


Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
Семидесятая сессия

Женева, 23–26 марта 2015 года

**Доклад Рабочей группы по безопасности дорожного
движения о работе ее семидесятой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	3
III. Круглый стол по безопасности двухколесных транспортных средств (пункт 2 повестки дня)	5	3
IV. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)	6–9	4
V. Конвенция о дорожном движении (1968 год) (пункт 4 повестки дня)	10–16	4
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 год) и техническими правилами в области транспортных средств	10	4
B. Водительские удостоверения	11–13	5
C. Автономное вождение	14–15	5
D. Груз транспортных средств	16	6
VI. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года (1971 год) (пункт 5 повестки дня)	17	6
VII. Конвенция о дорожном движении (1949 год) (пункт 6 повестки дня)	18–20	6
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1949 год) и правилами в области транспортных средств	18	6
B. Регистрационные знаки	19–20	6
VIII. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год) (пункт 7 повестки дня)	21–23	7



А.	Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам	21–22	7
В.	Предложения о поправках к знакам с изменяющимся сообщением (ЗИС)	23	7
IX.	Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 8 повестки дня)	24–26	7
А.	Безопасный системный подход	24	7
В.	Многопрофильное исследование аварий (МПИА)	25	8
С.	Предложения по поправкам, касающимся отвлечения внимания водителя во время вождения	26	8
X.	Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (пункт 9 повестки дня)	27–28	8
А.	Безопасные стоянки	27	8
В.	Участки дороги с автоматическим контролем скорости	28	8
XI.	Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 10 повестки дня)	29	8
XII.	Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (пункт 11 повестки дня)	30–32	9
А.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1	30	9
В.	WP.1 и Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения	31–32	9
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	33	9
XIV.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня)	34	9
XV.	Утверждение доклада о работе семидесятой сессии (пункт 14 повестки дня)	35	9
Приложение			
	Итоги круглого стола по вопросу о двухколесных транспортных средствах		10

I. Участники

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою семидесятую сессию, включая круглый стол по безопасности двухколесных транспортных средств, во Дворце Наций в Женеве 23–26 марта 2015 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В работе сессии участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Албании, Бельгии, Германии, Грузии, Дании, Испании, Италии, Казахстана, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.

2. В ее работе также приняли участие представители государств-членов, не входящих в ЕЭК ООН: Вьетнама, Индии, Малайзии, Республики Корея и Японии.

3. На сессии также были представлены центры по борьбе с заболеваниями, Европейский союз (ЕС), Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и следующие неправительственные организации: Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Греческий институт проблем безопасности дорожного движения «Панос Милонас», Институт по изучению проблем дорожного движения (ИРТЕ), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация по стандартизации (ИСО), Международный туристский альянс/Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА), ассоциация «Лазер–Европа», Международная автомобильная федерация (ФИА) и фонд ФИА «Автомобиль и общество». По приглашению WP.1 в работе сессии также приняли участие представители Афинского национального технического университета, Таиландского центра исследований дорожно-транспортных происшествий, Азиатского технологического института, Белградского университета, проекта ЕвроМед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта и корпорации «Вызовы тысячелетия».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

4. WP.1 утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/148).

III. Круглый стол по безопасности двухколесных транспортных средств (пункт 2 повестки дня)

5. 23 марта 2015 года по инициативе правительств Италии, Соединенных Штатов Америки и Франции WP.1 провела круглый стол по безопасности двухколесных транспортных средств. Благодаря финансовой поддержке Национальной администрации по безопасности дорожного движения (Соединенные Штаты Америки), а также помощи Института по изучению проблем дорожного движения в работе этого совещания смогли принять участие и высказать экспертные мнения исследователи из Малайзии, Таиланда и Вьетнама. Благодаря финансовой поддержке секретариата ЕЭК ООН в работе совещания также приняли участие сотрудники транспортных ведомств Албании, Грузии, Казахстана и Сербии, которые высказали экспертные мнения. Таким образом, обсуждение преимуществ укрепления правовых рамок в отношении безопасности двухколесных транспортных средств получило глобальный характер. Особое внимание было также уделено обмену информацией о передовой национальной практике и укреплению региональных и международных партнерских связей между общественностью, НПО, частным сектором, региональными комиссиями ООН и другими международными организациями. Программа круглого стола изложена

в неофициальном документе № 1/Rev.1, а его выводы, принятые путем аккламации, прилагаются к настоящему докладу (приложение I). Доклады, заслушанные в ходе совещания, размещены на веб-сайте ЕЭК ООН.

