



ДОРОЖНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
ЗАВИСИТ ОТ НАС

Первая Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций

Повысить безопасность молодых участников дорожного движения

23-29 апреля 2007 года



Общая схема национальных кампаний за
безопасность дорожного движения в странах
Европейской Экономической Комиссии



ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ

Первая Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций

23-29 апреля 2007 года

Общая схема национальных кампаний за безопасность дорожного движения в странах Европейской Экономической Комиссии

Неделя с 23 по 29 апреля 2007 года была объявлена первой Глобальной неделей безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций. Она посвящается молодым участникам дорожного движения, включая молодых водителей, доля которых в числе жертв несчастных случаев на дороге непропорционально высока.

В ходе этой недели странам-членам Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций предлагается одновременно провести кампании за безопасность дорожного движения, посвященные молодым участникам дорожного движения. Более подробная информация о первой Глобальной неделе безопасности дорожного движения имеется на Веб-сайте ЕЭК ООН по следующему адресу: www.unecce.org/trans/globalroadsafetyweek



ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ

Нью-Йорк и Женева, 2007 г

ПРЕДИСЛОВИЕ

Начиная с 1990 года Европейская Экономическая Комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) организовала через регулярные промежутки времени четыре Недели безопасности дорожного движения, имеющие общую тему и общий лозунг для всех ее стран-членов. Общая цель этих кампаний – повлиять на поведение участников дорожного движения таким образом, чтобы добиться снижения количества и степени тяжести дорожно-транспортных происшествий и тем самым спасти человеческие жизни.

Для каждой кампании выбиралась своя тема. Так, тема первой Недели безопасности дорожного движения, проведенной в октябре 1990 года, гласила: “Безопасность движения – это жизнь”. В ходе второй Недели, организованной в апреле 1995 года, в качестве целевой группы были обозначены молодые участники дорожного движения. Тематика третьей Недели, проходившей в мае 2000 года, была ориентирована на уязвимых участников дорожного движения. Наконец, тема четвертой Недели, проходившей в апреле 2004, гласила: “Агрессивное поведение на дороге”.

Однако значение проблемы дорожной безопасности выходит за пределы региона ЕЭК ООН. Эта проблема касается сегодня всех стран мира. Вот почему Генеральная Ассамблея ООН, озабоченная постоянным ростом числа погибших и раненных в результате дорожно-транспортных происшествий, в своей резолюции A/RES/60/5 от 26 октября 2005 года вновь подтвердила необходимость уделить особое внимание проблемам дорожной безопасности и расширить с этой целью международное сотрудничество.

Именно в целях осознания всеми странами значения проблемы дорожной безопасности, Генеральная Ассамблея приветствовала предложение ЕЭК ООН организовать в апреле 2007 года первую Глобальную неделю дорожной безопасности, которая была бы ориентирована на молодых участников дорожного движения, включая молодых водителей, и предложила в связи с этим региональным комиссиям ООН и Всемирной организации здравоохранения совместно организовать такую Неделю дорожной безопасности. Эта Глобальная неделя должна послужить отправной точкой для действий не только на глобальном и региональном уровне, но, и прежде всего, - на национальном и местном уровне. Начало Глобальной недели дорожной безопасности будет положено проведением во Дворце Наций в Женеве двух крупных событий, а именно: Всемирной ассамблеи молодежи за безопасность дорожного движения 23-24 апреля 2007 года и, сразу после него, Глобального форума заинтересованных сторон за безопасность дорожного движения 25 апреля 2007 года.

В связи с этим я призываю все государства – члены ЕЭК ООН, международные правительственные и неправительственные организации, национальные организации и других партнеров, имеющих отношение к проблемам безопасности дорожного движения, принять активное участие в этой первой Глобальной неделе безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций с тем, чтобы она могла эффективно способствовать сокращению числа дорожно-транспортных происшествий, особенно среди молодежи, поскольку только в регионе ЕЭК ООН на дороге ежегодно погибает свыше 29 000 человек в возрасте от 0 до 24 лет. Необходимо поэтому сосредоточить все усилия и вести настойчивую работу по защите, подготовке и обучению молодых участников дорожного движения, что является важным не только для их безопасности, но и для безопасности всех участников дорожного движения.



Г-н Марек Белька
Исполнительный секретарь
Европейская Экономическая Комиссия

ЗАЧЕМ НУЖНА ГЛОБАЛЬНАЯ НЕДЕЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ?

Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) являются одной из мировых проблем, которая затрагивает все слои общества. Ежегодно около 1,2 миллиона человек во всем мире погибают в результате дорожно-транспортных происшествий. Это составляет более 2,1% всех случаев смертности в мире и сравнимо с числом смертей, вызванных такими главными «убийцами», как малярия и туберкулез. Кроме того, миллионы людей получают травмы и часто остаются инвалидами на всю жизнь. Около 85% смертей в результате дорожно-транспортных происшествий приходится на страны с низким и средним уровнем доходов, что обходится им в 1–1,5% валового национального продукта ежегодно.

Дорожная безопасность – результат целенаправленных усилий, предпринимаемых отдельными людьми и различными правительственными и неправительственными структурами. Важнейшее условие при этом – наличие политической воли. Успешное решение проблем дорожной безопасности зачастую является сегодня результатом принятия решений на самом высоком правительственном уровне.

В ряде стран с высоким уровнем доходов в последние десятилетия удалось снизить число ДТП, иногда на 50%, несмотря на все возрастающий парк автомобилей в этих странах. К сожалению, иным образом обстоит дело в развивающихся странах и странах переходного периода, где отмечен самый высокий уровень числа раненых и погибших, и где вопросам дорожной безопасности уделяется недостаточное внимание со стороны местных, муниципальных и национальных властей.

Вот почему, столкнувшись с падением дорожной безопасности в мире, самые высокие органы системы Организации Объединенных Наций выступили в поддержку усилий по преодолению международного кризиса безопасности дорожного движения.

Так, в 2003 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций впервые подняла данный вопрос и приняла с тех пор ряд резолюций, включая резолюцию 58/289 «Улучшение глобальной

безопасности дорожного движения». В данной резолюции Генеральная Ассамблея предложила, чтобы Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), действуя в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями ООН, обеспечила координацию действий в области безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций.

В последней на сегодня своей резолюции A/RES/60/5 от 26 октября 2005 года Генеральная Ассамблея ООН приветствовала прогресс, достигнутый в деле улучшения дорожной безопасности в мире, а также инициативы, предпринимаемые компетентными учреждениями Организации Объединенных Наций и их международными партнерами в этой области. Она предложила ВОЗ совместно с региональными комиссиями ООН организовать первую Глобальную неделю безопасности дорожного движения, идея проведения которой была впервые предложена Рабочей группой ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (WP.1).

