



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Семьдесят четвертая сессия

Женева, 21–24 марта 2017 года

Пункт 5 d) предварительной повестки дня

**Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1):
предложения по поправкам, касающиеся
принципов использования механических
двухколесных транспортных средств (МДТС)**

Принципы использования механических двухколесных транспортных средств для стран Юго-Восточной Азии и других стран с низким и средним уровнем доходов

**Представлено Председателем WP.1 и Институтом по изучению
проблем дорожного движения (ИРТЕ)***

Резюме

1. В настоящем документе содержатся принципы повышения безопасности механических двухколесных транспортных средств (МДТС) в странах Юго-Восточной Азии и других странах с низким и средним уровнем доходов, в которых наблюдается быстрый рост использования механических транспортных средств.
2. Настоящий документ следует положить в основу для включения оптимальных видов практики и рекомендаций по безопасности МДТС для стран Юго-Восточной Азии и других стран с низким и средним уровнем доходов в Сводную резолюцию о дорожном движении (СР.1).

* Настоящий документ был представлен с задержкой в связи с несвоевременным получением материалов из других источников.



I. Введение

A. Справочная информация

1. Использование механических двухколесных транспортных средств (МДТС) – общераспространенная, популярная и набирающая масштабы практика во всем мире. Более широкое использование этих транспортных средств – мотоциклов, мотороллеров и мопедов – в развивающихся и развитых странах обусловлено целым рядом факторов. Они включают урбанизацию и увеличение потребностей в мобильности и обеспечении доступа, наряду с доступностью по цене и гибкостью в использовании. К числу факторов, которые способствуют этому явлению, относятся низкокачественная инфраструктура для пешеходов и велосипедистов, ограниченные услуги общественного транспорта и расходы на автомобили. Кроме того, по мере повышения доходов приобретение мотороллера или мотоцикла становится первым реальным шагом на пути к обеспечению персональной мобильности. С учетом увеличения доли этого вида транспорта МДТС все чаще и чаще ассоциируются со смертельными и серьезными ранениями и представляют собой одну из крупнейших проблем в области безопасности дорожного движения со всеми вытекающими отсюда социальными, экономическими и персональными последствиями. Уязвимость пользователей МДТС обусловлена их взаимодействием с быстро движущимися автомобилями и грузовиками, относительно высокой скоростью, с которой они обычно двигаются по сравнению с другими уязвимыми участниками дорожного движения, и недостаточным уровнем как заметности, так и физической защиты.

2. Для того чтобы получить представление о масштабах проблемы безопасности МДТС в условиях дорожного движения в Юго-Восточной Азии, Статистический бюллетень Всемирной организации здравоохранения содержит данные, указывающие на то, что на 11 стран этого региона приходится самая высокая на глобальном уровне доля случаев ДТП со смертельным исходом – 30,4%. При этом 34% этих случаев смерти в Юго-Восточной Азии приходится именно на механические двухколесные транспортные средства. Кроме того, как представляется, показатель аварий с участием МДТС будет повышаться и впредь по мере быстрого расширения сети инфраструктуры и увеличения масштабов дорожного движения. В этой связи возникает необходимость в решении проблемы безопасности механических двухколесных транспортных средств с помощью правовых инструментов и надлежащей практики применительно к местным условиям.

3. По этой причине в данном документе признается, что в целях повышения безопасности МДТС на дорогах, можно сделать много различных предложений. Вместе с тем эти предложения могут обрести форму практических и применимых и целенаправленных стратегий, если в них будут приняты во внимание культурные и социальные условия, существующие в странах, затронутых этой проблемой, и если они будут «разработаны с учетом конкретного контекста в каждой стране». Столь же важно иметь в виду, что основное воздействие на безопасность оказывают такие факторы, как качество дорог, поведение водителей и культура безопасности в различных странах.

4. Тем не менее этот программный документ был разработан на основе обзора практики в Юго-Восточной Азии и в консультации с представителями ключевых заинтересованных сторон. В этой связи предполагается, что изло-

женные здесь принципы, концепции и варианты можно было бы передать странам, которые сталкиваются с аналогичными нуждами в области транспорта, которые встречаются и в других странах.

