



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Семьдесят пятая сессия

Женева, 19–22 сентября 2017 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

**WP.1 и безопасность дорожного движения
в контексте целей устойчивого развития**

Вклад в разработку проекта стратегии Комитета по внутреннему транспорту

Записка Председателя WP.1

На прошлой сессии Комитет по внутреннему транспорту предложил рабочим группам рассмотреть вопрос о внесении вклада в разработку проекта стратегии КВТ, который будет рассмотрен Комитетом на его сессии в 2018 году. В основу настоящего документа, представленного Председателем Глобального форума, положена резолюция, одобренная Глобальным форумом на его семьдесят третьей сессии и КВТ на его семьдесят девятой сессии. На этом основании Глобальному форуму по безопасности дорожного движения предлагается рассмотреть вопрос о том, как наилучшим образом внести вклад в разработку предусмотренной стратегии Комитета по внутреннему транспорту.



I. Введение

1. В феврале 2017 года в ознаменование семидесятой годовщины ЕЭК ООН была принята резолюция министров¹, озаглавленная «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности». В этом документе была подчеркнута важность уделения приоритетного внимания мерам по решению задач устойчивого развития внутреннего транспорта и мобильности; в частности в контексте Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и по линии поддержки межправительственного многодисциплинарного сотрудничества в сфере транспорта и смежных с ним областях. Поэтому на своей семьдесят девятой сессии Комитет по внутреннему транспорту предложил рабочим группам более тесно взаимодействовать в деле реализации транспортно-ориентированных целей устойчивого развития.

2. В связи с этим Глобальному форуму по безопасности дорожного движения предстоит дать ответ, какой вклад он – опираясь на свою повестку дня и свой план работы – может внести в порядке содействия разработке стратегии в области внутреннего транспорта; эта стратегия станет предметом обсуждения Комитетом на его сессии 2018 года.

II. Контекст

3. Если взглянуть в ракурсе содействия развитию и прогрессу, то в глобальном контексте транспортная сфера несет в себе и часть проблемы, и часть решения. Данные о смертности на дорогах и о травматизме в результате ДТП, круто изменяющем судьбу жертв, наглядно свидетельствуют о том, насколько данная проблема актуальна в плане как общественного здравоохранения, так и задачи развития. Связанные с безопасностью дорожного движения и безопасной мобильностью потенциальные возможности концептуально закреплены – пусть подчас и опосредованно – во многих программах и стратегических документах Организации Объединенных Наций. Это неудивительно, ибо мы живем в новую эпоху преобразований. Технический прогресс и развитие цифровых технологий привели к созданию сетевого общества, в котором мы существуем, взаимодействуем и вынашиваем – к лучшему или худшему – перспективы, концепции и идеалы. Это верно не только для людей, но и институтов. По большому счету, обоснованность проводимой странами внутренней политики подтверждается тем фактом, что в ней находят отражение признанные во всем мире принципы и ценности, закрепленные в договорах, согласованных Договаривающимися сторонами и международными организациями.

4. В Декларации тысячелетия Организации Объединенных Наций² содержится международный призыв к тому, чтобы глобализация стала позитивным фактором³, причем с опорой на принципы солидарности, равенства, достоинства и уважения к природе. С тех пор реализуемые региональными комиссиями Организации Объединенных Наций стратегии в области развития играют важную роль в мобилизации международных усилий, направленных на достижение глобальных приоритетов и содействие устойчивому развитию. Как на региональном, так и национальном уровнях странам было предложено вести работу, ориентированную на обеспечение устойчивости, уменьшение неравенства, на надлежащую организацию управления и поддержание стабильности. Эти аспекты были выделены особо, ибо все они рассматриваются в качестве важней-

¹ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/Final_Resolution_ITC_70_years.

² Пункт 5. www.un.org/millennium/declaration/ares552e.htm.

³ См. также Монтеррейское соглашение, Конференция Организации Объединенных Наций по финансированию развития в Монтеррее.

ших компонентов, необходимых для постоянного повышения благосостояния людей⁴.

