



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2006/1
9 January 2006

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

(Сорок восьмая сессия, 20-22 марта 2006 года,

пункт 5 а) повестки дня)

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)

Введение

Записка секретариата

Ниже на рассмотрение WP.1 представлен проект вводной части для включения в новую СР.1, который был разработан г-ном Мю Периссе. Секретариат дополнил этот проект пунктом II, касающимся безопасности дорожного движения на всемирном уровне.

Проект вводной части для включения в СР.1

Дорожно-транспортные происшествия представляют собой глобальную проблему, затрагивающую все слои общества. Ежегодно в мире на дорогах погибает почти миллион двести тысяч человек, более половины из которых составляют молодые взрослые люди в возрасте от 15 до 44 лет. Что же касается числа травмированных, то оно приближается к 50 миллионам. К этому необходимо также добавить всякого рода страдания, которые приходится переносить жертвам и их семьям, не говоря уже об огромных экономических издержках, в результате таких дорожно-транспортных происшествий, которые, по оценкам, составляют несколько сотен миллиардов долл. США в год.

Именно поэтому все заинтересованные стороны должны мобилизовать свои усилия, так как кризис безопасности дорожного движения является многоаспектной проблемой, требующей сотрудничества различных участников на всех уровнях, и сделать все возможное, чтобы прекратить массовую гибель людей на дорогах, поскольку дорожно-транспортные происшествия не являются фатальной неизбежностью.

I. Безопасность дорожного движения: вызов, который намерена принять ЕЭК ООН

Начиная с 1947 года ЕЭК ООН считает проблему безопасности дорожного движения одной из своих основных задач, создав, в частности, Рабочую группу по безопасности дорожного движения - WP.1. Так, например, под ее эгидой были разработаны несколько юридических международных документов в этой области, а именно Женевская конвенция 1949 года о дорожном движении и Протокол к Конвенции о дорожных знаках и сигналах, за которыми последовали две Венских конвенции 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, соответственно, а также дополняющие их Европейские соглашения 1971 года. Эти правовые договоры, и в частности Венские конвенции, являются важными базовыми документами не только для согласования на международном уровне правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов и правил поведения на дороге, но также для разработки национальных правил дорожного движения. Кроме того, в резолюции A/60/L8 от 21 декабря 2005 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций призвала государства-члены присоединиться к этим Конвенциям для обеспечения высокого уровня безопасности дорожного движения в своих странах.

Помимо этих правовых договоров, WP.1 приняла ряд сводных резолюций, в том числе CP.1 о дорожном движении и CP.2 о дорожных знаках и сигналах, которые дополняют Венские конвенции и дополняющие их Европейские соглашения. Эти резолюции, не имея юридически обязывающего характера конвенций, содержат множество подробных сведений и представляют собой перечень мер и практики, которые государства призваны осуществлять на добровольной основе.

Кроме того, WP.1 была инициатором проведения недель безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК; с 1990 года было организовано четыре таких недели. Она также была инициатором первой Глобальной недели безопасности дорожного движения, которую планируется провести 23-29 апреля 2007 года.

II. *Безопасность дорожного движения: осознание проблемы на международном уровне*

Осознавая все возрастающие масштабы проблемы безопасности дорожного движения во всем мире, самые высокие инстанции в системе Организации Объединенных Наций мобилизовали свои силы, с тем чтобы предпринять совместные усилия для решения глобального кризиса безопасности дорожного движения.

Так, например, в 2003 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций впервые рассмотрела этот вопрос, приняв две резолюции: 57/309 от 22 мая 2003 года и 58/9 от 5 ноября 2003 года, в результате чего был подготовлен доклад A/58/228 Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по этому вопросу.