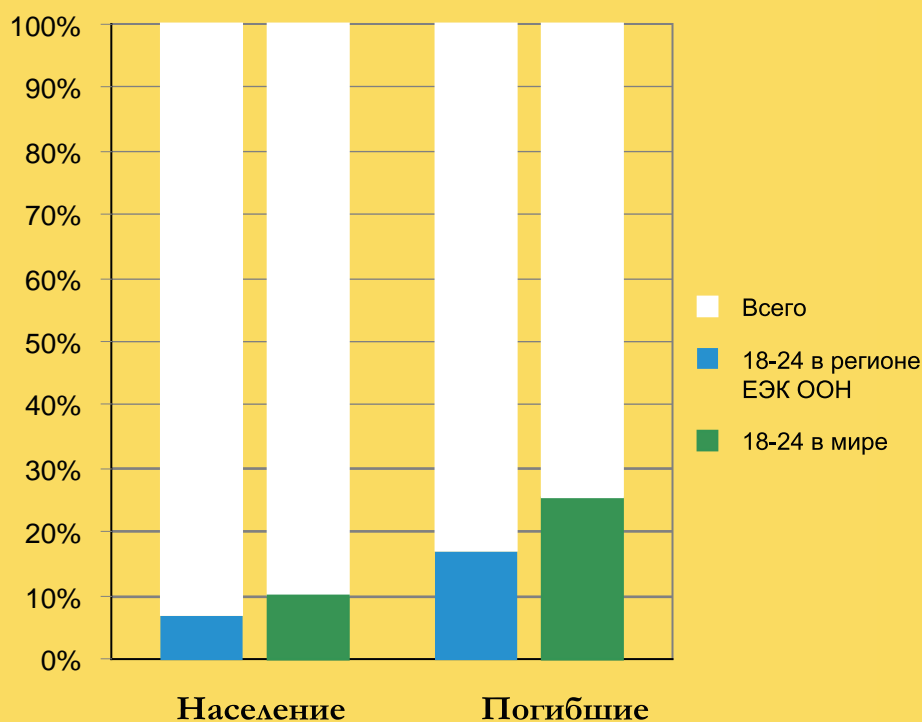
Первая Глобальная неделя безопасности дорожного движения ООН дает таким образом уникальную возможность, в первую очередь молодым участникам дорожного движения, глубже осознать возможные последствия ДТП. Кроме того, она содействует принятию мер, направленных на устранение основных факторов риска ДТП, таких как вождение в состоянии алкогольного опьянения, превышение скорости, отказ от пользования ремнями безопасности и шлемами.

Данная Неделя проводится по типу четырех недель дорожной безопасности проведенных ранее ЕЭК ООН (в 1990, 1995, 2000 и 2004 годах), другими словами, на общую тему и под общим лозунгом. Первая Глобальная неделя дорожной безопасности ориентирована на молодых участников дорожного движения, включая молодых водителей. Предполагается, однако, что хотя Неделя посвящена молодым участникам дорожного движения, включая молодых водителей, от ее проведения выиграют участники дорожного движения всех возрастов.

ПОЧЕМУ ИМЕННО МОЛОДЫЕ УЧАСТНИКИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ?

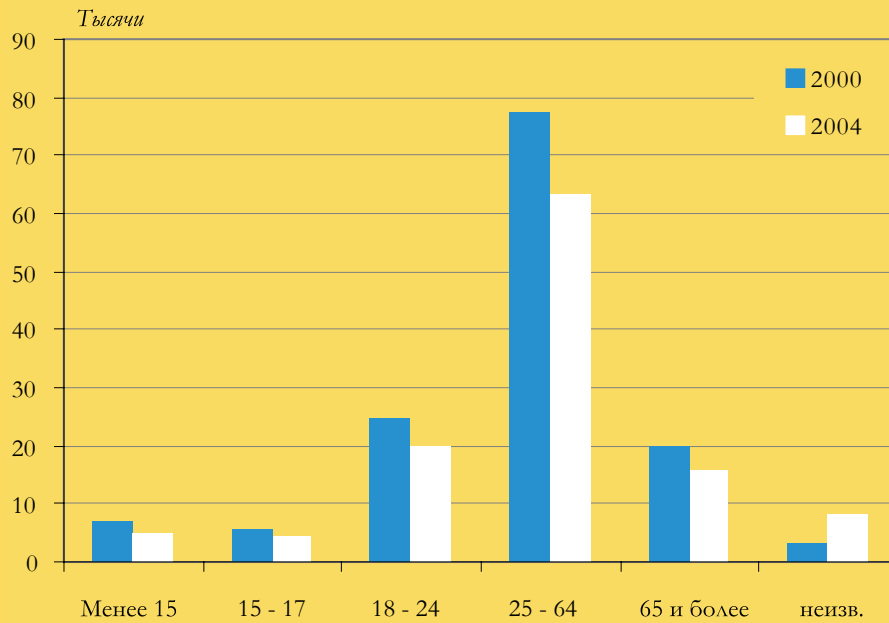
Потому что согласно статистике их число среди пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий непропорционально велико: так, доля молодежи в возрасте 18-24 лет составляет около 10% всего населения, а доля ее среди погибших в результате ДТП составляет 25%. В регионе ЕЭК-ООН эти доли составляют соответственно 7% и 17%.

Процент населения в возрасте 18-24 лет и доля этой возрастной группы среди погибших в результате ДТП, 2004 г.



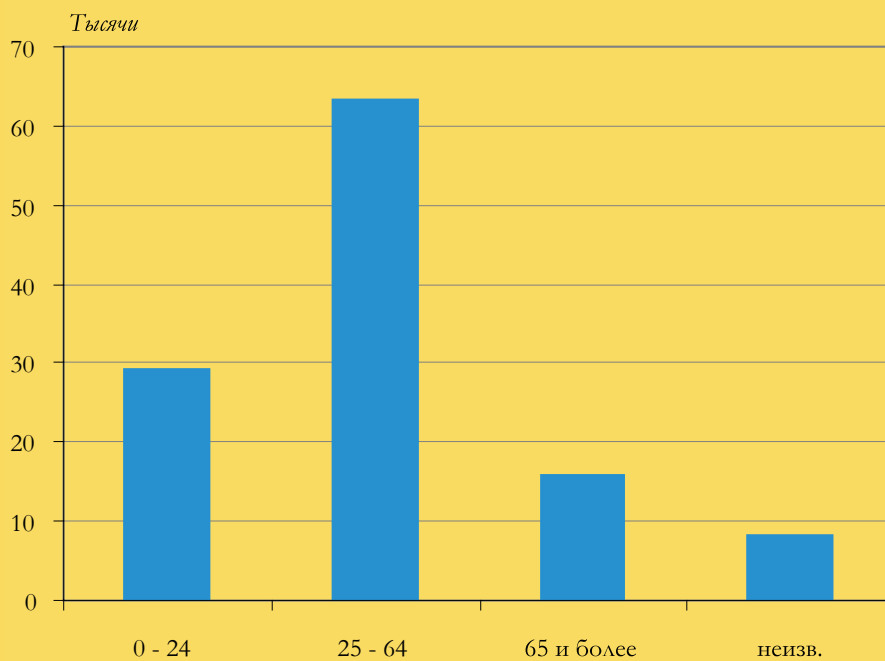
Потому что дорожно-транспортные происшествия - вторая главная причина смерти среди лиц в возрасте 5–25 лет. В этой возрастной группе вероятность погибнуть или получить травму на дороге примерно в три раза выше у молодых мужчин – пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов, неопытных водителей и пассажиров – чем у молодых женщин.

Погибшие в регионе ЕЭК ООН по возрастным группам, 2000 и 2004 г.г.



