



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2003/14
13 August 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH, FRENCH
and RUSSIAN

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

(Сорок третья сессия, 22-25 сентября 2003 года,
пункт 8 повестки дня)

**КАКИМ ОБРАЗОМ ООН МОЖЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ ПОВЫШЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Представлено Фондом Международной федерации автомобилистов (ФИА)

Введение

За последнюю четверть века объем дорожного увеличился более чем в два раза и, по прогнозам, будет продолжать расти. По данным Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), ожидается, что к 2020 году пробег автотранспортных средств в промышленно развитых странах увеличится на 40%, а по всему миру за тот же период - на 86%. Невероятная популярность автотранспортных средств (легковых автомобилей, грузовиков, мотоциклов и мопедов) обеспечила их доминирующее положение в технологическом развитии в двадцатом столетии. Они по-прежнему остаются вне конкуренции при выборе вида транспорта миллионами людей, оказывая благоприятное влияние на общество в плане индивидуальной мобильности и экономического развития.

Однако сегодня, вступая во второе столетие автомобилизации, мы сталкиваемся с необходимостью решения серьезной проблемы негативного воздействия автомобильного движения на общество в результате загрязнения окружающей среды и роста дорожного травматизма. Экологические проблемы уже достаточно хорошо изучены, и сейчас для снижения уровня выбросов и загрязнения в результате движения транспортных средств принимается целый ряд стратегических мер. Например, ООН уже создала Глобальную инициативу в отношении выбросов на транспорте, в которой участвуют Всемирный банк и Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде. Вместе с тем международное сообщество не уделяет столь же пристального внимания проблеме дорожного травматизма. В частности, эта проблема вообще не упоминается в Плане

выполнения решений Всемирной встречи на высшем уровне по устойчивому развитию, который был принят в Йоханнесбурге в сентябре 2002 года.

И вместе с тем ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий гибнет более миллиона человек и еще большее число людей получают серьезные травмы. На долю развивающихся стран приходится свыше 80% погибших и раненных в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире, а экономический ущерб от этого составляет не менее 70 млрд. долл. США. Нет сомнений в том, что по мере повышения

уровня автомобилизации во всех регионах мира количество погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях также будет расти. Например, согласно прогнозу Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), к 2020 году в глобальной структуре заболеваемости дорожный травматизм поднимется с девятого на третье место.

Сегодня деятельность по сдерживанию такого резкого роста дорожного травматизма должна стать для ООН важным приоритетом, особенно с учетом того, что, как показывает опыт промышленно развитых стран, многие случаи гибели и ранения людей в результате дорожно-транспортных происшествий можно было бы предупредить. Мрачные прогнозы ВОЗ могут и не подтвердиться, если уже сегодня правительства и ООН начнут принимать меры по смягчению последствий неизбежного роста дорожного движения для безопасности. Однако международное сообщество по-прежнему в значительной степени игнорирует проблему безопасности дорожного движения, а у ООН нет мандата для принятия конкретных мер. Почему это происходит?

Почему игнорируется проблема безопасности дорожного движения?

Как правило, случаи гибели и травматизма людей на дорогах в целом по-прежнему остаются вне поля зрения широкой общественности. Сотни тысяч дорожно-транспортных происшествий рассматриваются как разрозненные отдельные инциденты, являющиеся трагедией для причастных к ним людей, но недостойные широкого освещения в средствах массовой информации, в отличие от аварий на железнодорожном или воздушном транспорте, которые, напротив, практически всегда попадают в разряд сенсационных новостей. Именно поэтому проблематике дорожно-транспортных происшествий, в которых ежедневно гибнут и получают травмы люди, не придается особого значения. Однако существуют и другие, даже еще более важные причины недооценки безопасности дорожного движения.

Во-первых, люди стремятся к мобильности, но уровень безопасности, который должен обеспечиваться в транспортной системе, зачастую рассматривается в качестве второстепенного вопроса как самими пользователями, так и производителями. В результате этого о требованиях безопасности вспоминают, как правило, лишь постфактум и зачастую при проектировании систем дорожного транспорта их не учитывают.

