



## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

#### Восемьдесят вторая сессия

Женева, 25–28 февраля 2020 года

Пункт 4 h) предварительной повестки дня

#### Стратегические вопросы горизонтальной или нормативной политики: Безопасность дорожного движения

### Процесс оценки системы безопасности дорожного движения

#### Записка секретариата

Оценка национальной системы безопасности дорожного движения (ОСБДД) заключается в оценке прогресса и потребностей той или иной страны в деле совершенствования своей системы организации и обеспечения безопасности дорожного движения, определяемой по числу участников дорожного движения, которые погибли или получили серьезные ранения в течение определенного периода времени. Ее цель состоит в оказании помощи странам:

- в определении состояния, прогресса и недочетов в области безопасности дорожного движения;
- в совершенствовании системы управления в области безопасности дорожного движения;
- в содействии непрерывной координации и сотрудничеству между заинтересованными сторонами в деле оптимального использования концепции системы безопасности и прогресса в соответствии с общими целями Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и целевыми показателями в области устойчивого развития;
- в определении приоритетности задач.

Комитет может при желании **рассмотреть и по возможности принять** порядок и подход к ОСБДД, содержащийся в настоящем документе, в качестве одного из инструментов, который позволит дополнить усилия государств-членов и договаривающихся сторон в деле укрепления своих национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения и тем самым еще больше укрепить вклад Комитета в проводимую в настоящее время работу по повышению показателей в области безопасности дорожного движения во всем мире.



## **I. Что представляет собой оценка системы обеспечения безопасности дорожного движения**

1. Оценка системы безопасности дорожного движения (ОСБДД или «оценка») представляет собой оценку прогресса и потребностей той или иной страны в деле совершенствования своей системы организации и обеспечения безопасности дорожного движения, которая определяется по числу участников дорожного движения, которые погибли или получили серьезные ранения в течение определенного периода времени. В основу ОСБДД положен всесторонний анализ существования и функционирования соответствующей национальной системы обеспечения безопасности дорожного движения, включая учреждения, законодательство, правоприменительную деятельность, образование, политику, инфраструктуру и связи с системой международной нормативно-правовой поддержки (конвенции Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения). Концептуальные рамки анализа и оценки обеспечиваются Глобальным рамочным планом действий по безопасности дорожного движения (ГРПД).

### **Цель**

2. Цель оценки – помочь странам:

- определить состояние, прогресс и недочеты в области безопасности дорожного движения;
- улучшить свою систему обеспечения безопасности дорожного движения путем создания базовых условий и разработки конкретных рекомендаций в целях более эффективного и результативного осуществления институциональных и программных мер;
- содействовать непрерывной координации и сотрудничеству между заинтересованными сторонами в деле оптимального использования концепции системы безопасности и прогресса в соответствии с общими целями Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и целевыми показателями в области устойчивого развития;
- определять приоритетность тем задачам, которые позволят преодолеть кризис в области безопасности дорожного движения, и направлять национальные усилия и финансовые ресурсы на инвестиции с высокой отдачей, которые опираются на надежные, структурированные и последовательные результаты анализа и рекомендации.

## **II. Процесс оценки и его цели и задачи**

3. Эта оценка проводится по просьбе самой страны в качестве добровольного мероприятия.

4. Ее начинают с согласования структуры протокола между ЕЭК и/или соответствующими региональными комиссиями, с одной стороны, и высокопоставленными должностными лицами транспортных органов страны-кандидата, с другой.

5. В состав группы по оценке входят международные и, по мере необходимости, национальные эксперты. Группа по оценке применяет гибкий подход к удовлетворению потребностей той страны, в которой проводится оценка. В целях обсуждения проблем, возникающих в национальной системе безопасности дорожного движения, эта группа проводит, в соответствии с Глобальным рамочным планом действий по обеспечению безопасности дорожного движения (ГРПД), соответствующие совещания с национальными экспертами. Заключительный доклад группы содержит рекомендации по дальнейшему совершенствованию работы.

6. В целях повышения надежности и стратегического значения анализа и рекомендаций, которые должны быть подготовлены группой, проводится соответствующий коллегиальный обзор доклада.
7. Процесс ОСБДД состоит из пяти этапов:
  - a) подготовительная миссия;
  - b) миссия по оценке и проект доклада;
  - c) коллегиальное рассмотрение и утверждение доклада;
  - d) публикация;
  - e) этап осуществления, включая развитие потенциала.