В. Передача и тиражирование соответствующих принципов

5. Этот программный документ был разработан на основе результатов обзора практики в Юго-Восточной Азии и в консультации с представителями ключевых заинтересованных сторон. Его следует рассматривать не только в качестве нормативного инструмента, но и в качестве соответствующей меры по созданию потенциала, имеющей первостепенное значение не только для Юго-Восточной Азии, но и для всех регионов мира. Поэтому настоятельно необходимо, чтобы все страны поддерживали и осуществляли эти директивные принципы, изложенные ниже. Также исключительно важно, чтобы эти страны наладили систему диалога на политическом уровне и способствовали обсуждениям и другим всесторонним действиям, ориентированным на МДТС, в целях создания базы знаний, имеющих отношение к безопасности этих транспортных средств.

II. Вопросы политики

А. Политика в области безопасности дорожного движения

6. Хорошо структурированная политика необходима для уточнения причастности и ответственности, а задачи должны быть прозрачными и соразмерными и точно отражать потребности участников дорожного движения. Такая политика должна учитывать варианты, приоритеты и устойчивость (экономическую, социальную и экологическую). Политика, касающаяся МДТС, должна быть четко ориентирована на безопасность дорожного движения и признавать ее в качестве основной цели. Она должна также входить в качестве одного из компонентов цельной концепции безопасности дорожного движения и предусматривать привлечение к ее осуществлению всех заинтересованных субъектов государственного и частного секторов. Политика, касающаяся МДТС, должна определяться соответствующими органами как на уровне государства, так и частного сектора. Политика, касающаяся МДТС, должна включать концепцию и задачи, которые ставятся перед всеми соответствующими организациями, цели, которые доводятся до сведения других сторон, и подробные стандарты. Политика, касающаяся МДТС, должна быть чувствительной к нуждам участников дорожного движения и отражать местный контекст, связанный с окружающими условиями (безопасность и шум) и потребностями общества (доступ и мобильность), а также культурные и религиозные характеристики. Политика, касающаяся МДТС, должна рассматриваться с точки зрения:

- мобильности;
- экономического роста и стабильности;
- благосостояния.

7. Она должна обеспечивать условия для здоровой жизни, придавать городам и поселениям открытый, безопасный и устойчивый характер и укреплять институциональную систему и сообщества. Политика, касающаяся МДТС, должна – в качестве части более широкой политики в области безопасности дорожного движения – способствовать созданию соответствующих институцио-

нальных структур (например, национального совета по безопасности дорожного движения, исполнительного агентства по безопасности дорожного движения и т.п.). Политика, касающаяся МДТС, должна строиться на принципах безопасного системного подхода (ECE/TRANS/WP.1/2014/6).

В. Правовые и нормативные соображения

8. Всесторонняя политика, регламентирующая безопасность МДТС, должна учитывать следующее:

- a) параметры инфраструктуры;
- b) участников дорожного движения:
 - i) подготовку водителей;
 - ii) водительские удостоверения (полноправные, временные/с испытательным сроком) и разрешения;
 - iii) страховку;
 - iv) защитное снаряжение;
 - v) правила использования защитных шлемов;
- c) подход к безопасности МДТС с точки зрения страхования;
- d) послеаварийные меры; и
- e) стандарты на транспортные средства.

9. Политика, касающаяся МДТС, должна предусматривать повышение осведомленности о МДТС в качестве законного транспортного средства. Она должна признавать преимущества использования МДТС в странах Юго-Восточной Азии и увязывать их с учетом конкретного увеличения потребностей этого региона и транспортных проблем. Роль, которую играют МДТС в городской и сельской системе транспорта, следует признавать, равно как следует признавать и их уязвимость и специфичные потребности в области безопасности.

С. Политика и финансирование

10. Политика, касающаяся МДТС, должна однозначно признавать, что жизнь человека бесценна и должна рассматриваться именно с этой точки зрения.

