



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/125
29 January 2010

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ВОСЬМОЙ СЕССИИ
(Женева, 22–25 сентября 2009 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. УЧАСТНИКИ	1 - 2	3
II. ВВЕДЕНИЕ	3 - 4	3
III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)	5	4
IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ПЯТЬДЕСЯТ СЕДЬМОЙ СЕССИИ (пункт 2 повестки дня)	6	4
V. ИНФОРМАЦИЯ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩЕЙ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 3 повестки дня)	7 - 28	5
A. Секретариат	8 - 13	5
B. Международные организации.....	14 - 15	6

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
C. Национальные делегации	16 - 25	7
D. Другая информация.....	26 - 28	9
VI. БУДУЩАЯ РОЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 4 повестки дня)	29 - 34	10
VII. СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУ КОНВЕНЦИЕЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ 1968 ГОДА И ТЕХНИЧЕСКИМИ ПРАВИЛАМИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (пункт 5 повестки дня).....	35 - 44	11
VIII. КРУГЛЫЙ СТОЛ НА ТЕМУ "ЯВЛЯЕМСЯ ЛИ МЫ ЖЕРТВАМИ УСПЕХА РАЗВИТИЯ?" (пункт 6 повестки дня)	45 - 49	13
IX. РАССМОТРЕНИЕ ПОПРАВОК К КОНВЕНЦИИ О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ 1968 ГОДА (пункт 7 повестки дня)	50 - 52	15
X. ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2010-2014 ГОДЫ (пункт 8 повестки дня)	53 - 54	15
XI. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 9 повестки дня).....	55 - 59	15
XII. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ (пункт 10 повестки дня)	60	16
XIII. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (пункт 11 повестки дня).....	61	16

Приложения

I. План действий, касающийся будущей роли Рабочей группы.....	17
II. Проект программы работы на 2010-2014 годы.....	25
III. Отчет о круглом столе	29

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою пятьдесят восьмую сессию в Женеве 22–25 сентября 2009 года под председательством г-жи Лучианы Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Албании, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Израиля, Испании, Италии, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Словении, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Эстонии.

2. Были также представлены Европейский союз, Всемирная организация здравоохранения и следующие неправительственные организации (НПО): Европейская федерация велосипедистов (ВФВ), Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Международная автомобильная федерация (Фонд ФИА), Институт дорожного движения (Индия), Международная ассоциация обучения вождению (МАОВ), Международная ассоциация по использованию природного газа на транспортных средствах (МАПГТ), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный туристский альянс (МТА и ФИА) и ассоциация "Лазер–Европа".

II. ВВЕДЕНИЕ

3. Председатель открыла пятьдесят восьмую сессию WP.1.

4. Директор Отдела транспорта г-жа Э. Мольнар приветствовала участников и выделила ряд приоритетов для секретариата и WP.1, включая:

- a) новый пересмотр Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года с учетом технологического прогресса и инноваций, таких как знаки с изменяющимся сообщением;
- b) активное участие секретариата в работе по достижению стратегической цели, обозначенной Генеральным секретарем в его докладах о безопасности дорожного движения, с тем чтобы добиться универсального охвата правовых документов в области безопасности дорожного движения и обеспечить не только их подписание, но и надлежащее осуществление;

- c) поручение Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) в адрес его вспомогательных органов, в том числе WP.1, пересмотреть и продолжать усовершенствование механизмов мониторинга осуществления соответствующих правовых документов (Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года). Учитывая, что на предыдущие вопросники ответили всего несколько стран, WP.1, возможно, пожелает создать более простой/эффективный механизм;
- d) обращение к WP.1 как к "Форуму ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения" для целей повышения осведомленности и расширения коммуникативных возможностей;
- e) в марте 2010 года исполняется 60 лет с начала деятельности ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения, а в сентябре 2010 года WP.1 проведет свою шестидесятую сессию. В этой связи директор предложила отметить такое важное событие, например посредством организации однодневных совместных заседаний с Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) или с Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1), которые были бы посвящены рассмотрению вопросов, представляющих общий интерес;
- f) директор предложила членам WP.1 подготовить документы для специального совещания по безопасности дорожного движения, организуемого ЕЭК ООН в ходе двенадцатой Всемирной конференции по транспортным исследованиям, которая состоится в Лиссабоне 11–15 июля 2010 года.

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/124

- 5. Рабочая группа утвердила свою повестку дня с незначительным техническим исправлением.

IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ПЯТЬДЕСЯТ СЕДЬМОЙ СЕССИИ (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/122

6. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей пятьдесят седьмой сессии без изменений.

V. ИНФОРМАЦИЯ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩЕЙ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 3 повестки дня)

7. Рабочая группа была проинформирована об изменениях в области безопасности дорожного движения, происшедших после ее предыдущих сессий.

A. Секретариат

8. Секретариат проинформировал WP.1 об основных изменениях, которые произошли после пятьдесят седьмой сессии. Что касается присоединения новых стран к правовым документам, то Буркина-Фасо стала Договаривающей стороной Конвенции о дорожном движении 1949 года и Протокола о дорожных знаках и сигналах 1949 года, а Кения стала Договаривающейся стороной Конвенции о дорожном движении 1968 года.

9. Кроме того, можно упомянуть о двух мероприятиях, организованных в рамках проекта "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий". Первое мероприятие – семинар, состоявшийся в Минске 12–14 мая 2009 года, – было посвящено главным образом проблемам стран с низким и средним уровнем дохода в Содружестве Независимых Государств; второе мероприятие – конференция, состоявшаяся в Халкиде, Греция, 25–26 июня 2009 года, – было предназначено для стран с низким и средним уровнем дохода в Южной и Юго-Восточной Европе. Можно с удовлетворением отметить, что среди участников этих семинаров были не только должностные лица из правительств стран соответствующих регионов и за их пределами, но также представители муниципалитетов, НПО и частного сектора.

10. Принятый в Халкиде "нестандартный" подход предполагал привлечение баскетбольных знаменитостей к распространению информации о безопасности дорожного движения среди максимально широкой аудитории, особенно молодежи. Специальная группа, в которую вошли игроки из национальной баскетбольной команды Греции, Баскетбольной федерации Греции и Международной федерации баскетбола (ФИБА–Европа), занялась пропагандированием "честной игры" и "совместной работы" как одного из способов обеспечения безопасности на дорогах по всей Греции и в других странах. Подчеркивая важность соблюдения правил, способствующих созданию справедливых и безопасных условий, будь то на баскетбольной площадке или на дороге, чемпионы по

баскетболу подписали декларацию по безопасности дорожного движения и заявили о своей полной поддержке этого общего дела.

11. Представители греческих торгово-промышленных палат, участвовавшие в конференции, приняли также декларацию, в которой они выразили твердое намерение поддержать работу ЕЭК ООН и использовать свою сеть в Греции для содействия рекламным кампаниям, повышения информированности участников дорожного движения и пропаганды более безопасных дорог.

12. Секретариат продолжил сотрудничество с международными баскетбольными ассоциациями (ФИБА и ФИБА-Европа) на Евробаскете-2009, где была подписана декларация о "соблюдении правил". Выражается надежда, что в ходе намеченного на следующий год чемпионата мира по баскетболу в Турции такое сотрудничество с ФИБА расширится и получит развитие в глобальных масштабах.

13. Делегация Турции WP.1 положительно отреагировала на это предложение, заявив, что они поддержат эту инициативу на национальном уровне.