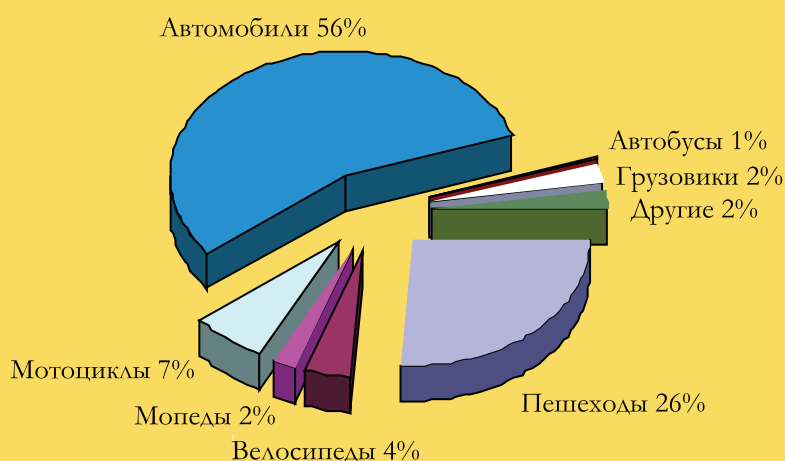
Потому что молодым водителям свойственно переоценивать свои возможности и возможности своего транспортного средства.

Погибшие в регионе ЕЭК ООН по возрастным группам, 2004 г.

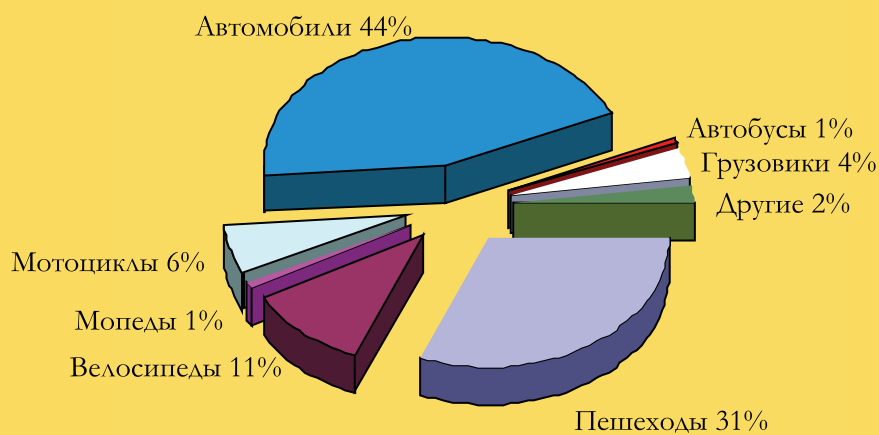


Потому что, несмотря на многочисленные кампании, призывающие к бдительности, молодые водители продолжают в большом числе становиться жертвами ДТП, особенно в выходные дни.

Погибшие в регионе ЕЭК ООН по категориям пользователей дорог, 2004 г.



Погибшие в регионе ЕЭК ООН в возрасте от 0 до 24 лет по категориям пользователей дорог, 2004 г.



СОСТОЯНИЕ ДЕЛ С ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ В РЕГИОНЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

В целом число погибших и раненых в результате ДТП в регионе ЕЭК ООН снижается, несмотря на постоянно возрастающее количество транспортных средств. Хотя в течение последних тридцати лет интенсивность движения увеличилась в четыре раза, число погибших на дороге снизилось в среднем наполовину. Это доказывает, что усилия, направленные на улучшение дорожной безопасности, предпринимаемые в различных странах, принесли и продолжают приносить результаты.

Однако эта тенденция далека от реальности в некоторых частях региона ЕЭК ООН, где еще предстоит переломить ситуацию и улучшить состояние дел с безопасностью дорожного движения. Например, согласно приводимой ниже статистике, в странах восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии число погибших на дорогах в период с 2000 по 2004 год возросло, в то время как оно снизилось во всех других субрегионах ЕЭК ООН.

Подобным же образом соотношение между числом погибших и количеством участвующих в движении транспортных средств в странах Юго-Восточной Европы в 2004 году показывает, что число погибших на миллион транспортных средств почти в три раза выше, чем в Европейском Союзе-25. Однако по-настоящему драматическая ситуация сложилась в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, где число погибших на миллион транспортных средств почти в восемь раз превышает этот показатель в Европейском Союзе-25.

Причины такой ситуации многочисленны. В указанных регионах плохое состояние дорог и транспортных средств все еще является значительным фактором риска. Однако во всех субрегионах и странах ЕЭК основным фактором риска остается человеческий фактор. Исследования показывают, что основной причиной дорожно-транспортных происшествий является

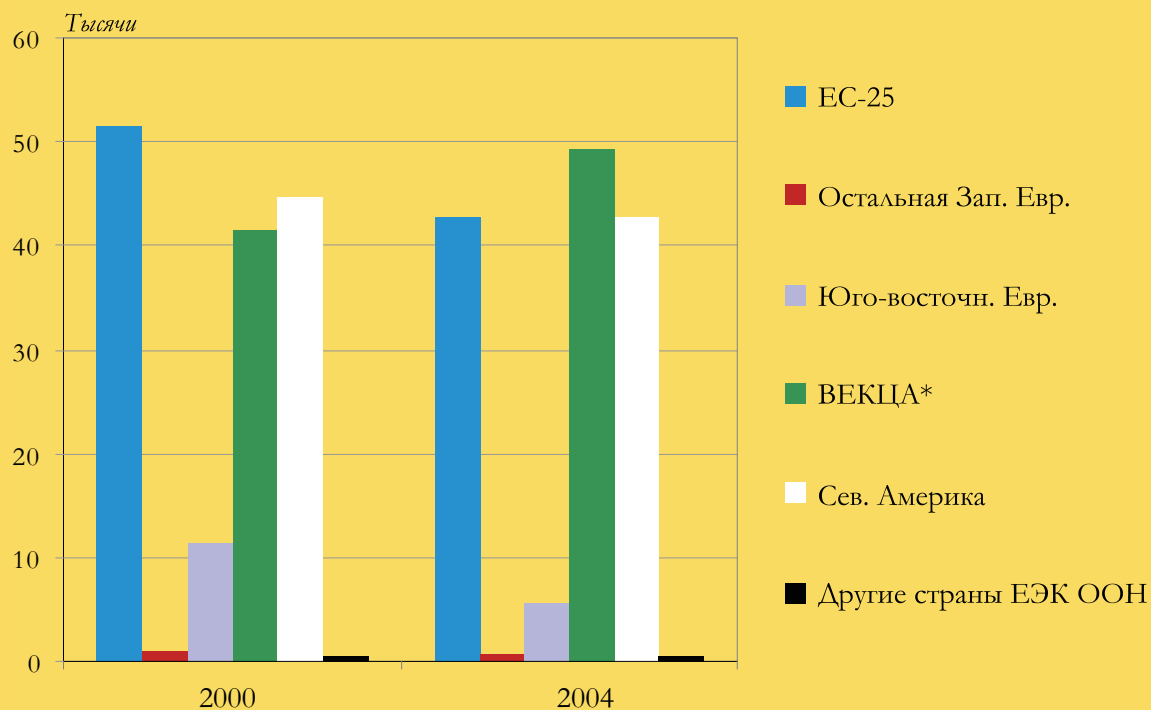
неправильное управление транспортным средством или нарушение правил вождения. В связи с этим основными факторами риска становятся: нарушение ограничений скорости, или неправильный выбор скоростного режима, вождение под воздействием алкоголя или наркотических средств и отказ от использования ремней безопасности или шлема.