11. Как и любая другая политика в области безопасности, политика, касающаяся МДТС, должна увязываться с политикой в области здравоохранения. Для того чтобы ее можно было провести в жизнь, политика, касающаяся МДТС, должна быть обеспечена устойчивыми и надежными финансовыми ресурсами по линии государственного и частного секторов. Определенную роль в этом контексте могли бы играть новаторские механизмы финансирования, например второе поколение фондов для безопасности дорожного движения, социальные облигации (СО), а также такие механизмы, как налогообложение и ипотека. Между государствами, частным сектором, промышленностью, участниками дорожного движения и более широкими слоями общества следует развивать сотрудничество. Для поддержки разработки новых механизмов финансирования следует определить надлежащие финансовые и экономические модели. Эти модели должны давать возможность выявлять удовлетворительным образом потребности участников дорожного движения и всего общества в целом.

D. Распространение информации о политике

12. В распоряжение общества необходимо предоставлять – по официальным государственным каналам распространения информации – соответствующую документацию по вопросам этой политики. Эти программные документы следует доводить до сведения должностных лиц государственных и других органов, работающих в этой области.

III. Ключевые темы

13. Безопасность МДТС, как и любой другой вопрос безопасности дорожного движения, следует рассматривать с учетом трех основных компонентов, из которых она состоит:

- a) участников дорожного движения;
- b) инфраструктуры; и
- c) транспортных средств.



14. Эти составляющие можно более детально раскрыть следующим образом.

A. Поведенческие вопросы

15. Воздействие на поведение – это ключевой момент государственной политики. Поведенческие аспекты безопасности МДТС следует рассматривать с двух точек зрения: с точки зрения водителя и с точки зрения других участников движения. Зачастую акцент ставится на поведении водителя, хотя поведение других участников дорожного движения также имеет самое прямое отношение к последствиям с точки зрения безопасности МДТС. В этой связи весьма важно, чтобы политика, касающаяся МДТС, была нацелена в обязательном порядке на формирование у всех участников дорожного движения всесторонних навыков и знаний, которые воздействуют на их поведение в условиях дорожного движения. Именно в этой связи до сознания водителей следует доводить тот факт, что в качестве пользователей МДТС они уязвимы и что им необходимо действовать и реагировать должным и эффективным образом на угрожающие им факторы в целях обеспечения и повышения своей безопасности (и безопасности других пользователей).

1. Водитель

16. Как считается, основной причиной аварий с МДТС является ошибка водителя. Личное поведение водителя МДТС зависит от поведения других водителей, что может привести к формированию рискованных привычек, которые приобретают обычный характер, становятся привычной практикой поведения в той или иной стране или в том или ином конкретном городе. В этой связи необходимо решать такие проблемы, как заезд на автобусную полосу, скопление двухколесных транспортных средств впереди на линии остановки «стоп» перед перекрестком, чрезмерная перегрузка транспортного средства с грузом или пассажирами и снисходительность по отношению к тем, кто отвлекается, пользуясь мобильным телефоном во время управления транспортным средством, с помощью кампаний, посвященных безопасности дорожного движения, последовательной правоприменительной работы и других мер. Факты свидетельствуют о том, что улучшение видимости водителей МДТС способствует повышению их безопасности, однако основным направлением работы по повышению видимости МДТС является отношение к защитному снаряжению и использованию фар. Вместе с тем следует уделять должное внимание и решению тех проблем, которые возникают вследствие определенных подходов, которые трудно реализовать с финансовой точки зрения, таких как установка на МДТС системы АБС и защитное снаряжение для водителей, такое как куртки или шлемы.

2. Профессиональные услуги

17. Профессиональные услуги (например, таксомоторные перевозки, водители, которые развозят товары) с использованием двухколесных транспортных средств, следует регулировать и выдавать на них лицензии, притом что навыки и характер водителей должны быть достойными.

