



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Восемьдесят седьмая сессия

Женева, 25–29 сентября 2023 года

Пункт 10 предварительной повестки дня

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)

Стратегии, касающиеся уязвимых участников дорожного движения (УУДД): уделение особого внимания проблемам безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода, которые определены в рамках проекта для Юго-Восточной Азии

Пересмотр

Представлено Италией, Институтом по изучению проблем дорожного движения, Бирмингемским университетом (СК) и Университетом Джона Хопкингса

В настоящем документе на основе оптимизированных результатов вебинара, проведенного в марте 2021 года, изложен ряд рекомендаций по решению проблемы нерегулируемых видов транспорта, широко используемых в Юго-Восточной Азии и других регионах. WP.1 предлагается рассмотреть и одобрить эти рекомендации с учетом той важной роли, которую играют нерегулируемые виды транспорта в регионах, где такой транспорт широко применяется в силу экономических и социальных потребностей.



Руководство по повышению безопасности нерегулируемых транспортных средств при сохранении доступа к мобильности

1. Делегаты Глобального форума по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН, а также специалисты по транспорту, исследователи, заинтересованные стороны и представители директивных органов рассматривают возможность разработки руководства, которое могло бы способствовать признанию и повышению безопасности нерегулируемых транспортных средств в тех регионах, где такой транспорт широко используется в качестве единственно общедоступного способа мобильности и может быть обусловлен экономической и социальной необходимостью.

Два мира мобильности

2. На вебинаре по этой теме, который был организован Глобальным форумом 10 марта 2021 года, равно как и в ходе последующих обсуждений красной нитью проходила тема, касающаяся той огромной разницы, которая существует в условиях дорожного движения между странами с высоким уровнем дохода и многими странами с низким и средним уровнем дохода (СНСД). Одно из ключевых различий заключается в экономике этих регионов, а также возможностях участников дорожного движения приобретать новые или подержанные транспортные средства для удовлетворения своих потребностей в мобильности. В некоторых СНСД покупка новых или даже подержанных автомобилей, которые соответствовали бы местным требованиям к безопасности транспортных средств, для многих людей практически невозможна, поэтому для удовлетворения своих основных потребностей в мобильности, связанных с доступом к услугам здравоохранения, образования и поддержанием качества жизни, они вынуждены использовать импровизированные, не подпадающие под регулирование двух- или трехколесные транспортные средства, а также повозки, запряженные животными или людьми. Еще одно ключевое различие между странами с высоким уровнем дохода и СНСД заключается в доле двухколесных механических транспортных средств, используемых в дорожном движении. В странах Юго-Восточной Азии двухколесные транспортные средства составляют почти 75 % зарегистрированных транспортных средств, тогда как в Северной и Южной Америке — 11 %, а в Европейском регионе — 9 %. Широкая доступность и механическая простота двух- и трехколесных транспортных средств может служить одним из факторов распространности модифицированных и не подпадающих под регулирование конфигураций транспортных средств, которые создаются для удовлетворения местных потребностей.

3. Среди таких импровизированных транспортных средств встречаются обычные транспортные средства, переделанные так, чтобы перевозить больше пассажиров или больше груза, чем позволяла их первоначальная конструкция; а также новые конфигурации транспортных средств, где используется силовая установка от обычного транспортного средства или другого источника, которая устанавливается на раме, разработанной и изготовленной в местных условиях. Относительно безопасности такого импровизированного, нерегулируемого транспорта имеется мало данных, однако вполне разумно заключить, что критически важные системы, а именно рулевое управление, система торможения, система освещения и общая целостность, у таких транспортных средств, как правило, менее эффективны и надежны по сравнению с транспортными средствами, которые были спроектированы, изготовлены и испытаны в соответствии с принятыми стандартами безопасности.

4. Центральным тезисом при обсуждении вопроса о нерегулируемом транспорте среди делегатов Глобального форума является необходимость поиска баланса между гарантиями безопасности, лежащими в основе конвенций ООН по дорожному движению, и потребностью в обеспечении доступной мобильности для групп населения, которые сталкиваются с экономическими и социальными нуждами, общими для многих СНСД. Делегаты обсудили также необходимость одновременно мотивировать СНСД принимать и соблюдать международные стандарты

безопасности. Была подчеркнута важность конвенций ЕЭК ООН по дорожному движению как основы для работы по повышению безопасности дорожного движения и той ключевой роли, которую их принятие может сыграть в достижении прогресса в плане безопасности в СНСД.