Перед всеми субрегионами и странами стоит острая проблема молодежной аварийности на дорогах, связанная с потреблением алкоголя и/или наркотических веществ, а также с превышением скорости, что зачастую является определяющим фактором. Учитывая вышесказанное, необходимо, чтобы все стороны, заинтересованные в дорожной безопасности, объединили свои усилия с целью поиска решений для снижения числа ДТП с участием молодежи и их предотвращения среди будущих водителей, которым сейчас 15-19 лет.

Это требует принятия различных действий и мер, включая в частности: разработку соответствующих правил, касающихся дорог, транспортных средств и участников дорожного движения, основанных на конвенциях и соглашениях ЕЭК ООН по этим трем компонентам дорожной безопасности; наличия политической воли для их осуществления; надлежащую подготовку водителей; включение вопросов дорожной безопасности в программу обучения; проведение информационных кампаний, имеющих целью добиться изменения отношения и поведенческой модели молодежи путем превращения их в активных борцов за свое здоровье и безопасность.

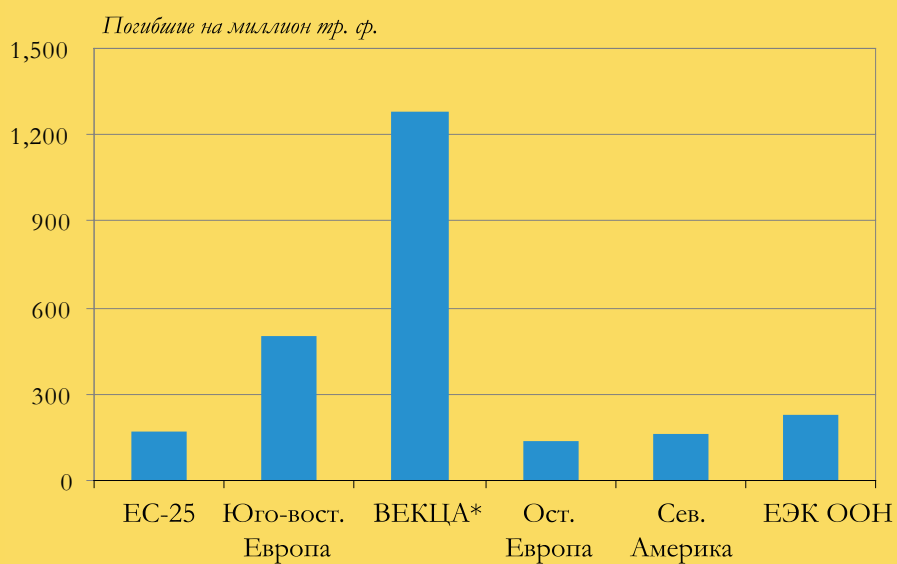
Указанные выше темы были разработаны Рабочей группой ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (WR.1) в форме рекомендаций, вошедших в Сводную резолюцию о дорожном движении (CR.1). В настоящее время эта резолюция полностью пересматривается, а ее новая версия, как ожидается, будет опубликована в 2008 году.

Погибшие по субрегионам ЕЭК ООН, 2000 и 2004 г.г.



*Восточная Европа, Кавказ, Центральная Азия

Погибшие по субрегионам ЕЭК ООН на миллион транспортных средств, 2004 г.



*Восточная Европа, Кавказ, Центральная Азия

КАМПАНИИ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ОДНО ИЗ СРЕДСТВ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ПОВЕДЕНИЕ МОЛОДЫХ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Человеческий фактор оказывает доминирующее влияние на безопасность дорожного движения. В связи с этим, осуществление мер, способных эффективно повлиять на поведение участников дорожного движения, признается в качестве одной из основных целей деятельности по повышению безопасности дорожного движения.

Одно из средств для изменения поведения - это повышение уровня информированности участников дорожного движения об опасностях, которые возникают на дорогах, и рисках, с которыми они могут столкнуться в случае несоблюдения установленных правил. В этом смысле уже предусмотрен механизм, который в настоящее время требуется для обеспечения безопасности дорожного движения. Речь идет о связи с общественностью, осуществляемой, в частности, через прессу, радио и телевидение, которые во всех отношениях могут способствовать реализации кампаний по безопасности дорожного движения.

Однако для обеспечения эффективности этих кампаний и выполнения поставленной перед ними задач важно разработать стратегию связи с общественностью. Вместе с тем следует отметить, что связь с общественностью сама по себе в отрыве от других мер в принципе не позволяет изменить поведение участников дорожного движения (если речь не идет о моментальном результате, получаемом в контексте конкретного мероприятия). Поэтому информационные кампании должны вписываться в более глобальную стратегию изменения поведения участников дорожного движения. Все оценки таких кампаний свидетельствуют о том, что информирование приводит к наиболее эффективным результатам в тех случаях, если оно сопровождается принятием других мер

(введением новых нормативных положений, благоустройством автодорожной сети, усилением полицейского контроля и т.д.). В этих случаях подобные действия усиливают друг друга. Кроме того, следует отметить, что связь с общественностью никогда не должна рассматриваться в качестве предлога для отказа от принятия других мер по обеспечению безопасности, которые могут оказаться еще более эффективными.

Кроме того, при проведении кампаний за безопасность дорожного движения, целью которых является изменение поведения конкретной целевой группы участников дорожного движения, например молодых водителей, должны быть максимально широко задействованы правительственные, региональные, местные и неправительственные учреждения, организации и средства массовой информации.

Хотя большинство норм и правил, направленных на повышение безопасности дорожного движения во всех странах унифицируются благодаря все более широкому применению соответствующих соглашений и конвенций ЕЭК ООН, конкретные сообщения, адресованные целевой группе, которая выбрана для проведения кампании, могут быть различными в разных странах и даже в пределах одной страны.

Рабочая группа ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (WP.1) разработала общие принципы, которые должны применяться всеми странами при проведении кампаний за безопасность дорожного движения (см. доклад ECE/TRANS/WP.1/106, Приложение 1). Эти рекомендации являются составной частью пересмотренной Сводной резолюции по дорожному движению (СР.1).

КАК ПОВЫСИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ МОЛОДЫХ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Безопасность детей

Дорожное движение является наиболее сложным и требующим внимания аспектом окружающего мира, с которым может столкнуться ребенок. В связи с особенностью физиологического и психического развития ребенка его поведение менее предсказуемо и существенно отличается от поведения взрослого человека. Кроме того, дети особенно подвержены дорожно-транспортному травматизму и опасности длительной (или постоянной) потери трудоспособности, которая может оказать глубокое негативное воздействие на качество жизни пострадавших в ДТП детей.

Для того чтобы снизить число детей - жертв ДТП, значительное количество которых происходит на пути в школу и из школы, а также в непосредственной близости от школьных учреждений, государственным органам власти следует принять меры для предупреждения этих происшествий, и со своей стороны родителям и администрациям школ следует уделять пристальное внимание тем опасностям, которым подвергаются дети.