3. Другие участники дорожного движения

18. Для поощрения изменения стиля поведения среди других участников дорожного движения по отношению к МДТС – понимая при этом, что такое изменение обеспечить трудно, – нужно использовать соответствующие правовые инструменты. В них также должен признаваться тот факт, что другие пользователи, например пешеходы и велосипедисты, вполне могут оказаться более уязвимыми в случае столкновения с МДТС. Общая осведомленность о безопасности дорожного движения, наряду с подспудным чувством того, что человек не бессмертен, могла бы помочь этим пользователям вести себя в сложных условиях дорожного движения так, чтобы предохранить себя. Вместе с тем важно также относиться с полным реализмом к любым предлагаемым контрмерам. На поведение могут воздействовать также социальные, религиозные и другие факторы, которые могут указывать на необходимость дальнейшего обучения в плане изменения стиля поведения по отношению к МДТС. Попытаться изменить поведение людей в больших масштабах трудно. Одним из решений, как об этом свидетельствует работа группы по анализу стиля поведения из Соединенного Королевства (www.behaviouralinsights.co.uk), могло бы явиться использование более ограниченных действий и мер.

19. Водители более крупных автотранспортных средств должны быть объектом проводимых на регулярной основе адресных информационных кампаний, посвященных безопасности дорожного движения, которые обращали бы внимание на: а) признанный факт незаметности МДТС, в особенности в районе перекрестков, б) дисциплину на полосе движения и в) важную роль пользователей

МДТС, которую они играют в социально-экономическом развитии на уровне сообщества и страны.

С. Инфраструктура

20. Инфраструктура автомобильного транспорта – центральный фактор безопасности. Директивные органы должны обеспечивать, чтобы она поддерживалась в хорошем состоянии, чтобы на нее выделялись необходимые средства и чтобы она была удобной для МДТС. Механические транспортные средства относительно неустойчивы, и к тому же они уязвимы в случае аварий, вызванных ошибкой водителя или недостатками инфраструктуры. Этот двойной источник риска предполагает, что дороги следует строить с учетом потребностей МДТС и чтобы элементы, имеющие отношение к безопасности, были такими, чтобы снизить риск для пользователей МДТС за счет программ технического обслуживания и модернизации. В этой связи важно сделать так, чтобы соображения, касающиеся параметров инфраструктуры с точки зрения безопасности МДТС, были ориентированы на выявление причин дорожно-транспортных происшествий и вариантов их устранения на основе надежных инженерных принципов и удовлетворения потребностей автомобильного транспорта, расставленных в порядке их приоритетности.

1. Проектирование дороги

21. Для МДТС необходимо разработать соответствующие стандарты проектирования безопасной дороги на основе предсказуемой геометрии дороги, надлежащих условий видимости, поворотов с большим и постоянным радиусом закругления и принципов создания беспрепятственных зон. Одним из компонентов проектирования должно быть оборудование надлежащих и безопасных автостоянок для МДТС. Кроме того, все новые мероприятия по проектированию и техническому обслуживанию должны предусматривать аудиторские проверки безопасности, что предполагает должный учет воздействия на МДТС.

22. В целях повышения безопасности МДТС можно было бы рассмотреть несколько вариантов проектирования дорог. Хотя установки защитных барьеров следует избегать, все же в случае их использования они должны быть адаптированы к потребностям МДТС. Должное внимание следует обращать на тенденцию создания аварийных ситуаций в случае МДТС в районе Т-образных и У-образных пересечений. Углы входа в повороты должны составлять в пределах 30о–40о. Искусственные неровности следует избегать или делать их так, чтобы их воздействие было предсказуемым и слабым. Полосы для мотоциклов следует обустроить с учетом параметров движения и скорости МДТС.

2. Организация движения

23. Для регистрации и анализа дорожных условий, которые в Юго-Восточной Азии носят свою специфику, которую необходимо учитывать при разработке устойчивых решений, важно использовать установленные принципы и методы организации движения. Рабочая практика на основе эмпирических знаний местных условий должна подкрепляться аналитическими (т.е. теоретическими) концепциями и связанными с ними подходами. Любой вариант решения встретившихся проблем следует строить на основе надежных фактов (данных). В целях сведения рисков до минимума необходимо тщательно анализировать параметры движения и прогнозы.