В. Международные организации

1. Европейский союз

14. Представитель Европейского союза (ЕС) проинформировала делегатов о том, что цель Комиссии состоит в применении комплексного подхода к проблеме безопасности дорожного движения и охвате этой темы другими экономическими стратегиями, в частности в области здравоохранения, охраны окружающей среды и общей экономической политики. Исследования показывают, что на одного погибшего приходится семь человек, которым требуется медицинский уход, поэтому такой интегрированный подход будет значительно способствовать повышению качества жизни.

15. Представитель ЕС проинформировала также о следующих последних мероприятиях ее организации, связанных с безопасностью дорожного движения:

- а) была принята директива, позволяющая больным эпилепсией, диабетом и лицам со слабым зрением управлять автомобилем с помощью специальных средств, которые были разработаны благодаря техническому прогрессу;

- b) была принята директива, предусматривающая обязательные требования в отношении первоначальной квалификации и непрерывного обучения профессиональных водителей;
- c) были приняты директивы, касающиеся обследований автодорожной инфраструктуры, сертификации новых транспортных средств и обязательной установки на грузовых автомобилях зеркал для контроля "мертвых зон";
- d) продолжается работа над законодательством по вопросам технического контроля и инспектирования на дорогах;
- e) в 2010 году будут обнародованы результаты программы ДРУИД по вопросам влияния алкоголя и наркотических веществ на процесс управления транспортным средством, на основе которых может быть принято новое законодательство;
- f) программа действий в области безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы вышла на заключительную стадию консультаций с общественностью.

С. Национальные делегации

16. WP.1 приветствовала информацию различных делегаций об изменениях, произошедших после ее пятьдесят седьмой сессии.

17. Франция сообщила о своем намерении изменить условия выдачи водительского удостоверения, включая его стоимость (более низкая цена для молодых водителей); принято 16 различных мер для обучения водителей более безопасным методам управления за более короткий срок. Особое внимание уделяется водителям двухколесных транспортных средств; были начаты национальные консультации по новым правилам. Франция усовершенствовала систему правоприменения в отношении правил, касающихся управления транспортным средством в состоянии опьянения.

18. Норвегия проинформировала о том, что она провела углубленный анализ всех дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом с 2005 года, что служит основой для новой политики до 2020 года. Главная причина этих ДТП - скорость, причем не обязательно сверх скоростного ограничения, но выше того предела безопасности, который устанавливается в зависимости от общих условий и обстоятельств на месте происшествия в данный момент времени. На некоторых участках дорог введен

автоматический контроль скорости. Программа "Нулевой обзор" посвящена проблеме ДТП со смертельным исходом и серьезными травмами и, в частности, предназначена для наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения: велосипедистов и пешеходов.

19. Бельгия проинформировала о принятии нового законодательства, которое вступит в силу в октябре 2010 года и в соответствии с которым разрешается установка алкоблокираторов на легковых автомобилях водителей, неоднократно нарушавших правила дорожного движения, и предусматривается отбор проб слюны у водителей, которые подозреваются в употреблении наркотических средств за рулем.

20. Испания проинформировала, что около 40% дорожно-транспортных происшествий в стране происходит во время поездок на работу и с работы. Поэтому представители соответствующих учреждений вместе с частным сектором (работодателями) изучают возможности улучшения водительского поведения работников.

21. В Соединенных Штатах Америки было проведено национальное дорожное обследование на предмет употребления алкоголя и наркотиков за рулем, особенно в ночное время по пятницам и субботам; после окончательной обработки результаты этого обследования будут доведены до сведения WP.1. В июле 2009 года Соединенные Штаты Америки организовали рабочее совещание по проблемам сбора данных странами с низким и средним уровнем дохода, в котором приняли участие междисциплинарные группы из шести стран.

22. В Нидерландах применяются ограничительные меры, особенно для водителей мопедов, такие как высокая стоимость водительского удостоверения (приблизительно 300 евро). В парламент был направлен пилотный проект по предупреждению употребления алкоголя и наркотиков за рулем, на основе которого могут быть приняты соответствующие законы, однако этот процесс, по всей видимости, будет довольно медленным. Представитель Нидерландов указал, что WP.1 является именно тем органом, в рамках которого целесообразно обсуждать и регулировать вопросы, касающиеся управления транспортным средством в состоянии опьянения, и которому следует продолжать усилия в данной области.

23. В Израиле введение три года назад количественных целевых показателей дало весьма положительный эффект: по сравнению с 2008 годом в 2009 году число ДТП со смертельным исходом сократилось на 25%. Позитивный эффект от правоприменительных мер, позволивших снизить число случаев смерти на дорогах за последние три года на 15%, упоминался также Турцией, которая намерена активно

продолжать такие меры, включая внедрение камер наблюдения и автоматического контроля.

24. Представители других стран проинформировали о введении "балльной системы" (Республика Молдова) и принятии нового закона, позволяющего проводить проверки для выявления водителей в состоянии опьянения (Люксембург).

25. Представитель Международной ассоциации обучения вождению (МАОВ) разъяснил важность такого обучения. Например, за последние шесть лет в Австрии число ДТП среди молодых водителей в возрасте 17-21 года снизилось на 28%, что является главным образом результатом применения новых методов обучения, таких как обучение на "втором этапе" со специальным инструктором и управление транспортным средством в сопровождении, а также введение "балльной системы наказания" и временного водительского удостоверения.

D. Другая информация

26. Международный туристский альянс/Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА) проинформировали о проведенном ими исследовании по различным образцам международных водительских удостоверений (МВУ), выдаваемых автомобильными организациями и используемых в разных странах мира. В ходе исследования было выявлено, что МВУ, выдаваемые в разных странах мира, зачастую существенно различаются как в цвете, так и по содержанию от образцов, приводимых в приложениях к Конвенциям о дорожном движении 1949 и 1968 годов, а в двух странах имеются даже варианты МВУ, объединяющие образцы 1949 и 1968 годов.

27. Предполагается, что эти объединенные варианты МВУ выдаются странами, являющимися Сторонами Конвенции 1968 года, для того чтобы обеспечить их признание в странах, являющихся Сторонами Конвенции 1949 года, поскольку эти страны очень часто не признают образец МВУ 1968 года. Кроме того, имеются страны, не являющиеся Договаривающимися сторонами ни одной из этих Конвенций, но выдающие МВУ, и существуют даже случаи, когда МВУ можно приобрести по Интернету.

28. WP.1 решила, что этот вопрос заслуживает более пристального внимания, и предложила МТА/ФИА представить официальный документ по данной теме для рассмотрения на следующей сессии.

VI. БУДУЩАЯ РОЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/2008/5/Rev.2, ECE/TRANS/WP.1/2009/3

29. WP.1 обсудила вопрос о наиболее оптимальных путях реструктуризации своей деятельности, с тем чтобы адаптироваться к быстро меняющейся ситуации в области безопасности дорожного движения и эффективнее содействовать повышению безопасности на дорогах.

30. Делегаты подчеркнули необходимость гибкого подхода и расширения работы WP.1. Была высказана мысль о том, что для участия в совещаниях и работе WP.1 можно было бы привлечь такие организации, как Европейская сеть дорожной полиции (ТИСПОЛ) и ассоциацию(и) страховых компаний.

31. Возможно, понадобится новая структура работы в WP.1. С учетом того, что некоторые из вопросов в повестке дня могут носить узконаправленный характер (например, работа над знаками с изменяющимся сообщением), была рассмотрена и поддержана идея организации будущей деятельности в составе небольших групп специалистов.