Нестандартный путь: подход, основанный на снижении вреда

5. Политика в области безопасности транспортных средств, помимо профилактики травматизма, обычно учитывает ряд факторов, в частности при расчете затрат и выгод, однако учет потребности обеспечить доступную мобильность в условиях СНСД предполагает еще более углубленный междисциплинарный подход, основанный на сквозных, инновационных и комплексных принципах, которые позволяют рассматривать безопасность дорожного движения целостно, в контексте других социальных потребностей и сосредоточиться на достижении наибольшего социального блага.

6. В ходе работы с нерегулируемыми видами транспорта может быть полезен принцип снижения вреда, применяемый в программах общественного здравоохранения. Методы снижения вреда направлены на то, чтобы снизить риск возникновения поведения, предотвращение которого иными способами может оказаться трудным или контрпродуктивным. В случае нерегулируемого транспорта подход, основанный на снижении вреда, может применяться для осуществления определенного контроля за использованием не соответствующих требованиям транспортных средств без полного исключения их использования, что позволило бы снизить связанные с ними риски, но при этом удовлетворить местные потребности в доступной мобильности. Такой подход не должен иметь целью изменить стандарты, описанные в правовых документах, а, скорее, должен быть ориентирован на снижение риска использования нерегулируемых вариантов мобильности, распространенных на тех территориях, которые пока не в состоянии следовать передовому опыту.

7. Меры по снижению риска, связанного с не охваченными регулированием транспортными средствами, могут включать установление более низких скоростных ограничений для таких транспортных средств и запрет их использования на высокоскоростных дорогах там, где доступны альтернативные дороги с более низким скоростным режимом. Кроме того, к водителям таких транспортных средств могут также предъявляться специальные требования о прохождении обучения, включающего инструктаж по теме уменьшения опасности в случае выезда на дорогу, где присутствует высокоскоростной транспорт, а также инструктаж по общим правилам дорожного движения.

8. Цель таких основанных на снижении вреда подходов состоит не в одобрении использования не подпадающих под регулирование транспортных средств и не в том, чтобы обеспечить устойчивое решение проблемы рисков, связанных с их использованием, а в том, чтобы повысить безопасность в условиях, устранение которых было бы трудным — или же контрпродуктивным — в кратко- или среднесрочной перспективе. Таким образом, этот подход лучше всего работает в сочетании с долгосрочными усилиями по улучшению местной экономической ситуации, с тем чтобы обеспечить доступность более безопасных транспортных средств и содействовать принятию и повсеместному соблюдению международных стандартов в области безопасности транспортных средств.

Руководящие принципы

9. Делегаты Глобального форума намерены продолжить обсуждать возможность разработки руководства по повышению безопасности нерегулируемых транспортных средств в тех случаях, когда их использование необходимо для обеспечения доступной мобильности. На данный момент в ходе обсуждений в центре внимания находятся несколько основных принципов, которые должны лежать в основе любого потенциального руководства по доступной мобильности, включая следующие.

- В руководстве вопрос о безопасности участников дорожного движения следует рассматривать в качестве ключевого приоритета.
 - В руководстве следует признать необходимость использования нерегулируемых транспортных средств в определенных экономических и социальных условиях, и оно должно быть направлено на минимизацию рисков без нарушения мобильности и предусматривать достаточно гибкий подход, учитывающий уникальные потребности в конкретных условиях.
 - Руководство должно охватывать вопросы обучения водителей и пассажиров нерегулируемых транспортных средств в целях повышения их безопасности и может касаться различных мер защиты, в частности в отношении использования шлема, а также содержать рекомендации по ограничению скорости движения и типам дорог, на которых могут использоваться такие транспортные средства.
 - В руководстве следует предусмотреть меры по стимулированию сбора данных об использовании нерегулируемых транспортных средств и проблемах безопасности, связанных с их использованием.
 - Руководство следует применять в контексте более широких усилий по улучшению базовых условий и обеспечению для регионов возможностей по наращиванию парка транспортных средств, соответствующих международным стандартам безопасности.
-