Детям необходимо также прививать уважение к принципам безопасности дорожного движения

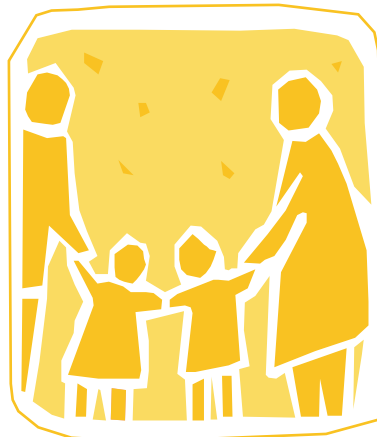
Должны предприниматься соответствующие шаги, направленные на создание условий для обучения детей безопасному поведению на дорогах. Основная цель обучения безопасному поведению на дорогах должна состоять в следующем:

- в приобретении знаний, необходимых для соблюдения правил дорожного движения и для безопасного поведения на дороге или улице;
- в обеспечении правильного и безопасного поведения в различных дорожно-транспортных ситуациях в зависимости от возможностей детей (например, обусловленных возрастом, степенью их развития);
- в культивировании чувства важности и целесообразности мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Для того чтобы обучение безопасному поведению на дорогах было эффективным, оно должно проводиться на систематической и постоянной основе в дошкольных учреждениях, в начальных и средних школах как во время внешкольных мероприятий, так и в процессе последующего обучения. Должны прилагаться усилия по обеспечению активного участия детей в процессе обучения, по налаживанию сотрудничества с родителями и привлечению их к этой работе, с тем чтобы усилия родителей стали неотъемлемой частью процесса обучения детей, особенно в раннем возрасте.

Обучение безопасному поведению на дорогах может проводиться не только в качестве отдельного

предмета, но и как составная часть более общей концепции, направленной на воспитание детей и подростков в духе уважения к основным ценностям человека в его повседневной жизни. Кроме того, оно должно прививать молодым людям чувство уважения к разумному поведению не только при вождении транспортного средства, но и в повседневной



жизни, в особенности когда это касается других людей. Для того чтобы это обучение давало максимальный воспитательный эффект, оно не должно ограничиваться изучением только правил дорожного движения, а должно в процессе изучения предметов технического характера, этики и социологии привить молодежи практические навыки, знание правил безопасности и воспитать положительное отношение к ним.

Во многих странах безопасность детей по пути их в школу и из школы основана на аналогичных принципах и характерных особенностях. Это дает возможность указать на международное сотрудничество и дружбу при преподавании соответствующих предметов в школе.



Безопасность велосипедистов

Велосипеды все чаще используются не только как средство передвижения, вместо механических транспортных средств, но и как средство активного отдыха.

Центральные и местные органы власти многих стран в добровольном порядке стимулируют более широкое использование велосипедов, руководствуясь не только общими соображениями охраны окружающей среды, в частности борьбы с загрязнением воздуха, но и задачами здравоохранения.

Вместе с тем участники дорожного движения данной категории весьма часто становятся жертвами ДТП, так как из-за отсутствия специальных полос движения на дорогах им приходится вливаться в общий транспортный поток и перемещаться с учетом общих условий движения, например при пересечении перекрестков. Поэтому важно повысить безопасность этих участников дорожного движения, в том числе на основе принятия конкретных мер, либо использования соответствующих объектов инфраструктуры, таких как велосипедные полосы движения или велосипедные дорожки.

Велосипедистов следует поощрять к использованию защитного шлема и одежды светлого цвета со светоотражающими элементами с целью улучшения их видимости и облегчения их идентификации другими участниками дорожного движения. Кроме того, для создания защитной зоны между велосипедистом и другими участниками дорожного движения надо рекомендовать оснащать велосипед приспособлением, называемым «предохранительное светоотражающее устройство».

Что касается оборудования велосипедов, должны быть приняты меры, с целью установки на них (спереди, сбоку и на педалях) световых и сигнальных устройств, чтобы повысить их видимость в темное время суток.

Велосипедное оборудование и шлемы должны быть предметом ознакомительных или информационно - просветительных кампаний, нацеленных на определенных пользователей, в частности на школьников.

Безопасность пользователей двухколесных транспортных средств

Официальная статистика ДТП свидетельствует о том, что обычно водители мотоциклов и мопедов попадают в ДТП чаще, чем участники дорожного движения других категорий; среди пострадавших большой процент молодежи. Этому есть несколько причин. Первая из них заключается в том, что ввиду отсутствия внешней защиты водители мотоциклов и мопедов больше подвержены опасности гибели и ранения в результате ДТП, чем водители других категорий транспортных средств.

В связи с этим ношение водителями и пассажирами мотоциклов защитного шлема становится абсолютной необходимостью. Кроме того, следует поощрять ношение защитной одежды и предметов безопасности, снабженных светоотражающими материалами и элементами. И, наконец, во всех странах следует обязать водителей мотоциклов и мопедов ездить днем с включенными фарами.

Кроме указанных выше мер, страны должны, для эффективного сокращения числа ДТП с участием

мотоциклов и мопедов и количества погибающих и получающих ранение в результате этих ДТП лиц, разработать и реализовать комплексные программы обеспечения безопасности пользователей мотоциклов и мопедов.

Особое внимание следует уделить первоначальной подготовке водителей двухколесных транспортных средств (до выдачи им водительского удостоверения). Такое обучение должно быть доступным и удобным. Его следует проводить по согласованной учебной программе. Помимо обучения надлежащим навыкам управления транспортным средством, в рамках программы подготовки водителей, следует также уделять внимание информированию о факторах риска и о возможностях предотвращения ДТП, а также о важном значении адекватного поведения водителя, его правильном отношении к дорожной ситуации и о вытекающих из этого последствиях.

Цель первоначальной подготовки водителя должна состоять в привитии ему необходимых навыков и знаний, благодаря которым он мог бы не только получить водительское удостоверение, но и безопасно и ответственно управлять транспортным средством в условиях дорожного движения. Поэтому система сдачи экзаменов на получение водительского удостоверения должна быть направлена на оценку степени владения водителем необходимыми навыками и знаниями, позволяющими безопасно и ответственно управлять транспортным средством.

Кампании по информированию общественности позволяют оказывать воспитательное воздействие на водителей мотоциклов и мопедов, а также на водителей других транспортных средств и прочих участников дорожного движения. В ходе таких кампаний основное внимание следует уделять проблемам обеспечения четкой видимости водителя мотоцикла или мопеда и повышения осведомленности автомобилистов и других участников дорожного движения относительно наличия мотоциклов и мопедов.

Безопасность молодых водителей

Доступ к механическим транспортным средствам ассоциируется у молодежи с эмансипацией и независимостью от взрослых. Однако для молодежи мужского пола это еще и реальная возможность продемонстрировать свою «силу» и уверенность в себе, а также сравнить себя с другими.

Для других, например в сельской местности, пользование механическим транспортным средством является прежде всего единственным способом обеспечить независимое передвижение. Кроме того, те, кто не имеет транспортного средства, становятся зависимы от тех, у кого оно есть. В связи с этим водитель, потребляющий алкоголь или наркотические средства в ходе своего вечернего отдыха, прямо или косвенно ставит в опасность и жизнь своих пассажиров.