Во-вторых, обеспечение безопасности дорожного движения - это сложная и многогранная задача, требующая высокого уровня координации действий различных сторон. Транспортные плановые органы, медицинские службы, полиция, инженерно-

технические работники, преподаватели и представители самых разных отраслей промышленности - все они могут внести свой вклад в повышение безопасности

дорожного движения. Все эти группы должны быть вовлечены в процесс выработки стратегий предупреждения, являющихся, с одной стороны, затратоэффективными, а с другой - политически осуществимыми. Это не легкая задача для правительств и директивных органов.

В-третьих, участник дорожного движения зачастую рассматривается в качестве нарушителя, причастного к аварии, или просто как жертва обстоятельств. Однако возложение ответственности исключительно на пострадавшего может стать тормозом для исследовательской деятельности и выработки мер, способных снизить вероятность аварий и смягчить их последствия.

В-четвертых, до сих пор не удалось выяснить, кто именно должен нести ответственность за безопасность дорожного движения на национальном и международном уровнях. В отличие от других видов транспорта, например воздушного транспорта, ответственность за безопасность на дорогах раздроблена между множеством ведомств и директивных органов. Это размывание ответственности затрудняет разработку стратегий управления безопасностью дорожного движения, которые должны применяться как внутри стран, так и на всемирном уровне.

Содействие применению "системного" подхода к безопасности дорожного движения

Неспособность должным образом распределить ответственность за безопасность дорожного движения между государственными органами также отчасти объясняется традиционным взглядом на причинную обусловленность аварийности. На начальном этапе в концепциях безопасности дорожного движения, как правило, акцент делался на участниках дорожного движения (водителях и пешеходах) как на основном источнике ошибки, влекущей за собой дорожно-транспортное происшествие. Поэтому ответственность возлагалась на отдельное лицо, а роль правительства ограничивалась попытками свести до минимума ошибки водителей посредством комбинированного применения методов обучения и контроля за соблюдением правил дорожного движения.

Вместе с тем недавно был разработан более совершенный подход к управлению безопасностью дорожного движения, в соответствии с которым водитель, транспортное средство и инфраструктура являются тремя компонентами **динамической** системы, в рамках которой безопасность должна обеспечиваться на основе принципа **разделенной** ответственности. Таким образом, "системный" подход направлен на выявление **всех** источников ошибки, влекущей за собой аварийность на транспорте. Он способен выявить присущие ей потенциальные систематические недостатки и предложить контрмеры, позволяющие смягчить последствия аварий. В нем также признается, что ошибка участника дорожного движения в определенной степени неизбежна и должна "допускаться", т.е. система в целом должна быть более "терпимой".

Однако, для того чтобы воспользоваться преимуществами системного подхода, необходимо конкретизировать структуру ответственности за безопасность дорожного движения. Например, большие потенциальные возможности заключены в концепции "ведущего учреждения", позволяющего эффективнее координировать стратегии предупреждения дорожно-транспортных происшествий на национальном уровне. Однако меры, желательные в национальном масштабе, необходимо принимать и на международном уровне. Вместе с тем, как показывает Встреча на высшем уровне в Йоханнесбурге, безопасность дорожного движения по-прежнему не признается в качестве одного из важных факторов, способствующих достижению цели устойчивого развития. Отсутствие такой четко сформулированной задачи является одной из главных причин, в силу которых сегодня не предпринимается систематических усилий для разработки согласованной глобальной программы действий в области безопасности дорожного движения.

Именно поэтому Фонд ФИА считает полезным проведение в рамках Организации Объединенных Наций обзора текущих мероприятий в области безопасности дорожного движения на международном уровне.

Глобальная безопасность дорожного движения - распределение задач

Для того чтобы выяснить, есть ли среди программ Экономического и Социального Совета ООН программа в области безопасности дорожного движения, много времени не потребуется. Такой программы не существует. Поиск специализированных учреждений, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, наподобие тех, которые призваны обеспечивать безопасность морского и воздушного транспорта (Международная морская организация и Международная организация гражданской авиации), также не увенчается успехом, поскольку такого учреждения нет. Однако, если запастись терпением, можно установить ряд связанных с безопасностью дорожного движения направлений деятельности, которыми в настоящее время занимаются Организация Объединенных Наций и другие многосторонние органы. Проблема заключается в том, что эти направления деятельности столь узки (ограничиваясь обычно субсекторами отделов транспорта), что действительно глобальное значение безопасности дорожного движения остается практически полностью вне поля зрения международного сообщества.