IV. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)

6. Ввиду организации круглого стола и временных ограничений по данному пункту повестки не проводились ни обсуждения, ни презентации. Секретариату были представлены следующие письменные заявления для включения в настоящий доклад.

7. Испания занимает пятое место в мире по дорожной безопасности. Испания, а также Латвия, Литва и Словакия являются единственными государствами – членами ЕС, в которых количество дорожно-транспортных происшествий в период 2001–2013 годов сократилось более чем на 63%. В 2015 году Главное управление дорожного движения Испании (ДХТ) установило – главным образом на второстепенных дорогах – порядка 30 камер контроля средней скорости (на отрезке пути), одновременно отказавшись от использования камер контроля моментальной скорости на других участках. В 2015 году участки дорог, на которых контроль скорости будет осуществляться при помощи мобильных камер, будут указаны на сайте ДХТ (www.dgt.es).

8. Греческий институт безопасности дорожного движения (РСИ) «Панос Милонас» представил неофициальный документ № 6, содержащий информацию для WP.1 о двадцать третьем Всемирном слете скаутов, который будет включать компонент дорожной безопасности (28 июля – 8 августа 2015 года).

9. Ассоциация «Лазер–Европа» представила информацию о первом европейском кинофестивале, посвященном безопасности дорожного движения (Брюссель, 14 сентября 2015 года) и организованном Фондом «Лазер интернэшнл». Фестиваль будет проводиться под эгидой многих международных организаций, в частности ЕЭК ООН и Европейского союза. Дополнительные сведения о фестивале можно получить по адресу life@roadsafetyfilm.org.

V. Конвенция о дорожном движении (1968 год) (пункт 4 повестки дня)

A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 год) и техническими правилами в области транспортных средств

10. WP.1 продолжила рассмотрение предложения по поправкам к статье 32 и главе II приложения 5 (ECE/TRANS/WP.1/2011/4). В частности, WP.1 завершила обзор документа ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.4. В целях подготовки к обсуждениям на следующей сессии WP.1 просила секретариат подготовить документ ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.5 путем включения предложений по поправкам, содержащихся в документе ECE/TRANS/WP.1/2015/1 (представленном Международной ассоциацией заводов-изготовителей мотоциклов). Ассоциации «Лазер–Европа» было предложено пересмотреть и вновь представить документ ECE/TRANS/WP.1/2015/2.

В. Водительские удостоверения

11. Рабочая группа приняла к сведению окончательный текст и резюме положений, касающихся категорий надлежащего международного водительского удостоверения (МБУ) в рамках Конвенции 1968 года, установленных на основе новых категорий водительских удостоверений, определенных в директиве ЕС о водительских удостоверениях 2006/126/ЕС (ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.1), и выразила признательность неофициальной группе экспертов, состоящей из представителей Франции, Люксембурга, ФИА и ИСО. WP.1 поручила секретариату распространить этот документ на шести официальных языках Организации Объединенных Наций для облегчения подготовки многоязычной брошюры. Неофициальной группе экспертов было предложено подготовить эту информационную брошюру в предлагаемом формате для использования правительствами и органами, занимающимися выдачей удостоверений, на следующем совещании.

12. Рабочая группа приняла также к сведению параллельные планы работы над предложениями о поправках и другой деятельности, связанной с международными и национальными водительскими удостоверениями, в документе ECE/TRANS/WP.1/2015/4, утвержденном на предыдущей сессии, и обратилась к ФИА и ИСО с просьбой приступить к подготовке предложенных поправок, с тем чтобы их можно было представить на следующем заседании в той последовательности, которая предусмотрена в плане работы. WP.1 отметила, что некоторые Договаривающиеся стороны обеих конвенций (1968 и 1949 годов) были приглашены к партнерскому сотрудничеству с WP.1 при представлении поправок Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, и решила, что выполнение плана работы не следует откладывать до тех пор, пока такое соглашение не будет достигнуто.