#### **A. Подготовительная миссия**

8. Процесс начинается с того момента, когда та или иная страна обращается к соответствующей организации с просьбой провести обзор. Решение приступить к работе с какой-либо конкретной страной принимает соответствующая организация.
9. В ходе подготовительной миссии в данную страну секретариат проводит консультации с этой страной в целях анализа структуры оценки. После этого секретариат создает соответствующую группу по оценке, которая, как правило, включает правительственных экспертов (международная поддержка натурой), а также экспертов из числа сотрудников ЕЭК ООН и других региональных комиссий и прочих соответствующих международных организаций и учреждений, обладающих специальными знаниями, например Всемирной организации здравоохранения (компонент ухода за пострадавшими в результате дорожно-транспортных происшествий), Всемирного банка, Международной автодорожной федерации, Международного альянса за ответственное потребление алкоголя (ИАРД), Международной автомобильной федерации и научных кругов.

#### **B. Миссия по оценке и проект доклада**

10. После завершения подготовки группа по оценке отправляется в страну, в которой она будет проводить свою оценку, и встречается с представителями национальных и местных органов управления, неправительственных организаций (НПО) и частного сектора. Акцент в ходе совещаний ставится на оценку состояния системы безопасности дорожного движения в соответствии с планом оценки системы дорожной безопасности, а также контрольным списком и вопросником, который необходимо будет разработать на его основе. Кроме того, неоценимый опыт в работе группы по обзору могут внести и национальные эксперты.
11. На заключительном этапе миссии по оценке группа по оценке готовит целый ряд разделов, которые редактируются и компонуются в виде ОСБДД. Эти разделы содержат как описательную часть, так и целый ряд рекомендаций на предмет внесения улучшений в проблемные области.
12. Окончательный проект представляется на коллегиальное рассмотрение и утверждение (см. следующий этап).

#### **C. Коллегиальное рассмотрение и утверждение доклада**

13. На этом этапе доклад по ОСБДД подвергается соответствующему коллегиальному рассмотрению. В процессе этого рассмотрения обсуждение должно быть сосредоточено на некоторых важнейших программных вопросах, которые возникли в ходе ОСБДД, с уделением особого внимания выводам и рекомендациям, а также их выполнению на практике, в том числе при поддержке, оказываемой по линии Фонда.

14. На это совещание приглашаются эксперты страны (национальные эксперты), в которой проводится обзор. В целях усиления принципа причастности на национальном уровне и устойчивости последующих действий в конце этого обзорного совещания данный доклад должен быть принят страной, в которой проводится оценка.

15. По завершении коллегиального обзора и последующего утверждения доклада он дорабатывается и передается на этап публикации.

#### **D. Публикация и распространение**

16. Публикация полного доклада – последний этап процесса оценки. Стране, в которой проводилась оценка, может быть направлена просьба представить соответствующие новые факты и цифры. Секретариат вносит полученные поправки вместе с возможными изменениями, отражающими выводы, сделанные в процессе коллегиального рассмотрения. Эти доклады ориентированы в первую очередь на представителей директивных органов, однако они могут быть также нацелены и на все остальные субъекты, имеющие отношение к безопасности дорожного движения в той стране, в которой проводится обзор, равно как и в других заинтересованных странах.

17. По просьбе страны, в которой проводится обзор, организуется соответствующее мероприятие, посвященное данной оценке, в целях представления выводов доклада в интересах государственных органов, международного сообщества, НПО и других заинтересованных сторон. Это мероприятие обычно проводится в присутствии представителей средств массовой информации. Данное мероприятие дает возможность национальным субъектам, причастным к безопасности дорожного движения, обратить внимание на наиболее неотложные проблемы в области безопасности дорожного движения, получившие отражение в проведенной оценке состояния дел в этой области.

#### **E. Этап осуществления и развитие потенциала**

18. После публикации доклада страна, в которой был проведен обзор, приступает, при поддержке секретариата, к осуществлению последующих действий, которые, возможно, уже были определены на этапе оценки. Указанная поддержка может выражаться в форме мероприятий по укреплению потенциала и, в подходящих случаях, в форме мероприятий по линии Фонда по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций.