32. Отмечалась необходимость инвентаризации передового опыта и перспективной практики в области безопасности дорожного движения, которую секретариату надлежит компилировать, обобщать, регулярно обновлять и опубликовывать при активном участии, содействии и помощи стран. Однако Рабочая группа полагала, что такая работа может отвлечь ее от основной цели – обеспечивать глобальный форум, устанавливающий общие стратегические направления и руководящие принципы в области безопасности дорожного движения. Деятельность WP.1 должна быть сосредоточена на правовых документах, поскольку у нее ограниченный годовой бюджет времени для проведения совещаний. Кроме того, сводные резолюции уже содержат передовую практику, однако их необходимо активнее пропагандировать и обеспечить к ним более легкий доступ.

33. Секретариатом был поднят важный вопрос: если главная роль WP.1 состоит в том, чтобы как можно большее число стран стали Договаривающимися сторонами Конвенций и был обеспечен глобальный охват этими Конвенциями, почему страны, участвующие в WP.1, не приняли и не ратифицировали эти Конвенции? Это неверный сигнал тем странам, которые намереваются к ним присоединиться.

34. Рабочая группа одобрила План действий, касающийся ее будущей роли, который воспроизводится в приложении 1 к настоящему докладу, при том понимании, что при

необходимости его следует изменить и адаптировать. Указывалось, что крайне важно обеспечить согласованность и сбалансированность деятельности в области безопасности дорожного движения на глобальном уровне во избежание дублирования работы, выполняемой в других организациях.

VII. СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУ КОНВЕНЦИЕЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ 1968 ГОДА И ТЕХНИЧЕСКИМИ ПРАВИЛАМИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/2009/2

35. Представитель Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ) внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.1/2009/2, посвященный проблеме несоответствия между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами в области транспортных средств, что обусловлено быстрыми темпами технического прогресса, который зачастую эволюционирует быстрее, чем положения Конвенции.

36. В вышеупомянутом документе предлагается внести в Конвенцию необходимые корректировки, с тем чтобы учитывать благоприятный эффект технического прогресса в соответствующих правилах. В противном же случае Конвенция может стать препятствием для международного движения, поскольку в новых автомобилях устанавливается оборудование, которое противоречит ее положениям (например, огни аварийной сигнализации). Секретарь Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) дополнил это сообщение, пояснив, что технические эксперты пытаются не подменить водителя, а оказать ему/ей помощь (например, с помощью системы торможения АБС) во избежание дорожно-транспортных происшествий.

37. Согласившись в принципе с необходимостью поиска решений, представитель Германии высказалась за то, чтобы отложить обсуждение этого вопроса. Она указала, что ее делегация не может автоматически принимать технические правила, поскольку это может привести к нарушению предусмотренного в Конвенции правила о том, что "водитель должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством".

38. WP.1 решила, что в ходе дискуссии следует также разъяснить важный вопрос о том, где устанавливать разделительную линию между полным контролем со стороны водителей над своим транспортным средством и тем моментом, когда он передает этот контроль различным техническим приспособлениям. В какой момент технология

принимает решения вместо водителя? Следует проводить четкое различие между устройствами, которые оказывают помощь водителям, и устройствами, действующими от его/ее имени, и в каком случае водитель должен быть способен принять решение о том, что он хочет передать управление техническому устройству.

39. В ходе продолжительного обсуждения делегаты затронули различные стороны этой проблемы. При этом было достигнуто общее понимание по следующим вопросам:

- a) в целом участники согласились с предложением включить общую оговорку в Конвенцию, т.е. с тем решением, которое предлагалось ранее Группой по правовым вопросам;
- b) WP.1 – компетентный орган, устанавливающий принципы безопасности дорожного движения, что предполагает минимальные обязательные технические требования к транспортным средствам, допускаемым к международному движению. Поэтому Всемирному форуму WP.29 следует консультироваться с WP.1 всякий раз, когда он планирует разработку новых технических правил. WP.1 подчеркнула необходимость координации на национальном уровне между делегатами, участвующими соответственно в работе WP.1 и WP.29 (или его вспомогательных органов);
- c) WP.1 должна быть открыта для технологических новшеств, особенно когда они способствуют повышению безопасности. Вместе с тем технические правила должны соответствовать Конвенции, и при внедрении новых технологий необходимо учитывать тот принцип, что водитель должен сохранять полный контроль над своим транспортным средством.

40. Что касается соответствия между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами в области транспортных средств (пункт 5 повестки дня), то WP.1 решила отложить обсуждение этого вопроса до своей следующей сессии.

41. Вместе с тем Группа согласилась с необходимостью адаптации Конвенции, для того чтобы отразить позитивный эффект технического прогресса, особенно когда такой прогресс способствует повышению безопасности.

42. WP.1 решила направить WP.29 письмо за подписью Председателя, с тем чтобы:

- a) предложить WP.29 проанализировать и составить перечень всех технических несоответствий между Конвенцией и техническими правилами;

- b) выразить в целом озабоченность тем, что стремительное развитие новых технологий и их быстрое принятие в виде правил могут негативно повлиять на способность водителя всегда сохранять полный контроль над своим транспортным средством, как это предусмотрено статьями 8 и 13 Конвенции о дорожном движении 1968 года.

43. Делегаты предлагают секретариату помощь в поиске надлежащего определения, которое позволило бы внести поправку в статью 3.3 Конвенции. Необходимо тщательно изучить и в максимальной степени использовать секретариатом и национальными делегациями возможность применения электронных инструментов для обмена мнениями и согласования предложений.

44. Соответствующие дополнительные документы от делегаций будут приветствоваться секретариатом до 15 декабря 2009 года, с тем чтобы он смог подготовить их для следующей сессии WP.1.

VIII. КРУГЛЫЙ СТОЛ НА ТЕМУ "ЯВЛЯЕМСЯ ЛИ МЫ ЖЕРТВАМИ УСПЕХА РАЗВИТИЯ?" (пункт 6 повестки дня)

45. Директор Отдела транспорта г-жа Э. Мольнар выступила в качестве модератора круглого стола на тему "Являемся ли мы жертвами успеха развития?", отчет о котором приводится в приложении 3 к настоящему докладу.

46. Основные докладчики: г-н Р. Балуджа (Институт дорожного движения, Нью-Дели), г-н В. Лабро (Международный комитет по техническому осмотру механических транспортных средств), г-н Д. Макнамара ("Доналд Макнамара энд кампани", США) и г-жа Л. Секеринска (Всемирный банк), - сделали сообщения по четырем основным обсуждаемым темам: безопасная автодорожная инфраструктура; более безопасные транспортные средства; улучшенное поведение; и необходимость всемирных правил дорожного движения, соответственно. После каждого основного доклада состоялись активные дебаты и были заслушаны выступления других участников.

47. Главные выводы участников круглого стола можно резюмировать следующим образом:

- a) повышение безопасности дорожного движения также зависит и от качества государственного управления;

- b) аспекты безопасности дорожного движения надлежит интегрировать в процессы планирования и финансирования проектов автодорожной инфраструктуры;
- c) необходимо продолжать активную исследовательскую деятельность в области безопасности дорожного движения и управления рисками и широко распространять ее результаты;
- d) повсеместно существует потребность в специальных экспертных знаниях и определенных базовых стандартах в каждой из следующих областей: инфраструктура, транспортное средство, поведение и правила дорожного движения;
- e) необходимо более глубоко проанализировать причины дорожно-транспортных происшествий и случаев смерти, для чего требуются более качественные базы данных;
- f) для улучшения ситуации в сфере безопасности дорожного движения необходимо более активное участие граждан, однако на всех уровнях требуется финансирование для проведения просветительских/информационных кампаний;
- g) необходимо глубже понимать степень риска и эффективно им управлять; исходя из этого, было бы полезно, чтобы каждая страна лучше информировала иностранцев, которые пользуются ее дорогами, об основных отличиях в правилах дорожного движения;
- h) необходимо тщательнее проводить расследования нарушений правил и дорожно-транспортных происшествий; в этом контексте важно выявлять возможности для перевоспитания водителей, нарушивших правила движения;
- i) необходимо повсеместно распространять конвенции Организации Объединенных Наций, принимая во внимание тот факт, что глобальное согласование требует учета местных особенностей и различий.