13. WP.1 поблагодарила секретариат за его доклад о предлагаемом банке изображений с образцами МБУ, предоставленных к настоящему времени в его распоряжение Договаривающимися сторонами конвенций 1968 и 1949 годов. Она одобрила создание секретариатом такого банка изображений с использованием бесплатного программного обеспечения. Она согласилась также с тем, что доступ к банку изображений должен быть открытым, отметив преимущества такого подхода, в частности для сотрудников национальной дорожной полиции. Секретариат обратил внимание участников на то, что польза от создания предлагаемого банка изображений будет зависеть от качества сканированных изображений.

С. Автономное вождение

14. WP.1 обсудила представленный правительствами Бельгии и Швеции неофициальный документ № 2, в котором конкретизируется содержание документа ECE/TRANS/WP.1/2014/7 и, в частности, приводятся описание и анализ роли водителя транспортного средства с более высоким уровнем автоматизации. В этом документе содержится также первое предварительное предложение о включении возможности полностью автономной мобильности (без водителя) в Конвенцию о дорожном движении 1968 года. WP.1 обсудила этот документ и просила правительства Бельгии и Швеции, а также председателя WP.1 представить его на следующей сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

15. WP.1 также обсудила механизмы создания совместной целевой группы WP.1/WP.29 по этому вопросу. Члены WP.1 согласились с тем, что создание этой целевой группы будет способствовать укреплению связей и сотрудничества между двумя рабочими группами.

D. Груз транспортных средств

16. WP.1 обсудила переданный MCAT документ ECE/TRANS/WP.1/2015/5 по статье 30 Конвенции о дорожном движении 1968 года. MCAT было предложено рассмотреть высказанные WP.1 замечания, пересмотреть этот документ и повторно представить его, предпочтительно через одну из Договаривающихся сторон Конвенции о дорожном движении 1968 года.

VI. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года (1971 год) (пункт 5 повестки дня)

17. Секретариат запросил и получил согласие WP.1 на распространение вопроса среди всех Договаривающихся сторон в целях определения уровня осуществления положений, связанных с международными сертификатами технического осмотра (в частности, подпункта 5 с) пункта 26-бис приложения).

VII. Конвенция о дорожном движении (1949 год) (пункт 6 повестки дня)

A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1949 год) и правилами в области транспортных средств

18. WP.1 рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.1/2014/4/Rev.1, который был представлен Австрией, Бельгией, Италией и Францией и в котором предлагаются поправки к статьям 8 и 22 Конвенции. Предложение по поправке прилагается к настоящему докладу (приложение II). WP.1 просила секретариат довести это предложение до сведения Генерального секретаря Организации Объединенных Наций в соответствии со статьей 31.

B. Регистрационные знаки

19. На последней сессии WP.1 приняла предложение Бельгии о внесении поправки в пункт 1 приложения 2 (Конвенции о дорожном движении 1968 года), позволяющей выдавать (персонифицированные) регистрационные знаки, содержащие только буквы (ECE/TRANS/WP.1/2014/9). Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что 19 марта 2015 года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций издал уведомление депозитария (C.N.162.2015), с тем чтобы довести предложение по поправке до сведения всех Договаривающихся сторон.

20. WP.1 рассмотрела и приняла предложение Бельгии о внесении поправки в пункт 1 приложения 3 к Конвенции о дорожном движении 1949 года, позволяющей выдавать (персонифицированные) регистрационные знаки, содержащие только буквы (ECE/TRANS/WP.1/2015/6). Предложение по поправке прилагается к настоящему докладу (приложение III). WP.1 просила секретариат довести это предложение до сведения Генерального секретаря Организации Объединенных Наций в соответствии со статьей 31.

VIII. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год) (пункт 7 повестки дня)

A. Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

21. Председатель Группы экспертов представил обновленную информацию о работе второй и третьей сессий Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам. На сегодняшний день Группа согласовала программу работы, определила методику анализа дорожных знаков, разработала веб-приложение, с тем чтобы облегчить сбор изображений дорожных знаков, и в настоящее время выполняет их анализ. Секретариат продемонстрировал возможности недавно созданного веб-приложения «Система управления дорожными знаками», разработанного под эгидой Группы экспертов. WP.1 положительно оценила проделанную Группой экспертов работу и решила рекомендовать продление ее мандата на 2016 год в случае, если это окажется необходимым для завершения программы работы.