Ниже приводится краткий обзор тех учреждений и международных органов, которые наиболее активно занимаются проблемами безопасности дорожного движения на международном уровне.

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)

В состав ЕЭК ООН - одной из пяти региональных комиссий ООН - входят 55 членов, главным образом из Европы, а также Канада и США. Ключевую роль в вопросах безопасности дорожного движения на международном уровне играет подотчетный ей Комитет по внутреннему транспорту, действующий через посредство перечисленных ниже активно функционирующих рабочих групп.

- **Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1)**

WP.1 занимается широким кругом вопросов безопасности дорожного движения и отвечает за обновление таких правовых документов, как Венские конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах и о дорожном движении. Она также занимается сбором статистических данных и следит за осуществлением национальных стратегий ее стран-членов в области безопасности дорожного движения. Периодически эта Рабочая группа проводит в масштабах региона Недели безопасности дорожного движения (четвертую Неделю безопасности планируется провести с 5 апреля 2004 года).

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

WP.29 разрабатывает правила в области транспортных средств, связанные с вопросами безопасности и охраны окружающей среды, в рамках двух международных соглашений, принятых в 1958 и 1998 годах. На основании Соглашения 1998 года был учрежден Глобальный форум, в состав которого входят не только европейские страны, но и, в частности, Австралия, Китай, Корея, США, Южная Африка и Япония. Он занимается согласованием общих технических правил в области транспортных средств, включая основополагающие аспекты безопасности транспортных средств, например стандартизацию процедур аварийного испытания, конструктивные требования к ремням безопасности и т.д. В настоящее время также ведется работа в такой важной сфере, как защита пешеходов.

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)

Недавно Отдел травматологии и профилактики ВОЗ включил тему безопасности дорожного движения в число своих приоритетных направлений деятельности. Он принял пятилетнюю стратегию по предупреждению дорожного травматизма, которую он осуществляет на экспериментальной основе в нескольких странах. Кроме того, ВОЗ провозгласила 7 апреля 2004 года Всемирным днем здоровья, посвященным теме безопасности дорожного движения, и в настоящее время занимается подготовкой Всемирного доклада о предотвращении дорожного травматизма.

Всемирный банк

Транспортный сектор Всемирного банка включает Группу по автомобильным дорогам и магистралям, ответственную за безопасность дорожного движения. Приблизительно 14% общего объема кредитов Банка предназначено для транспорта, причем 60% этой суммы выделяется на развитие сети автомагистралей и сельских дорог. Поэтому Всемирный банк является одним из важнейших источников финансирования капиталовложений в сектор автомобильного транспорта. Он проявляет пристальный интерес к проблеме безопасности дорожного движения и в рамках своего проекта "Деловые партнеры в интересах развития" помогал инициировать Глобальную программу для сотрудничества в области безопасности дорожного движения (см. ниже).

Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)

По поручению входящих в ее состав 30 промышленно развитых стран Управление транспорта ОЭСР занимается анализом политики по целому ряду вопросов безопасности дорожного движения. В рамках его программы исследований в области автомобильного транспорта оно публикует доклады о передовом опыте, накопленном государствами - членами этой организации. Оно также оказывает поддержку Международной базе данных о дорожном движении и дорожно-транспортных происшествиях (ИРТАД), которая регистрирует данные о дорожно-транспортных происшествиях, представляемые членами ОЭСР.

Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ)

Эта проводимая ежегодно Конференция министров объединяет 43 европейские страны и 6 ассоциированных членов (Австралию, Канаду, Корею, Новую Зеландию, Соединенные Штаты и Японию). На протяжении последних 50 лет ЕКМТ вырабатывает рекомендации в области политики и готовит доклады по широкому кругу транспортных проблем. В ее рамках была создана рабочая группа по безопасности дорожного движения, которая занимается публикацией докладов, сбором данных и организацией совещаний "за круглым столом" для государств - членов ЕКМТ.

Глобальная программа сотрудничества в области безопасности дорожного движения (ГПСБДД)

ГПСБДД была учреждена Всемирным банком для развития партнерских отношений между деловыми кругами, правительствами и гражданским обществом в целях повышения безопасности дорожного движения. Были выбраны десять целевых стран, в которых ГПСБДД помогает осуществлять ряд проектов по безопасности дорожного движения. Эта Программа сама не занимается финансированием, однако она объединяет некоторые ключевые учреждения-доноры, в том числе правительства, Всемирный банк, НПО и компании частного сектора. Она также публикует доклады по вопросам политики и рекомендации по безопасности дорожного движения.