48. Заключительный вывод этого круглого стола сводился к тому, что люди имеют общее право на достойную жизнь, а это включает и право на более высокий уровень безопасности дорожного движения.

49. Секретариат обеспечит размещение сделанных сообщений на вебстранице Отдела транспорта.

IX. РАССМОТРЕНИЕ ПОПРАВОК К КОНВЕНЦИИ О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ 1968 ГОДА (пункт 7 повестки дня)

50. Рабочая группа решила не изменять Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года путем добавления знаков для сжиженного нефтяного газа (СНГ), компримированного (сжатого) природного газа (КПГ) и H₂ или касающегося их текста.

51. Секретариат провел презентацию по интеллектуальным транспортным системам, которая получила высокую оценку со стороны WP.1, стремящейся быть в курсе новых технологических изменений, способствующих повышению безопасности дорожного движения.

52. По предложению Испании Рабочая группа решила учредить специальную группу экспертов для рассмотрения интеллектуальных транспортных систем, представляющих интерес для WP.1, и в частности знаков с изменяющимся сообщением. Мандат этой группы будет рассмотрен и, возможно, одобрен на пятьдесят девятой сессии WP.1.

X. ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2010-2014 ГОДЫ (пункт 8 повестки дня)

53. Рабочая группа решила, что она успешно выполнила все задачи, предусмотренные в ее программе работы на двухлетний период 2008-2009 годов.

54. WP.1 рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.1/2009/5, содержащий проект ее программы работы на 2010-2014 годы, и приняла его в том виде, в каком он воспроизводится в приложении 2 к настоящему докладу. Секретариат представит одобренную программу работы Комитету по внутреннему транспорту на его семьдесят второй сессии в 2010 году.

XI. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/2009/7

55. Секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.1/2009/7 по мониторингу и стимулированию осуществления Венских конвенций. Делегаты рассмотрели положительные и негативные стороны нынешнего вопросника, который был сочтен излишне детальным.

56. Рабочая группа поручила секретариату выбрать и выделить наиболее существенные вопросы, на которые ожидаются ответы, и вновь направить этот вопросник с

настоятельной просьбой к Договаривающимся сторонам ответить на него. Для заполнения вопросника необходимо предоставить разумный предельный срок, однако если не могут быть подготовлены полные ответы, то в секретариат следует отослать даже частично заполненный вопросник.

57. Делегация Российской Федерации подробно ознакомила Рабочую группу с ходом подготовки Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, которую планируется провести в Москве 19-20 ноября 2009 года.

58. "Лазер-Европа" проинформировала Рабочую группу о кинофестивале по безопасности дорожного движения, который намечено провести 18-20 февраля 2010 года в Марракеше, Марокко, и на который странам настоятельно предлагается направить свои фильмы.

59. По предложению ЕФЖДТП Рабочая группа решила включить в повестку дня своей следующей сессии вопрос "Междисциплинарное расследование аварий: инструмент для повышения безопасности дорожного движения".

ХII. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ (пункт 10 повестки дня)

60. Пятьдесят девятую сессию Рабочей группы планируется провести в Женеве 22-24 марта 2010 года. Участников, желающих представить предложения к этой сессии, просят сделать это не позднее 15 декабря 2009 года, с тем чтобы секретариат смог обработать документы в соответствии с внутренними правилами и процедурами Организации Объединенных Наций.

ХIII. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (пункт 11 повестки дня)

61. Рабочая группа утвердила перечень решений, принятых на ее пятьдесят восьмой сессии, на основе которых секретариат подготовил настоящий доклад. WP.1 поручила секретариату представлять на ее сессиях любые предложения, которые он сочтет необходимыми для улучшения и повышения эффективности деятельности Рабочей группы в области безопасности дорожного движения.

Приложение I

План действий, касающийся будущей роли Рабочей группы

1. Дорожно-транспортный травматизм продолжает оставаться одним из важных вопросов развития. Тенденции, отмечаемые во многих странах, указывают, что в последующие 10 лет эта проблема может приобрести значительно более острый характер. Несмотря на повышение уровня информированности в этой сфере, крайне необходимо активизировать усилия и увеличить объем средств для решения этой проблемы, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и за его пределами. Рабочая группа (WP.1) может и должна и впредь играть важную роль в повышении безопасности дорожного движения на глобальном уровне.

I. Стратегические направления

2. Основные цели WP.1 в период 2010-2020 годов должны сводиться к обеспечению глобального охвата Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года и к внедрению успешно функционирующей системы наблюдения за осуществлением этих Конвенций. Обновление правовых документов и примеров оптимальной практики должно и впредь относиться к числу "обычных функций" - постоянных задач WP.1 в соответствии с Положением о ее круге ведения.

3. Кроме того, WP.1 следует адаптироваться к динамике изменений, происходящих в сфере безопасности дорожного движения путем расширения охвата вопросов политического характера в своих дискуссиях. Подобная стратегия будущего развития предполагает ряд таких организационных изменений, как, например, оказание содействия деятельности тематических специальных рабочих групп, создаваемых по мере необходимости и учреждаемых на гибкой основе (например, создание "группы экспертов по знакам с изменяющимся сообщением"), а также формирование совместных рабочих групп по вопросам, влияющим на безопасность дорожного движения (например, совместная деятельность с Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1) в области безопасности дорожного движения и инфраструктуры). Специальные рабочие группы будут отчитываться перед WP.1, и итоги их работы должны будут утверждаться WP.1.

4. Следует регулярно приглашать представителей других региональных комиссий принимать участие в совещаниях WP.1 и в иных мероприятиях, посвященных безопасности дорожного движения. Это обеспечило бы распространение ноу-хау WP.1

в глобальных масштабах и в конечном счете позволило бы расширить охват правовых документов до всемирного уровня. В то же время благодаря обмену мнениями WP.1 получила бы в свое распоряжение дополнительный экспертный потенциал и информацию, что дало бы ей возможность выработать и внедрить глобальный подход к проблеме безопасности дорожного движения с учетом потребностей и потенциала стран с различным уровнем развития. Такой глобальный подход базировался бы на правовых документах и оптимальной практике, разработанных WP.1.

5. Рабочая группа, входящие в ее состав члены, а также секретариат должны рассматривать более широкую популяризацию конкурентных преимуществ WP.1 в качестве своей неизменной и постоянной цели, достижение которой в значительной степени будет зависеть от готовности принять ответственность за результаты деятельности WP.1.

6. Безопасность дорожного движения оказывает влияние на все элементы устойчивого развития, поэтому ее следует в полной мере учитывать при разработке и осуществлении стратегий устойчивого развития транспортного сектора. WP.1 должна быть ориентиром в тех аспектах безопасности дорожного движения, которые связаны с правилами и оптимальной практикой, применимыми на глобальном уровне, и особенно развивающимися странами. Для получения эффективной отдачи директивные указания должны опираться на достоверные результаты анализа причин неудовлетворительных показателей в области безопасности дорожного движения. Недостаточно лишь принимать правовые документы и резолюции и изучать вопрос "что делать"; необходимо также дать ответ на вопрос "как действовать", особенно в том, что касается практической реализации.

