и региональными группами по безопасности дорожного движения в рамках региональных комиссий Организации Объединенных Наций.

54. Проект "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий" будет осуществляться пятью региональными комиссиями в сотрудничестве с другими международными организациями и НПО, работающими в области безопасности дорожного движения. Действия:

WP.1 будет вносить вклад в осуществление этого проекта и пропагандировать его результаты.

55. В свете того обстоятельства, что WP.1 является сегодня единственным действующим межправительственным органом в системе Организации Объединенных Наций, который конкретно занимается проблемой безопасности дорожного движения, она должна

выступать в качестве своеобразного позитивного катализатора и организатора контактов и сотрудничества между заинтересованными сторонами, способными содействовать повышению безопасности дорожного движения. WP.1 должна быть открыта для сотрудничества с другими рабочими структурами, деятельность которых имеет значение для безопасности дорожного движения, причем как в рамках системы Организации Объединенных Наций, так и вне ее. Действия:

Поощрять страны с переходной экономикой к участию в экспертных обзорах положения в области безопасности дорожного движения, выявлять соответствующих партнеров (например, эксперты-добровольцы, страны-доноры, Всемирный банк и т.д.) и содействовать налаживанию контактов между ними и странами.

Развивать синергизм взаимодействия между WP.1 и SC.1, начиная с совместной работы по внесению в Сводную резолюцию об облегчении международных автомобильных перевозок (CP.4) положений, касающихся обследований дорог (включая аспект безопасности).

#### **D. Возможные действия на долгосрочную перспективу (после 2012 года)**

56. Безопасность дорожного движения - это глобальная проблема, которая требует глобального решения. Часть этого глобального решения составляют существующие правовые документы, однако представляется целесообразным придать дополнительный импульс оперативным процессам разработки правил. Существующие своды оптимальных видов практики могли бы быть дополнены другими, научно обоснованными видами оптимальной практики в области обеспечения безопасности дорожного движения, применимыми странами с различным уровнем развития. Действия:

Рассмотрение вопроса о разработке глобального документа по безопасности дорожного движения, который охватывал бы реальные потребности, не охваченные другими (существующими) документами.

57. В 2006 году в целях облегчения распространения программ оценки состояния дорог (ПОСД) на страны с низким и средним уровнем доходов была разработана Международная программа оценки состояния дорог (МПОСД). Основываясь на утвержденной методологии, предполагающей использование трех стандартных протоколов, МПОСД позволяет осуществлять широкомасштабные программы повышения безопасности автомобильных дорог, на которых гибнет и получает серьезные травмы

большое число участников дорожного движения. Инициатива МПОСД способствует разработке таких местных моделей и решений, которые отвечают потребностям и интересам безопасности дорожного движения в участвующих развивающихся странах.

Действия:

Оценка всех аспектов и последствий возможного сотрудничества с МПОСД и, в зависимости от ее результатов, выражение готовности участвовать совместно с ней в обследованиях дорог на предмет их безопасности.

## **VI. ВЫВОДЫ**

58. Достижения WP.1 хорошо известны в регионе ЕЭК ООН и за его пределами. Проведено обновление Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года, и опубликованы их сводные тексты. Сводные резолюции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, содержащие полезные своды оптимальных видов практики, также приведены в соответствие с последними изменениями в области безопасности дорожного движения.

59. Предлагаемый План действий содержит в себе различные возможные подходы и конкретные виды деятельности, которые могут быть включены в будущую работу WP.1. После рассмотрения и вынесения решения в рамках WP.1 окончательный документ будет представлен для одобрения Комитету по внутреннему транспорту в качестве программы работы WP.1.

60. Предполагается, что этот стратегический документ будет регулярно подвергаться обновлению и адаптации с учетом тех стремительных изменений, которые происходят в области безопасности дорожного движения на международном и национальном уровнях.

61. Ожидается, что страны-члены представят в секретариат дополнительные указания в отношении дальнейших путей продвижения вперед, учитывая при этом, что для осуществления ряда предлагаемых действий в распоряжение секретариата ЕЭК ООН, а также других региональных комиссий Организации Объединенных Наций требуется предоставить дополнительные ресурсы.

-----