3. Техническое обслуживание дорог

24. Для того чтобы сделать дороги для водителей МДТС более безопасными, важно обрабатывать поверхность дороги, на которой могут быть рытвины, наплывы разметки, грязь, глина, вода и другие источники опасности для водителей. Программы технического обслуживания дорог и соответствующие стандарты должны предусматривать решение проблемы заноса, состояния текстуры и выбора материалов. Одним из компонентов технического содержания должно быть устранение участков дороги повышенной опасности. Дороги, оснащенные дорожными информационными указателями и придорожным оборудованием, и профиль которых в большей степени подходит для водителей более крупных транспортных средств, которые могут создавать опасность для водителей МДТС, следует оценивать и принимать соответствующие меры, позволяющие повысить безопасность. Необходимо устранять те дефекты дороги, которые создают на поверхности неровности, а также поврежденную систему дренажа и сливов. Исключительно важное значение имеет светоотражающая дорожная разметка в сельских районах.

4. Регулирование и управление спросом в области автотранспорта

25. Проблема увеличения числа МДТС на дорогах также нуждается в решении за счет соответствующих вариантов нормативного регулирования в качестве более широких стратегий управления спросом, имеющих целью регулировать спрос на автотранспорт посредством максимального использования существующей инфраструктуры. Эти меры могут включать полосы, предусмотренные только для мотоциклов, вынесенные вперед линии/зоны «стоп», «канализацию» использования нанесенной дорожной разметки, регулирование продольной и поперечной дистанций, регулирование ограничений скорости (например, 30 км/ч). Обустройство отдельных полос движения для МДТС может включать пересечения на разных уровнях и общие полосы движения с дополнительным пространством на внешней стороне дороги. Автотранспортным органам следует также изучить возможность использования отдельного дорожного знака для МДТС.

D. Вопросы, касающиеся транспортных средств

26. МДТС или любые иные модификации должны удовлетворять минимальным стандартам безопасности, причем этот момент приобретает все большую важность по мере их старения. В этой связи необходимо предусмотреть соответствующие правила, которые были бы ориентированы на обеспечение максимальной безопасности для водителей и пассажиров. Кроме того, необходимо предусмотреть дополнительные директивные меры и соответствующую практику, которые обеспечивали бы соблюдение этих правил.

1. Стандарты и правила в области безопасности

27. Директивные документы и правила безопасности должны разрабатываться с учетом местных особенностей. Эти стандарты и правила должны строиться на основе международной передовой практики, учитывать местные обстоятельства и затем адаптироваться с учетом социальных, экономических, экологических и поведенческих воздействий на безопасность МДТС. Соблюдение стандартов должно обеспечиваться на законодательном уровне.

2. Улучшение конструктивных особенностей МДТС

28. Для того чтобы конструктивные особенности МДТС можно было видоизменять в целях отражения самых последних достижений, которые позволяли бы исключать элементы, сопряженные с риском для безопасности, необходимо наладить сотрудничество между изготовителями, специалистами-практиками, директивными органами и исследователями. Новаторские конструктивные особенности, которые учитывают проблемы мобильности в странах Южной и Юго-Восточной Азии, следует поощрять при условии, что они соответствуют нормам безопасности. Такие конструктивные особенности должны распространяться на транспортировку как людей, так и грузов.

Е. Снижение уровня смертности и травматизма, обусловленного использованием МДТС

29. Смертность и травматизм, связанный с механическими двухколесными транспортными средствами, можно ассоциировать с разноплановыми причинами, такими как поведение, конструктивные особенности и воспринимаемый риск. Вместе с тем основным моментом в процессе анализа способов предупреждения аварий и дополнительного смягчения их последствий является использование соответствующих средств безопасности и послеаварийной медицинской помощи.

1. Стандарты на защитные шлемы и другие защитные средства

30. Защитные средства для пользователей двухколесных транспортных средств (водителей и пассажиров на заднем сиденье) должны как минимум включать шлемы. Другие защитные средства должны включать перчатки и сапоги, а также куртки и брюки, изготовленные из материалов, имеющихся на местах. Стандарты на шлемы должны быть обязательными.

31. Широко распространенные различия в правилах, стандартах и других директивных документах следует согласовывать с помощью соответствующих мер по стандартизации и гармонизации. Эта работа должна производиться с учетом местных традиций и религиозных мнений. Впоследствии важно предусмотреть, чтобы отдельные страны разработали соответствующие планы в целях принятия необходимых стандартов и правил.