Все это частично объясняет, почему вызванные молодыми водителями ДТП, приводящие к гибели или ранению, зачастую случаются в ночное время или в выходные дни и связаны с превышением скорости или злоупотреблением алкоголем и/или наркотическими веществами (подобными конопле). При этом чаще это случается с водителями-мужчинами чем с водителями-женщинами. Кроме того, последствия таких ДТП являются более серьезными для тех, кто не пользуется ремнями безопасности.

Практика подтверждает, что отсутствие опыта в значительной степени объясняет повышенный уровень риска для молодых водителей.

Хотя и выявлены типовые признаки, характеризующие молодых водителей, относящихся к группе риска, имеющиеся на сегодня знания не позволяют с точностью выявить, к каким из лиц следует применить особые меры перед тем, как они начнут осуществлять опасное вождение, так как причины, по которым одни молодые люди более подвержены риску, чем другие, являются сложными.

Учитывая серьезность этой проблемы, правительствам надлежит принять меры по снижению риска для молодых водителей путем целенаправленного и координированного подхода к вопросам обучения, подготовки, выдачи водительских удостоверений, борьбы с наркотиками, информирования и выборного использования технологий вместе с другими мерами дорожной безопасности.

С целью снижения указанных рисков во многих странах уже применяется, например, прогрессивная система допуска, начиная со школьного возраста, к различным категориям водительских прав с особыми условиями и непрерывной подготовкой.



Доклад «Молодые водители: путь к безопасности», опубликованный в конце 2006 года совместным исследовательским центром ОЭСР/ЕКМТ¹, рекомендует целый ряд превентивных мер в этой области, а именно:

- Более глубокое осознание общественностью данной проблемы, в частности путем организации разъяснительных кампаний;
- Улучшение общей безопасности дорожного движения с целью снижения риска для молодых водителей путем, в частности, разработки надлежащего законодательства с упором на те моменты, где риск для молодых водителей особенно высок, в том числе превышение скорости, употребление алкоголя и наркотиков и отказ от использования ремней безопасности;
- Введение, до выдачи водительских прав, надлежащих уроков практической езды с сопровождающим;
- Введение ограничений в начале самостоятельного вождения, с целью защиты молодых водителей;
- Введение эффективных санкций в случае ненадлежащего вождения путем обеспечения соблюдения правил дорожной безопасности и разработки специальных мер, касающихся выдачи водительских прав (временные права, система штрафных баллов);
- Совершенствование процесса обучения и экзаменовки водителей;
- Принятие мер, ограничивающих риск, таких как наличие стоянок около школ и в местах, посещаемых молодежью, развитие городского транспорта, организация бесплатных челночных автобусных маршрутов в вечернее и ночное время и в выходные дни между дискотеками и центром города; ограничение доступа к алкогольным напиткам на дорогах в ночное время и т.д.



¹ ОЭСР: Организация экономического сотрудничества и развития.
ЕКМТ: Европейская конференция министров транспорта.

МЕСТО ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РАБОТЕ ЕЭК ООН

Безопасность дорожного движения - это область, которой ЕЭК ООН занимается уже давно, в частности, путем разработки под ее эгидой юридических документов, служащих основой для разработки правил дорожного движения во многих странах различных регионов мира, а также документов, устанавливающих нормы в отношении активной и пассивной безопасности транспортных средств.

Однако ее деятельность не ограничивается одной лишь юридической областью, хотя она и является главным направлением работы. Рабочая группа WP.1 содействует также повышению безопасности дорожного движения посредством обмена информацией между странами, распространения передового опыта и проведения кампаний за безопасность дорожного движения в регионе ЕЭК ООН на общую тему и под общим лозунгом.

Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1)

Работа ЕЭК ООН над проблемой безопасности дорожного движения началась вскоре после ее создания в 1947 году. Резолюцией № 22 по предотвращению несчастных случаев (11 марта 1950 года) Подкомитет по дорожному транспорту (SC.1) ЕЭК ООН учредил под своим началом Специальную рабочую группу по предотвращению несчастных случаев для изучения методов предотвращения несчастных случаев на дорогах на основе вопросника, разосланного государствам - членам ЕЭК ООН. Впоследствии структура и название этой Специальной группы неоднократно менялись. Сначала она была переименована в Группу экспертов по безопасности дорожного движения (GE.20), а затем, в соответствии с решением ЕЭК ООН, принятым на специальной сессии в марте 1988 года, она получила название Рабочая группа по безопасности дорожного движения, сокращенно – WP.1. Это - единственный постоянно действующий орган в системе ООН, занимающийся проблемами безопасности дорожного движения и разработкой юридических правил.

Однако работа над повышением безопасности дорожного движения может быть эффективной

лишь в том случае, если она охватывает одновременно и участников дорожного движения, и транспортные средства, и дороги. Именно поэтому было налажено тесное сотрудничество с другими рабочими группами ЕЭК ООН, деятельность которых имеет отношение к безопасности дорожного движения. Особое место среди них занимает Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Сотрудничество в этой области, направленное на предотвращение дублирования усилий и достижение максимальной совокупной результативности работы, поддерживается также с другими соответствующими организациями.



Нормотворческая деятельность WP.1

Важное значение имеют все направления деятельности WP.1, однако некоторые из них были определены в качестве приоритетных с самого начала функционирования Рабочей группы. К числу таких направлений относятся разработка юридических документов, посвященных безопасности дорожного движения и дорожным знакам и сигналам, а также их периодическое обновление с целью учета технического прогресса, реагирования на растущие запросы общества в отношении мобильности, безопасности и охраны окружающей среды, а также противодействие новым факторам риска, таким как использование мобильных телефонов при управлении транспортным средством. В условиях существенного повышения мобильности, особенно в Европе, обеспечение максимальной унификации правил дорожного движения и поведения участников дорожного движения является одним из ключевых элементов формирования более единообразного понимания этих правил всеми участниками дорожного движения.

В этом контексте были разработаны следующие юридические документы:

- **Конвенция о дорожном движении 1949 года, дополнения Протоколом о дорожных знаках и сигналах 1949 года.**
94 Договаривающихся стороны во всем мире.
- **Венская конвенция о дорожном движении 1968 года.**
67 Договаривающихся сторон во всем мире.
- **Венская конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года.**
56 Договаривающихся сторон во всем мире.
- **Европейское соглашение 1971 года, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года.**
31 Договаривающаяся сторона.
- **Европейское соглашение 1971 года, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года.**
29 Договаривающихся сторон.
- **Дополнительный Протокол о разметке дорог 1973 года к Европейскому соглашению 1971 года, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года.**
24 Договаривающихся стороны.

Венские конвенции, имеющие глобальный охват, заменили для присоединившихся к ним стран Конвенцию 1949 года и Протокол к ней. Эти Конвенции, являющиеся более полными и более адаптированными к современным условиям дорожного движения, были дополнены Европейскими соглашениями, положения которых являются еще более развитыми и более строгими для ратифицировавших их европейских стран. В эти юридические документы были внесены в 1993 и 2006 годах существенные изменения. С этими документами можно ознакомиться на Веб-сайте по адресу: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinstr.html>

Пакет поправок, вошедших в силу 28 Марта 2006 года и затрагивающих Венские конвенции, дополняющие их Европейские соглашения и Протокол о разметке дорог, предусматривает адаптацию существующих положений (в частности,

в отношении национальных и международных водительских удостоверений, а также нанесения отличительного знака на регистрационные номера транспортных средств) и включение новых положений, касающихся, в частности, таких актуальных вопросов, как пользование мобильным телефоном при управлении транспортным средством, максимальный допустимый уровень алкоголя при управлении транспортным средством и безопасность в туннелях. С документами, содержащими эти изменения



(TRANS/WP.1/2003/1-5/Rev.4), можно ознакомиться на Веб-сайте по указанному выше адресу.