22. WP.1 обсудила рекомендацию министров о рассмотрении поправок к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, касающихся знаков и сигналов для велосипедистов и пешеходов, как это предусмотрено в Парижской декларации (пункт 12), подписанной на четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среды. Она просила Группу экспертов по дорожным знакам и сигналам изучить просьбу министров и представить свои выводы WP.1.

B. Предложения о поправках к знакам с изменяющимся сообщением (ЗИС)

23. WP.1 не обсуждала пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.1/2014/5, который был изначально направлен на разработку предложения о поправке к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, поскольку этот документ не был представлен. WP.1 планирует продолжать взаимодействие с экспертом по дорожным знакам от Испании в целях осуществления этого проекта и предложила ему принять участие в будущих сессиях Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам и WP.1.

IX. Сводная резолюция о дорожном движении (CP.1) (пункт 8 повестки дня)

A. Безопасный системный подход

24. WP.1 приступила к обсуждению документа ECE/TRANS/WP.1/2014/6 (а не ECE/TRANS/WP.1/2014/6/Rev.1, как ошибочно указано в документе ECE/TRANS/WP.1/148), который включает в себя представленные Швецией предложения по поправкам, предусматривающие включение безопасного системного подхода в Сводную резолюцию о дорожном движении (CP.1). WP.1 предварительно утвердила пересмотренный текст до стр. 19 и будет продолжать рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.1/2014/6 на следующей сессии. Франция отметила повторяющуюся ошибку в варианте текста на французском языке и обратилась с просьбой о замене слова «systématique» («систематический») словом «systémique» («системный»).

В. Многопрофильное исследование аварий (МПИА)

25. WP.1 рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.1, представленный Швецией и Финляндией и призванный способствовать включению в СР.1 поправки, касающейся МПИА. WP.1 высказала благодарность авторам документа и предложила им пересмотреть документ с учетом формата СР.1 (т.е. основной текст, рекомендации и разделы).

С. Предложения по поправкам, касающимся отвлечения внимания водителя во время вождения

26. WP.1 возобновила обсуждение вопроса об отвлечении внимания водителя во время вождения. В качестве основы для обсуждения Рабочая группа рассмотрела представленные Соединенными Штатами Америки неофициальные документы № 4 и 5 об исследованиях НАБДД по вопросу об отвлечении внимания водителя во время вождения и вождении в состоянии опьянения. WP.1 решила продолжить работу над предложением по поправке, касающейся отвлечения внимания водителя во время вождения; на следующей сессии ее охват будет расширен, с тем чтобы она включала также вождение в состоянии опьянения.

Х. Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (пункт 9 повестки дня)

А. Безопасные стоянки

27. WP.1 согласилась с тем, чтобы Бельгия предприняла шаги для достижения региональной договоренности в соответствии со статьей 8 Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Австрия и Испания в сотрудничестве с Председателем WP.1 вызвались пересмотреть документ ECE/TRANS/WP.1/2012/9 и представить его на следующей сессии.

В. Участки дороги с автоматическим контролем скорости

28. Секретариат представил доклад с дополнительной обновленной информацией о полученных ответах в связи с обследованием по дорожным знакам, предупреждающим участников дорожного движения о приближении к участкам дороги, на которых измеряется средняя скорость.

ХI. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 10 повестки дня)

29. Председатель Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах представил резюме положений о круге ведения Группы, а также обновленную информацию о ходе работы, проделанной к настоящему времени. WP.1 была проинформирована о том, что с момента своего учреждения в январе 2014 года Группа провела четыре совещания и достигла значительного прогресса на пути к выполнению своей основной задачи, т.е. подготовки стратегического доклада с рекомендациями. WP.1 положительно оценила работу, проделанную Группой экспертов, и решила рекомендовать продление ее мандата на 2016 год в случае, если это окажется необходимым для завершения программы работы.

ХII. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (пункт 11 повестки дня)

А. Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1

30. WP.1 рассмотрела подготовленный секретариатом неофициальный документ № 5 (сентябрь 2014 года), в котором содержится первый проект пересмотренного варианта ее круга ведения и правил процедуры (TRANS/WP.1/100/Add.1). WP.1 решила сохранить этот вопрос в повестке дня следующей сессии и изучить возможность его пересмотра применительно к странам, которые не входят в состав ЕЭК ООН, но заинтересованы в том, чтобы стать членами WP.1. WP.1 будет и впредь содействовать участию государств, не являющихся членами ЕЭК ООН, в работе WP.1.