2. Медицинская помощь на месте аварии

32. Исключительно важное значение имеет оказание оперативной и эффективной помощи лицам, пострадавшим в авариях с МДТС. Быстрое медицинское вмешательство и доставка в подходящее медицинское учреждение – непреложный фактор восстановления здоровья и снижения вероятности летального исхода для человека, серьезно пострадавшего в аварии.

3. Оказание медицинской помощи и последующие меры

33. Для того чтобы можно было глубже проанализировать процесс восстановления здоровья пациента с момента аварии, каждый травматологический центр, в который поступают раненые, должен вести специальный журнал регистрации пострадавших в результате ДТП с участием МДТС с указанием ранений и исхода лечения. Этот журнал должен быть стандартным для всех таких медико-санитарных учреждений. Кроме того, полученную таким образом информацию необходимо направлять в центральную базу данных для анализа в целях

выявления характера, особенностей и более глубокого понимания медицинских факторов, которые могли бы способствовать разработке соответствующей политики в области здравоохранения.

Е. Соображения, касающиеся обучения

34. Разумная система обучения участников дорожного движения – непреложный фактор создания соответствующей базы для развития навыков, которые содействуют повышению безопасности для всех. Важно иметь в виду, что навыки развиваются и доводятся до совершенства за счет практики. Поэтому до проверки на выдачу водительского удостоверения нужен достаточный период обучения.

35. Следует признать, что обучение и проверка – это всего лишь один элемент системы выдачи разрешения для водителя и что для строгого соблюдения стандартов требуется надлежащая система правоприменения.

36. Стандарты на обучение и проверку должны охватывать следующее:

- транспортные средства, которые могут использоваться для вождения;
- лиц, которые могут управлять ими;
- время и место, когда и где их можно использовать;
- процессы, необходимые для того, чтобы выполнить то, что указано выше.

37. Хотя следует признать, что в этой связи можно использовать различные подходы, все же надлежащая практика предполагает, что система обучения и проверки должна включать следующие ключевые компоненты:

- Реалистичная классификация транспортных средств по группам.
- Административные элементы, необходимые для этой системы (срок действия, возобновление срока действия, повторная проверка, определение соответствующих этапов и т.д.).
- Минимальный возраст на получение водительских прав.
- Квалификационные требования, включающие поведение, знания, навыки и понимание того, что нужно осторожному и ответственному водителю.
- Соответствующий набор стандартов с учетом этих квалификационных требований, касающихся:
 - характеристик осторожного и ответственного водителя и пассажира;
 - содержания обучения;
 - инструкторов, которые его проводят.
- Рабочие процедуры и стандарты, охватывающие содержание, место и продолжительность проверок на умение управлять и набор, подготовку, квалификацию, надзор, контроль и повышение квалификации лиц, которые проводят экзамены на вождение.
- Что происходит после проверки: санкции, последующая проверка или дополнительное обучение для устранения ошибок, ограничения.

38. Проверка на умение управлять должна как минимум содержать:
- теоретическую проверку на основе правил дорожного движения и учебных материалов с использованием большого набора официально утвержденных вопросов, который не является общедоступным;
 - проверка на умение управлять мотоциклом с соблюдением правил безопасности, которая должна включать проверку правил безопасности, экстренное торможение, аккуратное контролируемое торможение, управление на поворотах, езда по «восьмерке», езда зигзагами и т.д.;
 - проверка на дороге в некоторых реальных условиях дороги и дорожного движения в течение не менее 25 минут. Содержание этих проверок следует уточнить.
39. Следует разработать учебные материалы, которые должны включать:
- правила дорожного движения для всех групп участников дорожного движения (включая правила и оптимальные виды практики использования дорог);
 - образовательные материалы (учебники, компакт-диски, приложения, онлайн-материалы) в качестве вспомогательных материалов для тех, кто учиться управлять, и справочных материалов для тех, у кого уже есть водительское удостоверение;
 - подборка вопросов для теоретической проверки (но кроме тех, которые будут в ходе проверки, и кроме ответов).
40. В тех странах, где таких стандартов нет, в идеальном случае необходимо провести исследования в целях разработки набора соответствующих стандартов (требований к компетенции) на основе фактологических данных, охватывающих:
- поведение, знания и понимание того, что нужно осторожному и ответственному водителю;
 - проведение обучения;
 - инструкторов;
 - экзаменаторов;
 - проверку на умение управлять транспортным средством.
41. Следует обратить внимание на включение в ходе обучения и проверки соответствующих факторов опасности.
42. Ученики, обучающиеся вождению мотоциклов, должны носить защитную одежду (в дополнение к шлему), хорошо заметную куртку, иметь на своей машине соответствующий знак, указывающий на то, что они ученики, и сопровождаться квалифицированным инструктором по вождению мотоциклов, который всегда должен быть на радиосвязи. У одного и того же инструктора должно быть не более двух учеников.
43. Кроме того, поддержка и стимулирование в обучении вождению должна оказываться отраслью и страховыми компаниями. В связи с тем что центральное место в эффективности подготовки занимает качество обучения, квалификация инструктора должна регламентироваться в качестве одного из компонентов всей системы обучения в целом.