Сводный вариант Венской конвенции о дорожном движении и дополняющего ее Европейского соглашения планируется подготовить к Глобальной неделе безопасности дорожного движения. Сводный вариант Конвенции о дорожных знаках и сигналах будет подготовлен вскоре после Недели. Эти сводные варианты будут иметься в наличии в качестве публикаций и в электронном виде на упомянутом выше Веб-сайте.

Помимо юридических документов, в ведении WP.1 находятся также две Сводные резолюции - о дорожном движении (CP.1) и о дорожных знаках и сигналах (CP.2), которые дополняют и детализируют положения Венских конвенций и Европейских соглашений. Эти Сводные резолюции в настоящее время полностью пересматриваются. Публикация пересмотренной резолюции CP.1 запланирована на конец 2008 года. После этого потребуется как можно более широкое ее распространение по всему миру. С этой целью предполагается перевести Сводную резолюцию кроме английского, французского и русского еще на 3 официальных языка ООН (арабский, китайский и испанский).

Кто участвует в работе WP.1?

В работе WP.1 участвуют представители 56 государств - членов ЕЭК ООН, а также представители Европейской комиссии и таких международных организаций, как Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), а также многочисленные неправительственные организации, занимающиеся вопросами безопасности дорожного движения, аккредитованные при Организации Объединенных Наций.

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

Глобальные правила, касающиеся безопасности транспортных средств, разрабатываются в ЕЭК ООН в рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, известного также как WP.29.

Всемирный форум, носивший ранее имя Рабочей группы по конструкции транспортных средств,

был учрежден 6 июня 1952 года в рамках Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) резолюцией № 45 Подкомитета по автомобильному транспорту (SC.1) ЕЭК ООН. Эта резолюция рекомендовала создать рабочую группу экспертов, компетентных в области технических требований к транспортным средствам, в целях осуществления общих технических предписаний, изложенных в Конвенции о дорожном движении, которая была принята в Женеве в 1949 году. В этих предписаниях указывалось, что характеристики транспортных средств являются одной из основных причин дорожно-транспортных столкновений, гибели и травмирования людей.

Нормотворческая деятельность WP.29

В марте 1958 года Федеративная Республика Германии предложила заключить под эгидой ЕЭК ООН соглашение в целях облегчения принятия единообразных условий официального утверждения и взаимного признания официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств. Такое Соглашение было заключено 20 марта 1958 года и вступило в силу 20 июня 1959 года.

Рабочая группа WP.29, в ведении которой находится данное Соглашение с момента его разработки, расширила сферу своей деятельности с учетом



технического прогресса и изменений в требованиях к дорожной безопасности. Кроме вопросов активной безопасности она начала заниматься вопросами снижения возможных последствий ДТП для человека (пассивная безопасность), вопросами охраны окружающей среды, такими, как качество воздуха (загрязнение от выхлопных газов) и ограничение уровня воздействия шума от механических транспортных средств. В своей работе она опирается на помощь шести вспомогательных органов (Рабочих групп по вопросам шума, световой сигнализации, торможения, загрязнения и энергии, общей безопасности и пассивной безопасности). WP.29 постепенно достигла большой эффективности в организации своей деятельности, в результате чего к настоящему времени уже принято 125 правил ЕЭК ООН, а также 5 глобальных технических правил.

В связи с растущей потребностью в глобальном согласовании, Соединенные Штаты Америки предложили WP.29 принять, кроме Соглашения 1958 года, глобальное соглашение. Переговоры по этому новому соглашению велись с активным участием Европейского сообщества, Японии, и Соединенных Штатов Америки. Глобальное соглашение было заключено 25 июня 1998 года. Таким образом, появилось Глобальное соглашение 1998 года, которое вступило в силу 25 августа 2000 года. Это Глобальное соглашение позволяет странам, которые еще не готовы или не могут взять на себя ответственность за принятие и осуществление обязательств по Соглашению 1958 года, включая обязательства по взаимному признанию, эффективно участвовать в разработке согласованных глобальных технических правил. С принятием Глобального соглашения 1998 года завершилось преобразование WP.29 во «Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)». Новое название, которое было предложено Японией, официально стало применяться с марта 2000 года.

В дополнение к упомянутым выше Соглашению 1958 года и Глобальному соглашению 1998 года в ведении WP.29 находится также третье соглашение, называемое «Соглашение о периодических технических осмотрах 1997 года».

Число Договаривающихся сторон этих трех соглашений постоянно растет: 47 у Соглашения 1958 года, 29 у Глобального соглашения 1998 года и 10 у Соглашения 1997 года, которое еще должно быть ратифицировано 17 подписавшими его странами.

В рамках вышеупомянутых соглашений, WP.29 намерена продолжать разрабатывать новые правила и обновлять уже существующие с целью повышения безопасности транспортных средств, их энергетической эффективности и экологичности. Что касается новых систем безопасности транспортных средств, Всемирный форум занимается кроме всего прочего: вопросами безопасности пешеходов, защитой находящихся в транспортном средстве людей в случае удара сзади, электронными стабилизирующими системами, системами контроля за давлением в шинах, системами безопасности для водородных транспортных средств и транспортных средств на топливных элементах, световой сигнализацией, адаптирующейся к дорожным и климатическим условиям, а также саморегулирующимися транспортными системами, после установки которых на транспортном средстве существенно повышается безопасность водителя.

Кто участвует в работе WP.29?

В связи с все возрастающей заинтересованностью европейских и неевропейских стран в деятельности Всемирного форума, а также возросшим числом стран, присоединившихся к соглашениям, находящимся в ведении WP.29, участие в работе Всемирного форума резко увеличилось. Так, в дополнение к Канаде и Соединенным Штатам Америки, которые участвовали в работе WP.29 с момента ее создания, уже в течение 20 лет в заседаниях форума регулярно принимают участие Австралия и Япония. Несколько лет назад к этим странам присоединились Индия, Малайзия, Новая Зеландия, Китайская Народная Республика, Республика Корея, Южноафриканская Республика и Таиланд. В меньшей степени в работе форума участвуют также Аргентина, Бразилия, Индонезия и Мексика. В 1998 Япония явилась первым неевропейским государством, присоединившимся к Соглашению 1958 года. За ней последовали Австралия в 2000 году, Южноафриканская Республика в 2001 и Новая Зеландия в 2002 годах.

Многие правительственные и неправительственные организации также участвуют в дискуссиях, но без права голоса при принятии правил или их обновлении.

Хотя многие страны мира уже участвуют в работе WP.29, Всемирный форум ставит перед собой задачу добиться участия в своей работе всех стран мира.