5. В недавнем стратегическом документе Организации Объединенных Наций^{5,6}, посвященном вопросам развития и «комфортности» населенных пунктов, транспорт рассматривается как один из ключевых факторов содействия социальной устойчивости. В контексте этой новаторской политики и исходя из общей цели, заключающейся в глобальном процветании, актуальная стратегия в области транспорта и безопасной мобильности приобретает архиважное значение. Не будь транспортные аспекты составной частью общей стратегии, невозможны были бы подвижки с установлением целей применительно к образованию, гендерному равенству, обеспечению устойчивой занятости в населенных пунктах (городах) и защите источников средств к существованию. Налицо связь с Целями в области устойчивого развития, а именно 3.6 и 11.2: сделать мобильность одним из ключевых факторов для позитивного определения качества жизни; и обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и устойчивости городов. Таким образом, в рамках перспективного подхода Организации Объединенных Наций безопасности дорожного движения отводится новая роль как значимому фактору социального развития и управления обществом.

6. В последней резолюции по безопасности дорожного движения⁷ обозначенный в контексте трех элементов (а именно экономического, социального и экологического) устойчивого развития комплекс всеобъемлющих, далеко идущих и ориентированных на человека реформаторских целей и задач был охарактеризован как «неразрывно связанный и неотделимый» от целевых показателей в области безопасности дорожного движения.

7. В последнее время, учитывая рост числа погибших на глобальном уровне, основной заботой являлось повышение значимости безопасности дорожного движения, с тем чтобы она рассматривалась в качестве общей проблемы, связанной с правами человека⁸. Поэтому безопасность дорожного движения необходимо квалифицировать как неоспоримый основополагающий принцип, имеющий непосредственное отношение к достоинству человеческой личности.

8. В этом новом контексте следствием усилий по стимулированию безопасности дорожного движения на глобальном уровне стало то, что обеспечение мобильности из сугубо административной задачи превратилась в задачу, имеющую политическую составляющую; и, более того, диктующую правительствам необходимость участвовать в «сквозных действиях», когда безопасность дорожного движения явно приобретает характер важного средства достижения цели. В силу всех указанных причин международные организации и их вспомогательные органы, занимающиеся вопросами безопасности на транспорте, приобрели особую значимость и вес, на них были возложены соответствующие обязанности и они несут глобальную ответственность.

III. Глобальный форум по безопасности дорожного движения

9. Глобальный форум по безопасности дорожного движения, действуя в рамках своего официального мандата, ведает всеми вопросами, связанными с Женевской конвенцией о дорожном движении 1949 года, Венской конвенцией о дорожном движении 1968 года и Венской конвенцией о дорожных знаках и сиг-

⁴ un.org/documents/ga/res/41/a41r128.htm.

⁵ habitat3.org/the-new-urban-agenda.

⁶ www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E.

⁷ Резолюция A/RES/70/260 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, озаглавленная «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», 2 мая 2016 года.

⁸ www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=21201&LangID=E.

налах 1968 года. Кроме того, он отвечает за два дополнительных свода обязательных для выполнения рекомендаций, известных как СР.1 (о дорожном движении) и СР.2 (о дорожных знаках и сигналах).

10. Будучи «блюстителем» международных принципов и правовых механизмов в области безопасности дорожного движения, Форуму надлежит стратегически подходить к оценке своей повестки дня. Поэтому в ней должны находить отражение различные аспекты мобильности, включая выгоды и трудности, связанные с технологическими достижениями. Это имеет исключительно важное значение для обеспечения того, чтобы – помимо предоставления в будущем в наше распоряжение усовершенствованной транспортной системы – новые автомобильные технологии развивались и внедрялись в рамках правил, отвечающих интересам безопасности всех (причем в первую очередь уязвимых) участников дорожного движения. В то же время принимаемые правовые документы и реализуемые стратегии в сфере безопасности дорожного движения также должны быть ориентированы на решения, дающие зримые результаты применительно, в частности, к многоаспектным динамическим контекстам, когда районы, где имеются лишь базовые условия, зачастую сосуществуют бок о бок с районами, где индустриализация и урбанизация идут полным ходом.