7. Безопасность дорожного движения - это глобальная проблема. Однако хотя решениями для этой проблемы должны быть глобальные стратегии, осуществляться эти стратегии должны главным образом на местном уровне. Глобальные стратегии могут разрабатываться лишь на основе активизации сотрудничества. Поэтому WP.1 следует укреплять механизмы партнерства и развивать взаимодействие с наиболее значимыми участниками работы над проблемой безопасности дорожного движения. Первый шаг уже сделан; в адрес Сотрудничества в области безопасности дорожного движения в рамках Организации Объединенных Наций (СБДД ООН) направлено приглашение провести совместное совещание с WP.1 в ноябре 2008 года. Следует также предусмотреть организацию подобных совместных совещаний с другими партнерами с учетом взаимного интереса и возможных элементов взаимодополняемости.

8. WP.1 надлежит приумножать свои активы, чтобы стать наиболее подходящей многосторонней платформой для обмена информацией по поводу озабоченностей,

успешного опыта, извлеченных уроков и неудач в области безопасности дорожного движения в интересах всех участников.

9. Европейская комиссия должна и впредь оставаться одним из основных партнеров WP.1, поскольку Европейский союз (ЕС) состоит из 27 государств-членов, которые являются также членами ЕЭК ООН. "Достояния Сообщества" в области безопасности дорожного движения, включающие законодательство, институты и передовой опыт в вопросах безопасности транспортных средств, обеспечения безопасности инфраструктуры и поведения участников дорожного движения, имеют огромную ценность, и их можно было бы распространить за пределы ЕС путем использования особых возможностей WP.1.

II. Возможные действия в краткосрочной перспективе (2010-2012 годы)

10. Четких критериев в отношении степени или правильности осуществления Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года нет; с учетом принципа, согласно которому "невозможно улучшить то, что нельзя измерить", а также просьбы, сформулированной Комитетом по внутреннему транспорту, требуется предпринять неотложные шаги. Действия:

Определение и внедрение надлежащим образом функционирующего механизма наблюдения за осуществлением Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

11. Несмотря на неоднократные призывы, многие Договаривающиеся стороны Конвенции о дорожном движении 1949 года не ратифицировали Конвенции 1968 года. WP.1 следует использовать все возможные средства для выявления причин этого, с тем чтобы улучшить сложившуюся ситуацию и содействовать разработке Конвенций 1968 года в качестве поистине глобальных правовых документов. Действия:

Определить механизм опроса Договаривающихся сторон Конвенции о дорожном движении 1949 года для выявления возможных трудностей, связанных с ратификацией и осуществлением Конвенций 1968 года. Приступить к созданию механизма опроса Договаривающихся сторон и разработке мер их поддержки для преодоления трудностей (эти действия должны продолжаться в среднесрочной перспективе).

12. Работа над проблемой безопасности дорожного движения носит межсекторальный характер и охватывает такие разнообразные национальные структуры

(директивные/регулятивные, правоприменительные и т.д.), как министерства транспорта, здравоохранения, внутренних дел/полиции и образования. Действия:

Будет расширяться и укрепляться национальное и региональное сотрудничество между соответствующими компетентными органами, участвующими в работе в области безопасности дорожного движения. С этой целью будут в полной мере использоваться результаты реализации проекта "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий", финансировавшегося по линии Счета развития Организации Объединенных Наций.

13. Растет число стран, в которых функционируют советы по безопасности дорожного движения (или аналогичные структуры), играющие ключевую роль в координации деятельности различных компетентных органов, участвующих в реализации междисциплинарного портфельного подхода. Несмотря на их жизненно важную роль, эти советы по безопасности дорожного движения, по всей видимости, не имеют международной сети, в отличие, например, от регулятивных структур в железнодорожном секторе, которым удалось создать форум для регулярных консультаций между собой.

Действия:

WP.1 будет играть роль структуры, содействующей созданию "клуба советов по безопасности дорожного движения". Такой форум обеспечит гораздо более оперативное распространение информации о том, чем реально занимается WP.1, на национальном уровне.

14. База статистических данных ЕЭК ООН о дорожно-транспортных происшествиях, а также подборка положений национального законодательства, касающихся безопасности дорожного движения, служат тем инструментарием, который Рабочей группе WP.1 следует использовать для установления характера и/или оценки проблем и выявления путей их решения. Надежность данных в значительной мере зависит от обратной связи со странами. Действия:

WP.1 обратится к правительствам стран, являющихся ее членами, с призывом улучшать охват данных, укреплять регулярность представления и повышать надежность и эффективность статистики дорожно-транспортных происшествий ЕЭК ООН, а также сбора информации о соответствующих положениях национального законодательства.

15. Для того чтобы WP.1 была более доступной для всех стран - членов ЕЭК ООН и могла осуществлять деятельность на основе расширенного мандата, в качестве предварительного условия требуется наличие дополнительных (особенно финансовых) ресурсов. Действия:

- a) проведение переговоров по отдельному соглашению с уже существующим Глобальным механизмом по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка для поддержания работы WP.1 по реализации намеченной ею деятельности, а также работы других региональных комиссий Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения;
- b) развитие механизмов партнерства (или аналогичных форм сотрудничества), например между компетентными органами, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения, в развитых странах и соответствующими компетентными органами в странах с переходной экономикой;
- c) стимулирование взаимодействия с основными проектами, финансируемыми ЕС, в регионе ЕЭК ООН (например, с проектом "Разработка координированных национальных транспортных стратегий в странах Центральной Азии", в рамках которого была создана Рабочая группа по безопасности дорожного движения) в целях извлечения максимальных выгод из опыта друг друга.

16. Следует уделять больше внимания позитивному информированию о прошлых достижениях и текущей деятельности WP.1 и широкому пропагандированию/распространению полученных результатов. Действия:

- a) разработка интерактивного КД-ПЗУ, содержащего существующие документы (конвенции, резолюции), относящиеся к ведению WP.1. Этот КД-ПЗУ можно было бы распространять на всех важных мероприятиях, имеющих отношение к проблеме безопасности дорожного движения, и среди всех заинтересованных сторон;
- b) соединение вебсайта ЕЭК ООН с другими вебсайтами, имеющими отношение к проблеме безопасности дорожного движения;
- c) создание адресного списка WP.1/Безопасность дорожного движения и организация регулярных дискуссий в электронном формате с участием членов WP.1 на добровольной основе;

- d) подготовка презентаций по правовым документам и сводам оптимальной практики, ориентированных на различные уровни восприятия и на различные целевые группы (например, представителей директивных органов, специалистов-практиков и т.д.);
- e) активное и целенаправленное пропагандирование WP.1 (самого форума и его достижений) и использование практических руководств СБДД ООН как ценных инструментов, достойных применения.