Резолюция № 257 о первой Глобальной неделе безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций принята Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН 7 февраля 2006 года

Комитет по внутреннему транспорту,

выражая свое удовлетворение в связи с принятием Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций 26 октября 2005 года новой Резолюции о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/RES/60/5),

отмечая с удовлетворением, что в этой Резолюции приветствуется предложение ЕЭК ООН организовать в 2007 году первую Глобальную неделю безопасности дорожного движения, посвященную молодым участникам дорожного движения, включая молодых водителей,

отмечая также, что в указанной Резолюции региональным комиссиям и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) предлагается совместно организовать, в рамках имеющихся у них ресурсов, а также с привлечением добровольной финансовой помощи соответствующих заинтересованных сторон из правительств, гражданского общества и частного сектора первую Глобальную неделю безопасности дорожного движения,

выражая свое удовлетворение по поводу хорошо налаженного сотрудничества между ЕЭК ООН, Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и другими региональными комиссиями, а также с гражданским обществом и частным сектором, в частности в рамках Рабочей группы по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций,

отмечая, что первые четыре недели безопасности дорожного движения, организованные соответственно в 1990, 1995, 2000 и 2004 годах, не только способствовали более глубокому пониманию важности мер по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, но также доказали свою эффективность, позволив снизить число дорожно-транспортных происшествий и жертв во многих странах,

1. принимает к сведению, что первая Глобальная неделя безопасности дорожного движения будет проходить с 23 по 29 апреля 2007 года и что эти даты были определены с общего согласия региональных комиссий и ВОЗ;

2. предлагает правительствам стран – членом ЕЭК, а также заинтересованным между народным организациям мобилизовать по этому случаю свои усилия, приняв необходимые меры для реализации на национальном и международном уровне программ, мероприятий и кампаний в области безопасности дорожного движения по теме этой Недели, посвященной, в частности, молодым участникам дорожного движения, включая молодых водителей;

3. рекомендует правительствам с этой целью:

a) определить и организовать национальные мероприятия, которые должны проводиться в рамках этой Глобальной недели безопасности дорожного движения, с учетом проблем безопасности дорожного движения, возникающих в их соответствующих странах и имеющих отношение к молодым участникам дорожного движения;

b) привлечь к участию и/или задействовать все ведомства, а также правительственные и неправительственные организации, занимающиеся вопросами безопасности дорожного движения, органы местного самоуправления и средства массовой информации к подготовке и проведению мероприятий в рамках Глобальной недели безопасности дорожного движения;

d) предпринять все возможные усилия для пропагандирования целей первой Глобальной недели безопасности дорожного движения через средства массовой информации, а также путем создания в Интернете ссылок на сайты национальных кампаний по безопасности дорожного движения и посвященной безопасности дорожного движения адресной страницы ЕЭК, которая будет создана с этой целью;

e) провести обмен мнениями и идеями по организации в регионе ЕЭК первой Глобальной недели безопасности дорожного движения через посредство Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательного органа – Рабочей группы по безопасности дорожного движения, – с тем чтобы извлечь максимальную выгоду для всех;

f) обеспечить постоянное наблюдение за осуществлением мероприятий, проводимых в рамках этой Недели, и представить в секретариат отчет о полученных результатах;

4. поддерживает решение Рабочей группы по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций провести во Дворце наций Всемирную ассамблею молодежи, к участию в которой должны быть привлечены делегации из различных регионов мира, с тем чтобы подчеркнуть глобальный характер Недели. Поддерживает также организацию во Дворце наций в течение этой же недели второго форума заинтересованных сторон за безопасность дорожного движения, предусмотренного в резолюции A/RES/60/5

5. напоминает, что вышеуказанные мероприятия должны быть организованы совместно с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и Всемирной организацией здравоохранения в соответствии с критериями, определенными в резолюции Генеральной Ассамблеи;

6. предлагает Рабочей группе по безопасности дорожного движения поддержать и активно содействовать проведению Глобальной недели безопасности дорожного движения, а также мероприятий, организованных по этому случаю;

7. просит секретариат Европейской Экономической Комиссии и, в частности, Отдел транспорта, проследить, в плане обслуживания, за четкой организацией двух вышеупомянутых мероприятий и предлагает заинтересованным международным организациям оказать поддержку и консультативную помощь, с тем чтобы эти два события получили максимально возможный отклик и успех;

8. просит также секретариат Европейской Экономической Комиссии оказать всю необходимую поддержку и обеспечить как можно более широкое рекламирование при подготовке, проведении первой Глобальной недели безопасности дорожного движения и осуществлении последующих мероприятий в масштабах региона ЕЭК;

9. с учетом глобального характера Недели, подчеркивает важность организации устного перевода на шесть официальных языков ООН в ходе двух упомянутых выше мероприятий и поручает секретариату Европейской Экономической Комиссии обеспечить такой перевод;

10. также подчеркивает важность перевода Венских конвенций на все шесть официальных языков Организации Объединенных Наций с целью оказать содействие странам, которые пока не являются Договаривающимися сторонами, в присоединении к этим Конвенциям, как указано в Резолюции Генеральной Ассамблеи, и просит Отдел транспорта подготовить сводный текст Венских конвенций как минимум на пяти официальных языках, указанных в этих Конвенциях, в качестве вклада ЕЭК ООН в организацию первой Глобальной недели безопасности дорожного движения

Веб-сайт ЕЭК-ООН по безопасности дорожного движения

Для оказания всей необходимой поддержки и проведения рекламно-пропагандистской работы при подготовке и реализации первой Глобальной недели безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК, а также для осуществления дальнейшей деятельности в ее контексте Отдел транспорта ЕЭК ООН разработал Веб-сайт по безопасности дорожного движения. Доступ к этому Веб-сайту обеспечивается по следующему адресу:
<http://www.unece.org/trans/globalroadsafetyweek>

Он содержит всю информацию связанную с этой первой Глобальной неделей по безопасности дорожного движения и о двух глобальных мероприятиях, организуемых в Женеве с 23 до 25 апреля 2007 по случаю начала этой Недели, а также ссылки, касающиеся Недели, расположенные на сайте Всемирной организации здравоохранения и Европейской комиссии.

Примите активное участие в первой Глобальной неделе безопасности дорожного движения

Для успешного проведения первой Глобальной недели безопасности дорожного движения потребуется максимальное участие правительственных, региональных, местных и неправительственных учреждений и организаций, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения и образования, а также средств массовой информации.

ЕЭК ООН обращается поэтому ко всем своим государствам-членам, международным организациям и другим заинтересованным партнерам с просьбой принять активное участие в этой первой Глобальной неделе безопасности дорожного движения, с тем чтобы лозунг «Дорожная безопасность зависит от нас», выбранный для данного мероприятия, приобрел реальное содержание.



Если вы хотите предложить свое сотрудничество, просьба связаться:

Отдел транспорта
Европейской Экономической Комиссии
Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)
Дворец Наций
(Palais des Nations CH – 1211 Geneva 10, Switzerland)
Факс: (+ 41-22) 917 00 39
Адрес электронной почты: roadsafety@unece.org



Для большей информации

United Nations Economic Commission for Europe
Transport Division

Palais des Nations - CH-1211 Geneva 10, Switzerland
Веб-сайт: www.unece.org/trans/globalroadsafetyweek
Адрес электронной почты: roadsafety@unece.org