В. WP.1 и Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения

31. Рабочая группа обсудила свою будущую роль и направления работы в контексте целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и задач, связанных с эволюцией в сфере безопасности дорожного движения, и решила поручить Председателю WP.1 подготовить документ, в котором будут определены стратегически наиболее эффективные способы ознакомления с передовой практикой, например путем проведения круглых столов, рассмотрена возможность более широкого использования сводных резолюций для укрепления глобальной роли Рабочей группы, а также изучена возможность организации сессии WP.1 за пределами Женевы.

32. WP.1 отметила также доклад Фонда ФИА о проведении в мае 2015 года третьей Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций. Более подробную информацию см. на веб-сайте, посвященном кампании «Спаси жизнь ребенка» («save kids lives»).

ХIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

33. Швейцария отметила необходимость повышения эффективности обмена информацией при подготовке второй Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, которая будет проходить 18 и 19 ноября 2015 года в Бразилиа. Всем членам WP.1 предлагается обмениваться информацией об этом мероприятии.

ХIV. Сроки проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня)

34. Следующая сессия WP.1 состоится 5–7 октября 2015 года в Женеве.

ХV. Утверждение доклада о работе семидесятой сессии (пункт 14 повестки дня)

35. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семидесятой сессии.

Приложение I

Итоги круглого стола по вопросу о двухколесных транспортных средствах

Изучение возможности использования правовых документов в области безопасности дорожного движения в целях разработки стратегий повышения безопасности механических двухколесных транспортных средств в странах с низким и средним уровнем дохода

Круглый стол, проведенный в рамках Форума по безопасности дорожного движения (WP.1) 23 марта 2015 года во Дворце Наций, Женева

1. Делегаты Форума ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения, а также занимающиеся вопросами транспорта специалисты, исследователи, заинтересованные стороны и директивные органы проанализировали актуальные проблемы и будущие потребности в сфере безопасной и надежной мобильности механических двухколесных транспортных средств с уделением особого внимания мерам, направленным на более широкое применение правовых документов ООН, передовой практики и стратегий, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода. Нельзя допустить, чтобы импульс, ставший движущей силой этого мероприятия, был со временем утрачен или ослаб. Участники хотели бы, чтобы на предстоящей сессии Форума ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения во внимание были приняты следующие выводы.
2. С учетом глобальных призывов к сокращению и в конечном итоге сведению к нулю числа жертв дорожно-транспортных происшествий Форум по безопасности дорожного движения признает настоятельную необходимость рассмотрения конкретных мер при административном обслуживании и обновлении правовых документов, находящихся в его ведении.
3. Одним из способов решения этой задачи является осуществление юридической деятельности с упором на анализ данных и исследования по конкретным темам, например, в данном случае по вопросам, связанным с МДТС, а также на мониторинг достижения намеченных результатов.
4. Состоявшиеся в ходе круглого стола обсуждения указывают на необходимость проведения специальных исследований и изысканий в области использования МДТС, практики управления ими и необходимой инфраструктуры, в частности, путем выборочного анализа методик управления транспортными потоками и контроля за соблюдением правил движения, влияющих на поведенческие реакции водителя; эти меры могут эффективным образом способствовать повышению безопасности дорожного движения в контексте соответствующего законодательства и проектов по наращиванию потенциала на региональном и глобальном уровнях.
5. Данный подход может содействовать выработке общей методологии сбора, распространения, обработки и анализа данных, касающихся как МДТС, так и других аспектов безопасности дорожного движения, в качестве основы для эффективного законодательства.

I. Укрепление потенциала научно-исследовательских учреждений и законодательных органов

6. Результаты исследований и изысканий послужат также базой для конкретных учебных и просветительных мероприятий, которые позволят избежать большинства, если не всех, последствий человеческой ошибки.

7. В то же время исследования и изыскания регионального масштаба должны быть направлены на определение эффективных мер на местном уровне, охватывающих всех участников дорожного движения, и в частности водителей МДТС.