19. В порядке завершения цикла осуществления страна, в которой был проведен обзор, может направить отчет комитету по транспорту соответствующей региональной комиссии и руководящим органам ФБДД ООН, в котором отражается прогресс в деле выполнения рекомендаций ОБДД.

## Приложение

### Оценка системы обеспечения безопасности дорожного движения

#### Схема доклада\*

#### I. Резюме

Содержит основные выводы и рекомендации для директивных органов.

#### II. Основной доклад

##### A. Вступительная глава: Тенденции в области безопасности дорожного движения в стране и ключевые особенности

##### B. Глава 1: Оценка эффективности системы обеспечения безопасности дорожного движения

###### a) Действия со стороны руководства:

- сильные стороны;
- слабые стороны;
- недостающие элементы.

###### b) Действия по мониторингу:

- сильные стороны;
- слабые стороны;
- недостающие элементы.

###### c) Недочеты в оценке по сравнению с ГРПД, заключениями и рекомендациями.

##### C. Глава 2: Оценка эффективности системы повышения безопасности участников дорожного движения

###### a) Нормативно-правовая база по правилам дорожного движения для водителей транспортных средств:

- сильные стороны;
- слабые стороны;
- недостающие элементы.

###### b) Соблюдение и правоприменительная практика со стороны полиции и инспекторов:

- сильные стороны;
- слабые стороны;
- недостающие элементы.

---

\* В соответствии/сравнении с Глобальным рамочным планом действий по обеспечению безопасности дорожного движения (ГРПД).

- c) Обучение водителей и просвещение участников дорожного движения:
  - сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- d) Вспомогательные технологии, позволяющие и вынуждающие повысить безопасность пользователей:
  - сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- e) Международная нормативно-правовая поддержка:
  - сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- f) Недочеты в оценке по сравнению с ГРПД, заключениями и рекомендациями.

#### **D. Глава 3: Оценка эффективности системы повышения безопасности транспортных средств**

- a) Нормативно-правовая база: правила и стандарты, регламентирующие допуск транспортных средств к эксплуатации в условиях дорожного движения:
  - сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- b) Правоприменение:
  - сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- c) Просвещение/учебная подготовка:
  - сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- d) Технология:
  - сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- e) Международная нормативно-правовая поддержка:
  - сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- f) Недочеты в оценке по сравнению с ГРПД, заключениями и рекомендациями.

## **Е. Глава 4: Оценка эффективности системы повышения безопасности дорог**

- a) Нормативно-правовая база: Стандарты на проектирование, строительство, техническое обслуживание и сигнализацию дорог:
- сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- b) Правоприменение:
- сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- c) Просвещение и учебная подготовка:
- сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- d) Технология:
- сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- e) Международная нормативно-правовая поддержка:
- сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- f) Недочеты в оценке по сравнению с ГРПД, заключениями и рекомендациями.

## **Е. Глава 5: Оценка эффективности системы оказания первой помощи при ДТП**

- a) Нормативно-правовая база оказания первой помощи при ДТП:
- сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- b) Система страхования:
- сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- c) Правоприменение и надзор за работой спасательных служб:
- сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.

- d) Просвещение и учебная подготовка:
  - сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- e) Технология:
  - сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- f) Международная нормативно-правовая поддержка:
  - сильные стороны;
  - слабые стороны;
  - недостающие элементы.
- g) Недочеты в оценке по сравнению с ГРПД, заключениями и рекомендациями.

## **Г. Глава 6: Заключение и план действий в области безопасности дорожного движения**

### **III. Приложения**

**Приложение I:** Краткий обзор и тенденции на уровне страны.

**Приложение II:** Ключевые национальные показатели эффективности обеспечения безопасности дорожного движения.

**Приложение III:** Перечень соответствующих национальных документов, посвященных проблемам безопасности дорожного движения.

**Приложение IV:** Оценка сценариев стратегии в области обеспечения безопасности дорожного движения с использованием приложения SafeFITS<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS): анализ с помощью приложения SafeFITS в зависимости от наличия соответствующих показателей.