Всемирная дорожная ассоциация (ПМАДК)

ПМАДК (Всемирная дорожная ассоциация) была учреждена в 1909 году для содействия развитию международного сотрудничества в дорожном строительстве, разработке политики в области автомобильного транспорта и управлении дорожными сетями. Ее двадцать второй Всемирный дорожный конгресс, который проводится один раз в четыре года, состоится в Южной Африке в октябре текущего года. Тема безопасности дорожного движения входит в число его "стратегических тем" и относится к ведению соответствующего технического комитета, сфера деятельности которого охватывает вопросы, касающиеся обследований по безопасности, стандартов в области дорожного проектирования, контроля за соблюдением действующих требований, поведения пользователей и просветительской деятельности. ПМАДК имеет 105 отделений, представляющих интересы 130 стран.

Аналогичными направлениями деятельности занимаются и некоторые подразделения многосторонней системы, например отделы транспорта других региональных органов ООН и ряд региональных банков развития. Например, Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ООН разработала "Руководящие положения для планов действий в области безопасности дорожного движения", а Азиатский банк развития осуществляет несколько важных проектов в области безопасности дорожного движения, в частности в Китае. Некоторые другие НПО также участвуют в работе по повышению безопасности дорожного движения, например на национальном уровне.

Адекватны ли такие ответные меры на проблему безопасности дорожного движения?

Из настоящего краткого обзора международной деятельности в области безопасности дорожного движения со всей очевидностью следует, что предпринимаемые усилия крайне важны и полезны. Однако, по мнению Фонда ФИА, в своей совокупности они не отражают масштабных действий, которые можно было бы считать достаточными для решения проблемы роста числа погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий по всему миру. Фонд придерживается следующего мнения.

- **Наиболее интенсивно действия в области безопасности дорожного движения предпринимаются в промышленно развитых странах, особенно в Европе. Сейчас эту деятельность необходимо распространить на новые страны, перешедшие в категорию промышленно развитых, и развивающиеся страны.**

Например, министры транспорта стран Европейского союза (ЕС), в которых уже созданы относительно хорошо оснащенные национальные транспортные системы и которые с выгодой для себя участвуют в общей транспортной политике ЕС, также будут привлечены к работе ЕЭК ООН, связанной с конвенциями по вопросам движения и стандартами в области транспортных средств. При этом они смогут воспользоваться результатами стратегических исследований и рекомендаций ОЭСР и ЕКМТ. Итогом этой деятельности за последние 20 лет, по крайней мере отчасти, стало значительное снижение уровня дорожного травматизма в Западной Европе.

Напротив, министры транспорта развивающихся стран практически не имеют равноценных форумов или директивных органов, которые могли бы оказывать им консультативную помощь или разрабатывать стандарты в области регламентирования. В лучшем случае они могут получить доступ к кредитам Всемирного банка, выделяемым на цели транспортных проектов, и воспользоваться некоторыми видами консультативной помощи по линии ВОЗ и ГПСБДД. В настоящее время активность других региональных органов ООН не идет ни в какое сравнение с масштабами деятельности ЕЭК ООН в Европе. Безусловно, это объясняется тем, что национальные ресурсы, выделяемые на цели безопасности дорожного движения в развивающихся странах, как правило, крайне ограничены. Между тем число погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий в этих странах продолжает расти быстрыми темпами.

- **Международные усилия, предпринимаемые в настоящее время в целях безопасности дорожного движения, плохо координируются.**

Сегодня не существует единого центра для координации международной деятельности в области безопасности дорожного движения. Нет отдельного совещания министров и отсутствуют согласованные на международном уровне эталоны или приемлемые цели. Механизмы межучрежденческого и регионального сотрудничества по-прежнему слабы. В целом же наиболее активные усилия в рамках системы ООН в области безопасности дорожного движения предпринимаются ЕЭК ООН, которая является практически единственным органом ООН, занимающимся регламентирующей деятельностью в этой сфере, которая имеет столь важное значение. Однако сейчас ее результатами пользуются в основном промышленно развитые страны или страны с переходной экономикой из европейского региона.