III. Возможные действия на среднесрочную перспективу (2013-2015 годы)

17. WP.1 располагает всеми необходимыми знаниями/экспертным потенциалом и опытом для расширения своей роли и передачи ноу-хау в страны за пределами региона ЕЭК ООН, что может быть также полезным для других региональных комиссий Организации Объединенных Наций в плане наращивания потенциала и организации деятельности в области безопасности дорожного движения в их регионах. Действия:

- a) оказание поддержки Договаривающимся сторонам Конвенции о дорожном движении 1949 года в преодолении трудностей, с которыми они могут столкнуться при ратификации Конвенций 1968 года;
- b) приглашение делегатов от всех региональных комиссий для участия в работе WP.1 и обращение к ним с просьбой пропагандировать деятельность WP.1 в своих комиссиях;
- c) поощрение создания региональных групп по безопасности дорожного движения (рабочих структур по аналогии с WP.1) в рамках Экономической комиссии для Африки (ЭКА), Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА), Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) в целях сплочения государств-членов и укрепления сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами в области безопасности дорожного движения в соответствующих регионах;
- d) периодическая организация совещаний WP.1 за пределами Женевы с участием рабочих групп других региональных комиссий Организации Объединенных Наций;

- е) стимулирование и поощрение взаимодействия между СБДД ООН и региональными группами по безопасности дорожного движения в рамках региональных комиссий Организации Объединенных Наций.

18. С учетом того, что сегодня WP.1 является единственным действующим межправительственным органом в системе Организации Объединенных Наций, который непосредственно занимается проблемой безопасности дорожного движения, она должна выступать в качестве позитивного катализатора и организатора контактов и сотрудничества между заинтересованными сторонами, способными содействовать повышению безопасности дорожного движения. WP.1 должна быть открыта для сотрудничества с другими рабочими структурами, деятельность которых имеет важное значение для безопасности дорожного движения, причем как в рамках системы Организации Объединенных Наций, так и вне ее. Действия:

Поощрять страны с переходной экономикой к участию в экспертных обзорах положения в области безопасности дорожного движения, выявлять соответствующих партнеров (например, эксперты-добровольцы, страны-доноры, Всемирный банк и т.д.) и содействовать налаживанию контактов между ними и странами.

Развивать взаимодействие между WP.1 и SC.1, начиная с совместной работы по внесению в Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) положений, касающихся обследований дорог (включая аспект безопасности).

IV. Возможные действия на долгосрочную перспективу (после 2015 года)

19. Проблема безопасности дорожного движения имеет глобальный характер и требует глобального решения. Это глобальное решение отчасти отождествляется с существующими правовыми документами, однако было бы полезно придать дополнительный импульс оперативным процессам разработки правил. Существующие своды оптимальной практики могли бы быть дополнены другими, научно обоснованными видами оптимальной практики в области обеспечения безопасности дорожного движения, применимыми странами с различным уровнем развития. Действия:

Рассмотрение вопроса о разработке глобальных документов по безопасности дорожного движения, охватывающих фактические потребности, которые не рассматриваются другими (существующими) документами, и приемлемых для стран с разными уровнями развития.

20. В 2006 году в целях облегчения распространения программ оценки дорог на страны с низким и средним уровнем дохода была разработана Международная программа оценки дорог (ИРАП). Основываясь на утвержденной методологии, предполагающей использование трех стандартных протоколов, ИРАП позволяет осуществлять широкомасштабные программы повышения безопасности автомобильных дорог, на которых гибнут и получают серьезные травмы большое число участников дорожного движения. Инициатива ИРАП способствует разработке местных моделей и решений, которые отвечают потребностям и интересам безопасности дорожного движения в участвующих развивающихся странах. Действия:

Оценка всех аспектов и последствий возможного сотрудничества с ИРАП и, в зависимости от ее результатов, выражение готовности участвовать совместно с ней в обследованиях дорог на предмет их безопасности.

Приложение II

Проект программы работы на 2010-2014 годы

ПОДПРОГРАММА 02.3: БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Очередность: 1

Пояснение: С учетом всемирного масштаба своей деятельности Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) будет изучать вопросы и принимать меры, направленные на повышение безопасности дорожного движения. С этой целью она будет рассматривать, в частности, вопрос об осуществлении Венских конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и дополняющих их Европейских соглашений 1971 года и разрабатывать предложения по обновлению этих правовых документов, а также Сводных резолюций о дорожном движении (CP.1) и о дорожных знаках и сигналах (CP.2). WP.1 будет содействовать обеспечению безопасности дорожного движения на основе оптимального использования новых технологий. WP.1 будет также стремиться стимулировать глобальное применение результатов своей работы и адаптироваться к динамике изменений в области безопасности дорожного движения путем расширения охвата вопросов политического характера в своих дискуссиях.

Планируемая работа: Рабочая группа по безопасности дорожного движения будет осуществлять следующую деятельность:

ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- a) Стимулирование **присоединения к** Конвенциям о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года и к дополняющим их Европейским соглашениям 1971 года, а также к Протоколу о разметке дорог/**ратификации этих документов и/или их осуществления, а также** разработка предложений по поправкам к этим правовым документам с целью повышения и согласования требований в области безопасности дорожного движения. Очередность: 1

Результаты, ожидаемые к концу 2011 года:

- i) Увеличение числа Договаривающихся сторон Конвенций и дополняющих их Европейских соглашений.

- ii) Рассмотрение и/или принятие, когда это целесообразно, новых предложений по поправкам к упомянутым выше документам, касающихся, среди прочего, связи между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами ЕЭК ООН в области транспортных средств, а также, возможно, мер безопасности применительно к дорожному движению, которые были рекомендованы Многопрофильной группой экспертов по охране на внутреннем транспорте.
- iii) Широкое распространение сводных вариантов Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года на всех официальных языках Организации Объединенных Наций.

b) Опубликование и широкое распространение Сводных резолюций о дорожном движении (СР.1) и о дорожных знаках и сигналах (СР.2). Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2011 года: Опубликование обеих резолюций в более привлекательном и современном формате и их широкое распространение, в первую очередь среди других региональных экономических комиссий.

c) Определение и внедрение надлежащим образом функционирующего механизма наблюдения за осуществлением Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Очередность: 1

d) Определение механизма опроса Договаривающихся сторон Конвенции о дорожном движении 1949 года для выявления возможных трудностей, связанных с присоединением к Конвенциям 1968 года/их ратификацией и/или осуществлением.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2011 года: Инициирование механизмов опроса Договаривающихся сторон и разработка мер их поддержки для преодоления трудностей.

e) Оказание поддержки Договаривающимся сторонам Конвенции о дорожном движении 1949 года в преодолении трудностей, с которыми они могут столкнуться при ратификации Конвенций 1968 года. Очередность: 3

f) Расширение и укрепление национального и регионального сотрудничества

между компетентными органами, участвующими в работе в области безопасности дорожного движения. Использование в полной мере с этой целью результатов реализации проекта "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий", финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций. **Очередность: 2**

- g) Обмен информацией о национальных программах безопасности дорожного движения, в частности с учетом средств финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, а также распространение такой информации с целью ознакомления правительств с практикой и опытом, накопленными по этим вопросам. **Очередность: 1**

Результаты, ожидаемые к концу 2011 года: Обновление серии таблиц, отражающих действующие национальные предписания в области безопасности дорожного движения, национальные правовые документы и национальные методы профессиональной подготовки кандидатов на получение водительских удостоверений А и В и их последующее использование. Возможное включение новых таблиц, например с указанием дополнительного оборудования безопасности, требующегося на борту транспортных средств. Распространение информации, касающейся кампаний по безопасности дорожного движения, проводящихся в государствах-членах.

- h) **Использование в своей работе технологических усовершенствований, повышающих безопасность дорожного движения.** **Очередность: 1**

Результаты, ожидаемые к концу 2011 года: Принятие решения о включении знаков с изменяющимся сообщением (ЗИС) в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

- i) Оказание помощи странам с переходной экономикой и развивающимся странам по внедрению надежной и современной практики и процедур в области безопасности дорожного движения. **Очередность: 2**

Результат, ожидаемый к концу 2011 года: Реагирование на просьбы других региональных комиссий и государств, являющихся их членами, об оказании технической помощи.