- Предполагается, что эти мероприятия будут дополнять друг друга в рамках сети региональных комиссий ООН, благодаря чему будет обеспечиваться их согласованность на глобальном уровне.

II. Уделение особого внимания критически важным вопросам

8. Поскольку одной из главных причин дорожно-транспортных происшествий является человеческий фактор, то необходимо целевое финансирование для проведения исследований и определения соответствующих стратегий по следующим вопросам:

- слабость инфраструктуры, новые инфраструктурные решения (т.е. фильтрация, выделенные полосы, дорожные знаки);
- недостаточное осознание риска и угроза, исходящая от «любителей риска»;
- подготовка.

9. Результаты исследований, посвященных этим факторам, позволят разработать ряд действенных минимизационных подходов и эффективных законодательных мер. Кроме того, конкретные проблемы местного масштаба могут учитываться на региональном уровне при разработке и осуществлении законодательства по вопросам дорожной безопасности при условии, что соответствующие правовые документы базируются на тех же принципах обеспечения безопасности дорожного движения, которые положены в основу правовых документов ООН.

III. Эффективное использование технологий

10. Для этой цели ценным руководством может послужить «дорожная карта» ЕЭК ООН по ИТС, поскольку она предусматривает стратегии повышения безопасности дорожного движения за счет легко реализуемых технологий ИТС. Не следует забывать об МДТС при модернизации инфраструктуры с применением ИТС, а также в контексте деятельности, связанной с другими категориями транспортных средств. Например, хотя исходный проект может касаться четырехколесных транспортных средств, уже на начальных стадиях разработки следует учитывать возможность использования МДТС.

IV. Комплексный подход

11. Этот многоаспектный подход должен предусматривать оценку стратегий, связанных с МДТС, а также конкретные планы управления дорожной сетью, не отвечающей предъявляемым требованиям, и ее модернизации путем создания удобной и гибкой инфраструктуры, повышения эффективности управления

транспортными потоками, испытания пригодности транспортных средств к эксплуатации, проведения на автодорогах проверок на предмет соответствия шлемов применимым стандартам безопасности и их надлежащего использования.

12. На предстоящих сессиях Форума по безопасности дорожного движения в рамках планируемого сотрудничества на уровне регионов ООН в целях содействия принятию этим Форумом наиболее целесообразных поправок или обновлений, которые найдут отражение в правовых документах, можно было бы рассмотреть следующие вопросы:

- Совместный анализ – в пределах сети органов ООН во взаимодействии с экспертами на региональном уровне – для подготовки согласованного пакета законодательных и практических мер. В этом контексте Форум по безопасности дорожного движения планирует активное и тесное сотрудничество на уровне регионов ООН, с тем чтобы сориентировать свои усилия на выработку наиболее эффективных поправок или обновлений к соответствующим правовым документам.
- Обеспечение охвата намеченными результатами всех практически осуществимых мер в сфере проектирования и производства, направленных на повышение пассивной, активной и превентивной безопасности. Кроме того, более пристальное внимание в этом пакете мер необходимо уделить вопросам просвещения и профессиональной подготовки с целью минимизировать опасности, риски и все возможные последствия человеческой ошибки, которые негативно отражаются на безопасности дорожного движения.
- Применение «многоаспектного подхода» с учетом того, что зачастую дорожно-транспортные происшествия и травматизм являются следствием целого ряда факторов, включая, в частности, отсутствие надлежащей инфраструктуры, недостаточные возможности для оценки и мониторинга транспортных потоков, использование непригодных к эксплуатации транспортных средств или транспортных средств, не соответствующих применимым требованиям, и несоблюдение требований в отношении предписанных средств индивидуальной защиты для водителей МДТС.
- Уделение приоритетного внимания повышению безопасности всех участников дорожного движения и особенно тех, кто подвергается наибольшему риску, в частности, в быстро развивающихся городских районах и в часы пик, когда число МДТС на дорогах достигает максимального уровня.
- Проверка понимания рекомендованных целей среди широкой общественности путем проведения актуальных и целенаправленных исследований и сопоставления стратегий в области просвещения с осознанием рисков и изменениями в поведении.
- Комплексный подход, опирающийся на инструментарий мер, включающий в себя образцы и примеры передовой практики.
- Важность использования шлема.
- ПИС – последствия нарушения ПИС, связанные с безопасностью.