- **Организация Объединенных Наций может сделать еще очень многое, для того чтобы помочь правительствам предотвратить или по крайней мере ограничить прогнозируемый рост числа погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий.**

Если учитывать быстрые темпы автомобилизации, которые можно наблюдать в настоящее время в развивающихся странах во многих регионах мира, то прогнозы ВОЗ относительно значительного роста дорожного травматизма представляются весьма вероятными. Опыт промышленных стран, особенно по окончании завершения периода быстрой автомобилизации, показывает, что можно разработать соответствующие контрмеры, которые позволяют снизить темпы роста числа погибших и раненых и повысить безопасность дорожного движения. Однако на международном уровне необходимо сделать еще многое, для того чтобы направить усилия стран на разработку эффективных программ действий в области безопасности дорожного движения.

Новая инициатива Организации Объединенных Наций по глобальной стратегии безопасности дорожного движения?

По мнению Фонда ФИА, пришло время, когда Организация Объединенных Наций могла бы рассмотреть возможность принятия новой международной инициативы по безопасности дорожного движения. Мы считаем, что отправной точкой должен стать выбор глобального "ведущего учреждения" по безопасности дорожного движения. Такой подход доказал свою эффективность на национальном уровне и также может оказаться полезным на международном уровне. Для создания "ведущего учреждения" не потребуется значительных дополнительных средств или бюрократического аппарата; напротив, эта работа будет направлена на более эффективное использование имеющихся ресурсов структур в целях повышения безопасности дорожного движения в глобальных масштабах. Более четкая координация действий позволит добиться желаемых результатов.

На "ведущее учреждение" можно было бы возложить следующие задачи:

- содействовать применению оптимальной практики "системного" управления безопасностью дорожного движения с упором на затратоэффективные стратегии,

призванные обеспечить индивидуальные потребности развивающихся стран и регионов;

- объединить многогранный опыт и возможности соответствующих многосторонних учреждений, таких, как ЕЭК ООН, Всемирный банк, ВОЗ и ГПСБДД;
- координировать работу общих систем сбора и распространения национальных данных о дорожно-транспортном травматизме с деятельностью национальных ведущих учреждений;
- содействовать проведению исследований на основе имеющихся фактических данных для выработки политики в области безопасности дорожного движения;
- определять целевые показатели и критерии на уровне стран совместно с национальными ведущими учреждениями.

Ведущее учреждение позволило бы также придать проблеме безопасности дорожного движения столь необходимый политический акцент. Принятие ответственности за безопасность дорожного движения требует политических решений и мер.

В настоящее время министры транспорта или здравоохранения практически никогда не встречаются, чтобы обсудить вопросы безопасности дорожного движения. В этом смысле нынешние усилия многосторонних учреждений, направленные на повышение безопасности дорожного движения, предпринимаются в политическом вакууме. Однако ведущее учреждение могло бы стать центром координации политических решений, возможно, посредством проведения совместных периодических совещаний министров транспорта и здравоохранения. На таких совещаниях можно было бы вырабатывать согласованные в международных масштабах цели для стимулирования национальной деятельности в области безопасности дорожного движения. Примером такого форума на европейском уровне явилась Лондонская конференция министров 1999 года

(организованная ЕЭК ООН и Европейским региональным бюро ВОЗ), на которой была принята Хартия по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Следующую конференцию по итогам проделанной работы планируется провести в Будапеште 23-25 июня 2004 года. И в данном случае этот исключительно европейский процесс также необходимо расширить в глобальном масштабе.

Ведущему учреждению, возможно, удалось бы также интегрировать вопросы безопасности дорожного движения в другие сферы политики. Безусловно, многого можно добиться путем развития взаимодействия в рамках транспортных и экологических стратегий. Например, меры в области управления спросом в порядке снижения перегруженности дорог и стимулирования экономии топлива также позволили бы уменьшить темпы роста и число аварий. Экологические анализы крупных инвестиционных проектов в области инфраструктуры автомобильного транспорта, которые сейчас проводятся все чаще и чаще, можно было бы также дополнять аналогичными оценками безопасности.