- j) **Поощрение создания региональных групп по безопасности дорожного движения (рабочих структур по аналогии с WP.1) в рамках Экономической комиссии для Африки (ЭКА), Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА), Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) в целях укрепления сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами в области безопасности дорожного движения в конкретном регионе.**
- k) **Рассмотрение вопроса о разработке глобальных документов по безопасности дорожного движения, охватывающих фактические потребности, которые не рассматриваются другими (существующими) документами, и приемлемых для стран с разными уровнями развития.**
- l) **Рассмотрение отдельных актуальных тем, связанных с безопасностью дорожного движения, в форме углубленной дискуссии на основе подготовленных экспертами документов и принятия соответствующих последующих мер с целью нахождения согласованных решений для наиболее острых проблем в области безопасности дорожного движения.** Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2011 года: Определение по крайней мере одной актуальной темы для углубленного обсуждения.

- m) **Повышение осведомленности по проблематике безопасности дорожного движения при помощи всех средств, включая спортивные и культурные мероприятия.** Очередность: 1

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ

- n) **Выполнение роли координатора для содействия созданию структуры, объединяющей советы по безопасности дорожного движения.** Очередность: 2
- o) **Содействие в организации второй Глобальной недели безопасности дорожного движения (в том случае, если она будет приводиться).** Очередность: 2
- p) **Стимулирование выполнения рекомендаций и руководящих указаний в контексте проекта "Повышение безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий".** Очередность: 1

Приложение III

Отчет о круглом столе¹

1. Директор Отдела транспорта г-жа Э. Мольнар выполняла функции модератора круглого стола на тему "Являемся ли мы жертвами успеха развития?", отчет о котором прилагается к настоящему докладу. Она приветствовала основных докладчиков и участников и представила четыре ключевые темы обсуждений: безопасная автодорожная инфраструктура; более безопасные транспортные средства; улучшенное поведение; и необходимость глобальных правил дорожного движения.
2. Доклад по первой теме - безопасная автодорожная инфраструктура - сделал представитель Всемирного банка. Своим опытом в этой области с участниками круглого стола также поделились представители Франции, Израиля, Республики Молдова, Нидерландов, Норвегии, Румынии, Испании, Швеции, Европейской федерации велосипедистов (ЕФВ) и Глобального партнерства для обмена знаниями в области транспорта (ГПЗТ).
3. В своих выступлениях делегаты упомянули следующие важные моменты.
 - a) Инфраструктура заставляет участников дорожного движения вести себя осторожно, она спасает жизни и снижает тяжесть травм. Ответственность за безопасность инфраструктуры несет правительство. Она стоит денег, но от этого выигрывает каждый, поэтому принимаемые меры оправдывают затраты.
 - b) Вместе с тем страны с низким уровнем дохода не имеют средств для строительства безопасных дорог, что неизбежно увязывает проблему плохого качества дорог с бедностью. Стандарты качественной инфраструктуры безусловно полезны, однако потребуются методологии поиска "импровизированных" и инновационных подходов, позволяющих не тратить слишком много денежных ресурсов, например в ходе реконструкции частей старой инфраструктуры (пересечения дорог). В плане уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий свою эффективность доказали такие простые решения, как барьеры, разделяющие полосы с противоположным направлением движения.

¹ Все сообщения можно загрузить по адресу:
http://www.unece.org/trans/events/2009/wp1_roundtable09.html.

- c) В то же время на долю дорожных барьеров безопасности, которые повсеместно спасают жизни водителей и пассажиров легковых автомобилей, но могут стать причиной смерти и травмирования водителей двухколесных транспортных средств, приходится один из каждых шести случаев смерти таких водителей, причем они могут в пять раз увеличить степень тяжести травмы. При столкновениях с барьерами безопасности риск гибели водителей двухколесных транспортных средств в 15 раз выше по сравнению с водителями и пассажирами автомобилей. В Европе на долю мотоциклистов приходится 16% всех случаев гибели в результате дорожно-транспортных происшествий. С точки зрения гибели водителей двухколесных транспортных средств, на миллиард пройденных километров самый низкий показатель, составляющий 30 человек на миллиард км, отмечается в Норвегии, тогда как в Греции он существенно превышает 29%. Более подробная информация по этой теме содержится в докладе "Барьеры на пути перемен", изданном Европейской программой оценки дорог (ЕвроРАП) в декабре 2008 года, а предложения прилагаются в руководящем документе, подготовленном Институтом официально зарегистрированных автодорожных инженеров (ИЗАИ) по адресу: http://www.eurorap.org/news_item?search=y&ID=200.
- d) Отделение уязвимых участников дорожного движения (велосипедистов) в потоке движения в населенных пунктах не всегда возможно; дорога - это общее пространство, поэтому необходимо учитывать потребности каждого пользователя.
- e) Дороги следует строить таким образом, чтобы побуждать к более безопасному поведению. При строительстве дорог правительствам необходимо перепроектировать их так, чтобы не допускать превышение скорости движения пользователями. Высказывались также скептические мнения: в большинстве ДТП водители превышают скорость даже после перепроектирования дорог.
- f) Вебсистема, основанная на опыте Международной программы оценки дорог (ИРАП), имеется по адресу: <http://www.irap.net>. Она представляет особый интерес для стран с низким и средним уровнем дохода, поскольку в ней предусмотрено 40-50 ключевых инженерных решений для повышения безопасности дорожного движения.
- g) Сегодня безопасность дорожного движения не является одним из условий для предоставления займов Всемирным банком, однако в будущем ситуация может измениться.

4. Доклад по второй теме - более безопасные транспортные средства и соответствующие осмотры - сделал представитель Международного комитета по техническому осмотру механических транспортных средств. Своим опытом в этой сфере поделились также представители Израиля, Норвегии, Швеции и Соединенных Штатов Америки. В своих выступлениях делегаты упомянули следующие важные моменты.

- a) В некоторых странах были проведены специальные исследования, в результате которых осмотры транспортных средств стали проводиться чаще.
- b) Однако в большинстве стран не было установлено прямой связи между периодическим осмотром пассажирских автомобилей и снижением количества дорожно-транспортных происшествий на национальном и международном уровнях. Одна из возможных причин заключается в высокой стоимости всеобъемлющих исследований, отражающих "реальные условия": сразу после аварии прежде всего принимаются меры для оказания помощи пострадавшим и расчистки места аварии для восстановления нормального движения.
- c) Некоторые правительства вводят программы утилизации старых транспортных средств, поскольку с течением времени уровень безопасности транспортных средств снижается. Безопаснее и зачастую дешевле купить новое транспортное средство, чем продолжать пользоваться старым.
- d) Было высказано общее согласие с тем, что первоначальные и периодические технические осмотры, основанные на обязательных стандартах, остаются одним из важных компонентов безопасности дорожного движения и вопросом надлежащего государственного управления.

5. Доклад по третьей теме - улучшенное поведение - сделал представитель компании "Дональд Макнамара энд кампани" из Соединенных Штатов Америки. Своим опытом в этой области с участниками совещания поделились также представители Франции, Италии, Украины, Глобального партнерства в области безопасности дорожного движения (ГПБДД) и Глобального партнерства для обмена знаниями в области транспорта (ГПЗТ). В ходе последовавшего за этим обсуждения делегаты упомянули в своих выступлениях следующие важные моменты.