1. Водитель

44. В случае МДТС обучение на этапе до получения водительского удостоверения должно включать технические навыки вождения, такие как маневры и соответствующие действия в порядке реагирования на изменяющиеся условия дорожного движения, а также важность использования защитной одежды и снаряжения. В то же время обучение должно проводиться с акцентом на подходы к безопасности, осторожности во время вождения и восприятию опасности.

45. Кроме того, необходимо предусмотреть дополнительное обучение, которое можно легко провести после получения водительских прав и которое должно быть сосредоточено на выявлении любых действий, которые могут войти в привычку и отрицательно сказаться на безопасности, и на восстановлении осведомленности о наличии рисков и необходимости осторожного вождения.

2. Другие участники дорожного движения

46. Все другие участники дорожного движения несут ответственность за свою собственную безопасность и за безопасность других пользователей дороги. Во время обучения на этапе до получения водительских прав, те пользователи, которые не водят МДТС, должны быть осведомлены об уязвимости пользователей МДТС, лучше понимать, где и когда могут случаться аварии с пользователями МДТС, и приобретать надежные знания о рисках и навыки восприятия опасности.

Г. Управление системой данных

47. Система данных и управление ими – это центральный элемент принятия решений на основе потребностей. По этой причине правительства и государственные организации, которые занимаются данными, касающимися безопасности МДТС, должны выявлять и последовательно использовать данные, имеющие отношение к их основным обязанностям и потребностям. Данные должны давать возможность принимать решения как минимум по следующим двум функциям: а) стратегическое планирование и б) осуществление, операции и оценка.

48. Данные о МДТС следует собирать для: а) расследования дорожно-транспортных происшествий и б) выяснения причинно-следственных связей. В идеальном случае эти два набора данных должны быть полностью объединены. Это трудная задача, поэтому правительства и государственные организации, занимающиеся вопросами безопасности МДТС, должны как минимум стремиться обеспечивать стандартизацию и согласование системы обмена данными.

49. Система данных и управления ими должна носить устойчивый характер. Выбор данных следует производить на основе: а) их уместности в связи с соблюдением основных обязанностей, потребностей и приоритетов соответствующих организаций, б) соответствия текущим потребностям и ресурсам, в) достоверности и г) доступности.

50. Анализ данных должен давать возможность разработки показателей эффективности МДТС, которые позволят определять количественно, контролировать и оценивать связанные с ними стратегии и планы в области безопасности дорожного движения.

1. Стандартизация данных о дорожно-транспортных происшествиях

51. Данные о дорожно-транспортных происшествиях должны помочь понять, где происходят такие происшествия, характер этих происшествий и обстоятельства, в которых они произошли. С помощью таких данных можно обобщить и проанализировать характеристики, причинно-следственные связи, смягчающие факторы, особенности участков дороги повышенной опасности и другие важные вопросы, связанные с авариями, для того чтобы понять их и проводить работу по предупреждению похожих случаев. Сбор достоверных и надежных данных по каждому дорожно-транспортному происшествию должен обеспечить четкую и истинную картину распределения и деталей аварийных ситуаций на дорожной сети той или иной страны. Данные следует собирать на последовательной и надежной основе, а анализом базы данных должны заниматься подготовленные сотрудники, которые понимают оттенки смысла многочисленных аспектов статистики о дорожно-транспортных происшествиях.

