



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2008/4
15 January 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят четвертая сессия
Женева, 26-28 марта 2008 года
Пункт 6 предварительной повестки дня

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Записка секретариата

1. Настоящий документ представляется в контексте предварительных обсуждений, состоявшихся на пятьдесят третьей сессии Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) (см. ECE/TRANS/WP.1/113, пункт 38).
2. Вниманию членов WP.1 представляется изложенное ниже предложение о разработке дополнительного соглашения в области безопасности дорожного движения, представленное Италией, Нидерландами и Соединенными Штатами Америки, в котором WP.1 предлагается выделить на пятьдесят четвертой сессии время для тщательного изучения и обсуждения этой возможной инициативы, которая направлена на более эффективное использование ресурсов WP.1 и Группы по сотрудничеству в рамках ООН в области безопасности дорожного движения (ЮНРСС) в целях выполнения возложенной на них институциональной задачи по повышению безопасности дорожного движения.

РАЗРАБОТКА ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО СОГЛАШЕНИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

I. Введение

1. Признавая необходимость дальнейшего расширения сотрудничества, которое принесет пользу всем членам Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и всему сообществу в целом, небольшая рабочая группа WP.1 в составе представителей Италии, Нидерландов и Соединенных Штатов Америки хотела бы предложить разработать дополнительное соглашение, посвященное таким областям, в которых можно добиться существенных результатов, как поведение участников дорожного движения и соответствующие контрмеры. Такое соглашение также обеспечило бы дополнительные преимущества, обусловленные институциональным закреплением совместного сотрудничества Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) под руководством Группы по сотрудничеству в рамках ООН в области безопасности дорожного движения (ЮНПСС), в целях обеспечения максимально эффективной координации и использования этих групп и их ресурсов. Это соглашение рассматривается в качестве своего рода дополнения оперативных процессов разработки правил в рамках Конвенции о дорожном движении 1968 года и дополняющего ее Европейского соглашения (Венские конвенции). Посредством четкого объединения существенного опыта работы WP.1 в области безопасности дорожного движения и опыта ВОЗ в разработке и реализации решений в области общественного здравоохранения это соглашение позволило бы развить наработки, полученные в ходе нашей жизненно важной деятельности по повышению безопасности дорожного движения. Разработка этого соглашения соответствует различным нынешним указаниям Комитета по внутреннему транспорту и Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций (ООН), которые призывают WP.1 наладить более тесное сотрудничество с ЮНПСС (КВТ: ECE/TRANS162; ГАООН: A/RES/58/289) в целях упреждающей разработки решений транспортных, экономических и социальных аспектов кризисной ситуации в области безопасности дорожного движения.

2. Основными итогами разработки этого соглашения могли бы явиться юридически не обязательные, научно обоснованные лучшие виды практики в области поведения участников дорожного движения, подкрепленные дополнительными ориентирами и программами реализации, классифицированными в зависимости от различных объектов инфраструктуры, характера поведения водителей и уровней развития. Эти результаты могли бы дать возможность странам на всех уровнях развития и располагающих различной инфраструктурой, сделать определенные шаги на пути к созданию более

безопасных условий дорожного движения и будут строиться на основе аналитического опыта WP.1 и с использованием финансовых средств, выделенных ЕЭК ООН на эти цели, в дополнение к работе ЮНПСС по созданию подборок информационных материалов, в которых рассматривались бы ключевые вопросы безопасности дорожного движения. Помимо этих основных преимуществ, которые обеспечит данная программа, она также будет содействовать созданию системы конкретных и долговременных преимуществ за счет повышения осведомленности населения и расширения поддержки в работе по решению проблем безопасности дорожного движения.

II. Обоснование

3. В соответствии с идеями, изложенными в докладе Генерального секретаря Организации Объединенных Наций за 2003 год "Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения" (A/58/228, 44.b), мы предлагаем разработать новое соглашение в целях урегулирования кризиса в области безопасности дорожного движения и в порядке дополнения работы, которая уже выполняется WP.1 и ЮНПСС. Как указывается в программном заявлении WP.1, Рабочая группа рассматривает "широкий круг вопросов, связанных с безопасностью дорожного движения", и в то же время "разрабатывает новые правовые инструменты по мере возникновения необходимости". С учетом статистических данных, которые этому органу уже хорошо известны, мы полагаем, что необходимость в новом соглашении, в котором будут рассматриваться вопросы безопасности дорожного движения, находит четкое документальное подтверждение.

4. Действительно, с учетом большого объема уже выполненной работы в области эффективных практических методов эксплуатации на основе Венских конвенций и с учетом того факта, что безопасность автотранспортных средств постоянно повышается благодаря, в частности, работе Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), одной из возможностей дальнейшего продвижения к общей цели повышения безопасности дорожного движения остается решение более широкой проблемы поведения участников дорожного движения. Кроме того, в условиях постоянного увеличения частотности поездок отдельных лиц за пределы их национальных границ вопрос безопасности дорожного движения приобретает все более актуальный характер в части транспорта и общественного здравоохранения для всех стран, которые стремятся обеспечить благополучие своих граждан как в пределах своих суверенных границ, так и вне их.

5. Кроме того, проблемы с введением в действие законодательства в области безопасности дорожного движения приводят к тому, что принять множество правил, предусмотренных Венской конвенцией, практически невозможно для многих стран, в том числе и для некоторых стран - членов ЕЭК, которые тем не менее взяли на себя обязательство снизить частотность и серьезность дорожно-транспортных происшествий на их территории. Таким образом, это новое соглашение позволит этим странам принять участие в разработке и осуществлении на практике хорошо зарекомендовавших себя контрмер, имеющих целью снизить число дорожно-транспортных происшествий и обусловленные ими случаи смерти и ранений. Оно могло бы даже создать условия для возможного принятия Венской конвенции государствами-членами. Это соглашение позволит удовлетворить потребность, которая была определена Всемирной ассамблеей здравоохранения, "в разработке научно-обоснованных программ и политики в области здравоохранения" и "поощрении научных исследований в порядке подкрепления основанных на фактических данных подходов к профилактике дорожно-транспортного травматизма и смягчению его последствий" (WHA57.10, 5).