- a) В Италии внедрение новой технологии управления дорожным движением и информирование водителей об этом привели к снижению числа жертв на 50%

на тех дорогах, где была установлена такая технология, и к улучшению поведения водителей.

- b) Подготовка водителей имеет важное значение, однако положительного эффекта можно также добиться благодаря обычному информированию. Во Франции, являющейся одной из крупных транзитных стран, было отмечено, что ежегодно в июле - августе резко увеличивается число дорожно-транспортных происшествий с участием иностранных туристов. Поэтому при въезде в страну их было решено информировать с помощью рекламных листовок и информационных плакатов о некоторых из базовых правил дорожного движения, которые могут отличаться от правил, действующих в стране их происхождения.
- c) Согласно ГПБДД, следует принять все меры для прекращения гибели людей от удара при столкновениях. В случае аварий полиции необходимо выяснять, что было вызвано нарушением закона, а что обусловлено стечением обстоятельств. Использование ремней безопасности и изменение скоростного режима явились бы доказательством того, что люди понимают степень опасности. Важно и необходимо управлять безопасностью дорожного движения на основе унифицированного подхода; в этом контексте исключительное значение имеет работа Международной организации по стандартизации (ИСО), которая могла бы помочь в разработке общего стандарта для управления безопасностью дорожного движения.

6. В Соединенном Королевстве большое значение придается перевоспитанию правонарушителей с помощью различных программ и курсов. У тех, кто проходит такие курсы, уровень рецидивизма существенно снижается.

- a) В качестве альтернативы судебному преследованию действуют национальные программы улучшения поведения водителей, которые проводятся местными департаментами безопасности дорожного движения или частными компаниями, работающими по заказу соответствующих полицейских ведомств. Эти программы применяются к лицам, причастным к дорожно-транспортным происшествиям, в том случае, когда собранные полицией доказательства указывают на то, что они "управляли транспортным средством без должной осторожности и внимания или без достаточно разумного учета интересов других участников дорожного движения".

- b) После успешного применения национальной программы улучшения поведения водителей Министерство транспорта решило, что для уменьшения числа жертв ДТП на британских дорогах воспитательные меры могут оказаться более эффективными, чем наказание. В ответ на эту инициативу была разработана и введена в действие национальная программа информирования о скорости движения (НСАС). Курсы НСАС отвечают национальным критериям и требованиям. Национальная служба информирования о скорости движения дает возможность полиции направлять незначительно превысивших скорость водителей автомобилей и мотоциклов на эти курсы перевоспитания, вместо того чтобы привлекать их к ответственности на основе системы фиксированных наказаний.
- c) Курсы реабилитации в случае употребления алкоголя за рулем: с 1 января 2000 года суды по всей Англии, Уэльсу и Шотландии имеют дополнительную возможность для наказания нарушителей, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения. Если водителю назначается наказание за правонарушение, связанное с употреблением алкоголя за рулем, магистрат (или шериф в Шотландии) может предложить ему возможность пройти курс реабилитации. После такого курса, официально признанного правительством, он получает право на сокращение срока дисквалификации на одну четверть.

7. Доклад по заключительной теме - глобальные правила дорожного движения - сделал представитель института дорожного движения из Нью-Дели. Своим опытом в этой области с участниками совещания поделились также представители Франции, Израиля, Италии, Швейцарии, Международной автомобильной федерации (МАФ), "Лазер-Европа" и Института безопасности движения "Панос Милонас" (ИОАС).

8. В ходе последовавшего за этим обсуждения делегаты упомянули в своих выступлениях следующие важные моменты.

- a) Создание приемлемой транспортной системы требует длительного времени и является общей ответственностью. Правоприменительным мерам должны предшествовать обучение и работа по совершенствованию инфраструктуры; по существу все эти три сферы входят в обязанности правительств, однако если гражданское общество не возьмет на себя ответственность за некоторые вопросы, то ничего не произойдет.
- b) В связи с гармонизацией правил дорожного движения на международном уровне (хотя это и представляется желательным) общее мнение сводилось к

тому, что любое согласование имеет свои пределы. Существует огромная пропасть в сфере безопасности дорожного движения между развитыми странами и некоторыми развивающимися странами, что отчасти объясняется порядком приоритетов: основной проблемой для жителей в бедных странах, возможно, является не безопасность дорожного движения, а поиск средств к существованию. В определенном смысле это парадокс, поскольку хорошо известно, что дорожно-транспортные происшествия способствуют росту нищеты в бедных странах: издержки этих ДТП составляют 1,3% мирового ВВП, что равно приблизительно 2-3 млрд. долл. США в день.

- c) По всей видимости, согласование правил возможно, для чего могут использоваться международные правовые документы, однако будет чрезвычайно трудно достичь согласованного правоприменения на международном уровне. Даже в развитых странах с хорошими показателями безопасности дорожного движения обеспечение соблюдения правил может быть сопряжено с трудностями, особенно в федеральных государствах. Хотя по всей стране и действуют одни и те же правила дорожного движения, в зависимости от той или иной территориальной административной единицы, система контроля и наказания может отличаться. В некоторых территориальных единицах может использоваться стационарное оборудование для контроля скорости, в других же применяются мобильные средства; могут также различаться частота проверок и размер штрафов.
- d) В каждой стране существует своя сформировавшаяся культура и свои правила, и хорошо известно, что для изменения культуры требуется время. Первый шаг всегда самый трудный, поэтому он должен быть достаточно простым: отмечалось, что страны с многочисленным населением и низким уровнем дохода могут начать с мер, предусматривающих отделение проезжей части от пешеходной. Стоит также изучить идею создания института (колледжа или другого учреждения) для подготовки специалистов в области безопасности дорожного движения, что в долгосрочной перспективе может способствовать формированию культуры безопасности дорожного движения.

9. Главные выводы участников круглого стола можно резюмировать следующим образом:

- a) повышение безопасности дорожного движения также зависит и от качества государственного управления;

- b) аспекты безопасности дорожного движения надлежит интегрировать в процессы планирования и финансирования проектов автодорожной инфраструктуры;
- c) необходимо продолжать активную исследовательскую деятельность в области безопасности дорожного движения и управления рисками и широко распространять ее результаты;
- d) повсеместно существует потребность в специальных экспертных знаниях и определенных базовых стандартах в каждой из следующих областей: инфраструктура, транспортное средство, поведение и правила дорожного движения;
- e) необходимо более глубоко проанализировать причины дорожно-транспортных происшествий и случаев смерти, для чего требуются более качественные базы данных;
- f) для улучшения ситуации в сфере безопасности дорожного движения необходимо более активное участие граждан, однако на всех уровнях требуется финансирование для проведения просветительских/информационных кампаний;
- g) необходимо глубже понимать степень риска и эффективно им управлять; исходя из этого было бы полезно, чтобы каждая страна лучше информировала иностранцев, которые пользуются ее дорогами, об основных отличиях в правилах дорожного движения;
- h) необходимо тщательнее проводить расследования нарушений правил и дорожно-транспортных происшествий; в этом контексте важно выявлять возможности для перевоспитания водителей, нарушивших правила движения;
- i) необходимо повсеместно распространять конвенции Организации Объединенных Наций, принимая во внимание тот факт, что глобальное согласование требует учета местных особенностей и различий.

10. Заключительный вывод этого круглого стола сводился к тому, что люди имеют общее право на достойную жизнь, а это включает и право на более высокий уровень безопасности дорожного движения.