2. База данных о дорожно-транспортных происшествиях

52. Важно обеспечить, чтобы в рамках одной и той же базы данных статистика по одним авариям была сопоставима со статистикой по другим авариям. Это можно сделать посредством налаживания совместной работы соответствующих органов (полиции, органов общественного здравоохранения, местных и национальных органов и научно-исследовательских кругов) с целью согласовать характер и содержание соответствующих формуляров сбора данных, которые будут использоваться в случае каждой аварии будь то со смертельным исходом или с серьезным или незначительным ранением хотя бы одного причастного к ней человека. Для того чтобы обеспечить заполнение таких формуляров в течение соответствующего временного интервала (скажем, в течение 24 часов) после аварии, необходимо ввести в действие соответствующее законодательство. В качестве еще одного обязательного аспекта процесса сбора данных следует создать соответствующий механизм проверки точности данных в каждом формуляре.

53. В связи со стандартизацией собранных данных нужны надежные системы хранения и запроса полученной информации. Необходимо создать базы данных на основе ГИС, которые позволяли бы анализировать данные на различных уровнях понимания, например на уровне конкретного географического района, в пределах указанного участка дорожной сети или в районе заранее определенного типа перекрестка в какой-либо установленной зоне. Эти данные должны извлекаться по запросу, который позволяет группировать их по авариям с конкретными характеристиками и по тем из них, которые относятся к категории «выбросов» в сравнении с другими авариями, для которых характерны общие особенности. Обилие данных анализа, которые можно извлечь из таких баз данных, не следует недооценивать в качестве ключевого фактора разработки решений в области безопасности дорожного движения.

IV. Устойчивая безопасность МДТС

54. Концепция устойчивой безопасности МДТС должна систематически рассматриваться в соответствующих директивных документах с точки зрения:

- экономической и финансовой устойчивости;
- экологической устойчивости;
- социальной устойчивости.

55. Экономическую и финансовую устойчивость следует рассматривать с точки зрения повышения эффективности и результативности в рамках комплексного директивного подхода и привлечения соответствующих заинтересованных сторон, промышленности и участников дорожного движения к стратегическому планированию безопасности МДТС в условиях дорожного движения. Экологическая устойчивость должна быть ориентирована на рассмотрение тех аспектов безопасности МДТС, которые создают угрозу для здоровья людей, на связанные с ней расходы и доходы, на использование местных знаний и местных технологий и на последствия для дорожной безопасности климатических условий. Социальную устойчивость следует увязывать с гендерными предубеждениями против включения потребностей женщин в процесс разработки политики и планирования дорог, с затратоэффективными методами реализации политики в области безопасности дорожного движения применительно к МДТС и с участием общественности в процессе принятия решений.

A. Анализ затрат и выгод

56. Любой вариант повышения безопасности МДТС следует рассматривать на основе фактических данных, подтверждающих его эффективность в плане максимального повышения соотношения «затраты–выгоды». При необходимости, наряду с такими надлежащими экономическими методами в области транспорта, как анализ затрат и выгод и анализ экономического воздействия, следует использовать экономические и финансовые данные хорошего качества.

B. Исследования и разработки

57. Для того чтобы реализация политики, касающейся МДТС, носила устойчивый характер, она должна строиться на местных знаниях и опыте, накопленных по линии соответствующих программ в области научных исследований и разработок. Научно-исследовательские организации, университеты и отрасль должны создавать соответствующие схемы сотрудничества и налаживать международные связи как в пределах региона Южной и Юго-Восточной Азии, так и вне его в целях разработки методологий, конструктивных особенностей и материалов, которые следует адаптировать к специфике конкретных стран и которые должны соответствовать международным стандартам и дополнять их. Правительствам следует поддерживать эти программы за счет финансовых средств и вклада в натуральной форме.