Возможные варианты создания ведущего учреждения

Существует несколько вариантов применения концепции "ведущего учреждения". Возможные подходы включают следующее:

- **Межучрежденческая целевая группа Организации Объединенных Наций**

В прошлом ООН использовала возможность создания межучрежденческих целевых групп для концентрации усилий в тех областях политики, для которых требуются новые стимулы и ориентиры. Учитывая многопрофильный характер управления безопасностью дорожного движения, целевая группа позволила бы объединить усилия и многогранный опыт многосторонних учреждений, например практику Всемирного банка в области развития инфраструктуры и планирования, накопленный ВОЗ опыт решения проблем здравоохранения и технические знания и опыт ЕЭК ООН в области нормативного регулирования дорожного движения. Она также могла бы привлечь к участию в этой работе другие специализированные учреждения, такие, как ЮНИСЕФ и ПРООН, которые в настоящее время действуют недостаточно активно в сфере безопасности дорожного движения.

- **Глобальная роль Рабочей группы по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН**

Альтернативой целевой группе могло бы стать расширение мандата Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) ЕЭК ООН в глобальных масштабах. Такой прецедент уже создан в 1998 году, когда был учрежден Глобальный форум для согласования правил в области транспортных средств. Географическая сфера охвата этого Глобального форума, который уже действует на мировом уровне, значительно выходит за рамки обычного членства ЕЭК ООН. По аналогии можно было бы разработать новое соглашение для создания "Глобального форума по безопасности дорожного движения" на основе работы над конвенциями о дорожном движении, которой в настоящее время занимается WP.1. Кроме того, ЕЭК ООН явилась бы наиболее приемлемым вариантом с точки зрения развития сотрудничества с другими аналогичными региональными органами ООН (ЭСКАТО ООН, ЭКЛАК, ЭКА ООН и ЭСКЗА). Это имело бы важное значение для максимальной интеграции региональных приоритетов в любые глобальные планы действий в области безопасности дорожного движения.

- **Международный мандат для ЕКМТ**

В качестве другого возможного варианта можно было бы расширить членский состав Европейской конференции министров транспорта во всемирном масштабе и преобразовать ее из ЕКМТ в "ИКМТ". В таком случае эта международная конференция министров могла бы взять на себя описанные выше функции "ведущего учреждения", развивая партнерские отношения с ООН и ее специализированными учреждениями. Сегодня ЕКМТ, как и ЕЭК ООН, занимается переоценкой своей роли в Европе, по мере того как в результате расширения Европейского союза компетенция в вопросах транспортной политики во все большей степени переходит к Европейской комиссии. Поэтому имеется очевидная возможность для перераспределения некоторых

традиционных направлений деятельности ЕКМТ в более глобальном контексте в партнерстве с ООН.

Здесь предлагаются лишь три описанные выше варианта. Могут быть выдвинуты и другие предложения; кроме того, можно объединить элементы разных вариантов. Например, ЕКМТ и ЕЭК ООН уже давно и тесно сотрудничают и могли бы довольно успешно объединить свои усилия на глобальном уровне. Для Фонда ФИА местонахождение "ведущего учреждения" - второстепенный вопрос. Главная же задача состоит в признании того, что проблема безопасности дорожного движения заслуживает самого пристального внимания и что ООН является наиболее подходящим органом для обеспечения требуемых руководящих функций.

Заключение

Фонд ФИА считает, что благодаря деятельности в области нормативного регулирования, которой занимается сегодня ЕЭК ООН, Организация Объединенных Наций уже правомочна играть лидирующую роль в глобальных вопросах безопасности дорожного движения. Поэтому она должна стать инициатором создания международного "ведущего учреждения" по безопасности дорожного движения. Это позволило бы принять согласованные ответные меры на проблемы глобальной безопасности дорожного движения и добиться более эффективного использования существующих многосторонних структур и бюджетов для содействия применению оптимальной практики и "системного" подхода к управлению безопасностью дорожного движения как на национальном, так и на международном уровнях.

"Ведущее учреждение" требуется именно сейчас потому, что проблема безопасности дорожного движения не может больше игнорироваться общественным мнением. Она должна стать важной частью усилий международного сообщества, направленных на содействие устойчивому развитию. Это "ведущее учреждение" прежде всего необходимо для того, чтобы предвосхитить рост числа погибших и раненных на дорогах всего мира в ближайшие десятилетия, который в значительной степени можно предупредить.