11. Тем не менее ясно, что в порядке обеспечения возможности для реализации общей стратегии достижения целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития, а также для ее практического воплощения в глобальном масштабе необходимо устранить разрыв между «концептуальной безопасностью дорожного движения», предусмотренной в рамках соответствующих договоров и правовых инструментов, с одной стороны, и «практической безопасностью дорожного движения», с другой; здесь имеется ряд сложностей, препятствующих внедрению и применению принципов безопасной мобильности.

12. Поэтому совершенно очевидно, что указанная стратегия служит не только цели ведения текущим состоянием договоров, конвенций и руководящих принципов. Напротив, ее «жизненная сила» и актуальность лишь прибывают от адаптации этих инструментов, с тем чтобы добиться изменений к лучшему; а отсюда логически вытекает и необходимость обеспечения безопасной, качественно новой мобильности.

13. В конечном итоге, безопасность дорожного движения надлежит рассматривать как основополагающую концепцию, зиждущуюся на едином базисе принципов и ценностей, всемерно подкрепляющих взаимосвязанные цели, ориентированные на повышение и защиту качества и ценности жизни во всех ее аспектах, включая стимулирование развития экономики и содействие созданию новых возможностей.

14. Эти цели уже фигурируют в принятой Глобальным форумом по безопасности дорожного движения резолюции⁹, которая была одобрена Комитетом по внутреннему транспорту на его последней сессии¹⁰.

15. В вышеупомянутом документе было указано, что хотя безопасность дорожного движения относится к числу глобальных проблем, стратегии ее обеспечения, как правило, должны реализовываться на местном уровне за счет расширения сотрудничества с участием ряда заинтересованных сторон.

⁹ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp1/ECE-TRANS-WP1-155e.pdf.

¹⁰ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/List_of_Decisions_79th_ITC_Final_eng.pdf.

IV. Элементы вклада в разработку

16. В данном контексте КВТ, будучи комитетом, отвечающим в ЕЭК ООН за транспорт, и имея в числе своих вспомогательных органов Глобальный форум по безопасности дорожного движения, располагает отныне более широкими возможностями, но и несет большую полноту ответственности как мировой лидер в деле выработки руководящих указаний.

17. Если говорить о достижении этой цели, то последовательное и тесное сотрудничество между КВТ/ЕЭК и региональными комиссиями, безусловно, имеет первостепенное значение для обеспечения возможности реализации данной стратегии в тех сферах, где надлежащее осуществление политики в области безопасности дорожного движения способно привести к желаемым изменениям, равно как для обеспечения того, чтобы намеченные усилия послужили катализатором экономических и общественных преобразований.

18. Кроме того, координация с другими международными субъектами будет лишь способствовать высечиванию глобального статуса КВТ. Вовлечение в работу соответствующих структур, заинтересованных в сопричастности важному делу продвижения правил и принципов будущей безопасной мобильности, также придаст перспективному видению КВТ новый вес и, в конечном счете, обеспечит возможность его популяризации на региональном уровне. В контексте этого синергического процесса КВТ будет выступать в качестве глобальной платформы, возглавляя работу над глобальным подходом к регулированию и новыми специальными проектами по наращиванию потенциала. Это позволит заручиться непосредственным участием большого числа учреждений и авторитетных структур, а также откроет возможности для приложения взаимодополняющих усилий по оформлению предусмотренной в рамках целей 3.6 и 11.2 архитектуры, отвечающей задачам политики в области мобильности.

19. Стратегия КВТ, несомненно, будет способствовать достижению связанных с транспортом целей, систематизации общей вовлеченности, равно как обеспечению устойчивости смежных мер политики и целенаправленных мер регулирования. Благодаря этому, само собой разумеется, произойдет укрепление и других факторов, а именно в плане улучшения и расширения доступа к медицинскому обслуживанию, образованию, занятости, инвестициям, а также возможностям роста и управления ресурсами.

20. Все эти шаги будут способствовать формированию более здорового, более просвещенного и процветающего мира; короче, более совершенного мира, который – к тому же – будет более стабильным и безопасным.