6. Новое соглашение также позволило бы укрепить связь между WP.1 и ЮНПСС в контексте записки секретариата WP.1 (TRANS/WP.1/2004/11) посредством институционального закрепления совместного партнерства, имеющего целью объединить, координировать и использовать на практике различные ресурсы, которыми располагают этих группы. Более конкретно, опыт WP.1 получит более широкое и эффективное распространение благодаря опыту работы ВОЗ по разработке и осуществлению соответствующих программ, а программы ЮНПСС могут воспользоваться передовым опытом WP.1 в решении проблем безопасности дорожного движения. Действие этих программ выйдет за пределы стран, которые входят в состав ЕЭК ООН, и распространится на другие страны, которым необходимо в безотлагательном порядке воспользоваться знаниями и опытом WP.1.

III. Структура и осуществление

7. Мы полагаем, что на данном этапе было бы преждевременно выбирать какую-либо одну структуру этого соглашения, поскольку в таком случае может быть много вариантов, один из которых - аналогичный Глобальному соглашению 1998 года, которое находится в ведении WP.29, - излагается ниже. В соответствии с этим возможным вариантом, данное соглашение находится в ведении Исполнительного комитета в составе представителей WP.1, ЮНПСС и государств-членов. В членский состав этого представительного органа, который мог бы утверждать конечные проекты более эффективных видов практики, промежуточные ориентиры и схему программ методом голосования, могли бы входить все стороны этого соглашения. Эти позиции будут разрабатываться рабочими группами

по конкретной тематике, созываемые по мере необходимости этим представительным органом по предложению Исполнительного комитета и в консультации с этим органом.

8. Рабочие группы будут собирать данные и результаты исследований у сторон этого соглашения и включать результаты этого первоначального анализа в свои выводы. Рабочим группам можно было поручить работу по определению наиболее эффективных практических методов, некоторого набора ключевых ориентиров в зависимости от различных уровней развития и соответствующих программных мер, которые можно было бы незамедлительно принимать по каждой проблеме безопасности дорожного движения. Как указано выше, этот процесс позволяет объединить технические ресурсы WP.1 в области научных исследований и анализа и опыт разработки программных материалов ЮНРСС в порядке максимального использования опыта этих групп. После разработки соответствующих проектов совещания представительного органа воспользуются этими разработанными аналитическими и программными средствами для работы по распространению наиболее эффективных видов практики, по своему усмотрению.

9. Мы предлагаем планировать проведение сессий WP.1 и ЮНРСС встык - а то и одновременно - в течение одной и той же недели и в одном и том же месте в целях облегчения процесса разработки этого соглашения и более тесного сотрудничества между обеими группами, а также в целях снижения до минимума расходов, связанных с международными поездками.

IV. Результаты

10. Данное соглашение будет содержать целый ряд наиболее эффективных видов практики по тематическим вопросам и варианты программ, ориентированных на достижение поэтапных ориентиров (промежуточных целей), которые заложены в самих этих наиболее эффективных методах, но которые все же отличаются от них. Это, наряду с юридическим необязательным характером мер, предусмотренных данным соглашением, обеспечивает такое положение, при котором принятая наиболее эффективная практика будет представлять собой именно наиболее эффективную практику, поскольку ни специалистам, участвующим в работе рабочих групп, ни сторонам, которые входят в состав представительного органа, не придется идти на компромисс по политическим или техническим причинам. Это позволит гибче подходить к решению этих зачастую деликатных проблем с точки зрения культуры, политики и развития и даст возможность всем сторонам принимать участие в формировании наиболее эффективных видов практики на высоком уровне, создавая при этом условия для осуществления столь необходимых мер по повышению безопасности на их дорогах в количественном выражении.

11. Промежуточные ориентиры и программные варианты в зависимости от уровня развития государств-членов будут разрабатываться поэтапно с возможным переходом с одного уровня на другой, что обеспечит создание ккумулятивного позитивного эффекта. Для успешной реализации этого соглашения и достижения его целей эти ориентиры имеют исключительно важное значение. Разработка ряда промежуточных мер по каждой теме позволит всем странам выбирать подходящий для них вариант программы и количественно определять полученные ими результаты за счет реализации указанных программ у себя дома. Работу по этому направлению проекта можно было бы осуществлять за счет средств, которые недавно были выделены WP.1 по линии ООН на программу "Разработка региональных и национальных целей в области безопасности дорожного движения".

12. По каждой теме будет разработан целый ряд программных вариантов, в дополнение к предусмотренным для них поэтапным ориентирам, в зависимости от соответствующего ориентира и соответствующего уровня развития. Эти варианты будут в значительной мере зависеть от опыта, накопленного ЮНРСС, прежде всего в деле разработки подборок информационных материалов по безопасности дорожного движения. Большой объем работы, которая уже проделана в этой области, можно было бы, как ожидается, преобразовать на цели удовлетворения потребностей, характерных для каждого этапа. Эти сформированные на совместной основе наиболее эффективные виды практики и соответствующие поэтапные ориентиры будут размещаться на вебсайтах WP.1 и ЮНРСС, а также непосредственно доводиться до сведения сторон данного соглашения.