Со своей стороны совместно с Всемирным банком ВОЗ опубликовала по случаю Всемирного дня здоровья, посвященного безопасности дорожного движения (7 апреля 2004 года), доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма, в котором подчеркивается настоятельная необходимость активизировать усилия правительств и других ключевых участников в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Стоит также отметить, что политическое руководство использовало этот доклад и мероприятия, организованные в ходе Всемирного дня здоровья, для принятия двух важнейших резолюций по безопасности дорожного движения. Так, 14 апреля 2004 года в ходе внеочередного пленарного заседания, призванного на более высоком уровне осознать масштабы проблемы травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла новую

резолюцию (58/289) под названием "Повышение безопасности дорожного движения во всем мире". Проблема безопасности дорожного движения также привлекла пристальное внимание Всемирной ассамблеи здравоохранения в мае 2004 года, которая приняла резолюцию WHA57.10 - первую резолюцию по безопасности дорожного движения за 30 лет.

В контексте этих резолюций Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций вновь рассмотрела вопрос о безопасности дорожного движения, приняв в соответствии с докладом Генерального секретаря (A/60/181) четвертую резолюцию A/Res/60/5 от 26 октября 2005 года, в которой она, в частности, с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый в области безопасности дорожного движения по всему миру, а также инициативы, реализуемые соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций и их международными партнерами в этой области.

Вышеупомянутые резолюции, давшие мощный импульс во всем мире для решения проблемы безопасности дорожного движения, служат инструментами, которые должны позволить государствам-членам наметить основные направления деятельности в борьбе за безопасность дорожного движения.

III. *Безопасность дорожного движения: национальный приоритет*

Являясь областью, относящейся прежде всего к ответственности местных, муниципальных и национальных органов власти, проблема безопасности дорожного движения все еще не получила достаточного внимания. В частности, это касается ряда развивающихся стран и стран переходного периода. Подобная ситуация объясняется разными причинами, такими, как отсутствие информации о масштабах проблемы и профилактических возможностях, фаталистическое отношение к дорожно-транспортным происшествиям, недостаточная политическая заинтересованность, низкий уровень межотраслевого сотрудничества и т.д.

Вместе с тем многое можно сделать для снижения числа дорожно-транспортных происшествий, как это было продемонстрировано во многих развитых странах, где количество дорожно-транспортных происшествий за последнее десятилетие уменьшилось почти на 50%. Кроме того, для обеспечения успеха в борьбе за безопасность дорожного движения необходимо, чтобы все правительства приняли подлинную политику в области безопасности дорожного движения, выходящую за рамки обычных мер, - политику, которая должна преследовать следующие общие цели:

- занять твердую политическую позицию, в которой вопрос о безопасности дорожного движения должен приобрести национальное значение;
- интегрировать вопросы безопасности дорожного движения в стратегии мобильности, доступности, охраны здоровья и окружающей среды;
- выявить проблемы на основе анализа и серьезного изучения убедительных данных;
- определить реалистичные, но в то же время далеко идущие количественные цели;
- выработать стратегию и национальный план действий:
 - с учетом различных элементов безопасности дорожного движения: человеческого фактора, транспортного средства, инфраструктуры и методов оказания первой помощи. Несмотря на то, что человеческие ошибки являются основной причиной дорожно-транспортных происшествий, из этого не следует делать вывод о том, что все усилия по предупреждению ДТП должны быть сконцентрированы исключительно на способах непосредственного воздействия на поведение человека (например, на организации учебных курсов по безопасности дорожного движения, информационных кампаниях, регламентирующих мерах, контроле, санкциях и т.д.). По существу на поведение можно также оказывать влияние косвенными методами (например, за счет изменения трассы маршрута или окружающих условий, улучшения эргономических характеристик транспортных средств и т.д.), которые могут минимизировать последствия ошибок поведения и даже предупреждать их;
 - посредством создания или развития базовых институциональных, юридических или финансовых условий, необходимых для достижения намеченных целей;
 - путем принятия требуемых законодательных мер и обеспечения их соблюдения, организации необходимых информационных кампаний и принятия надлежащих методов контроля и оценки проводимых мероприятий;

- объединить - с учетом ответственности и компетенции каждого - всех ключевых участников от национального до местного уровней, депутатов, частные организации, представителей промышленности, специалистов в области здравоохранения, а также в других сферах и создать соответствующие структуры, предназначенные для координации действий;
- определить соотношение эффективности затрат различных конкретных мер, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий.

IV. Новая СР.1 - базовый инструмент для повышения безопасности дорожного движения

Цель Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1) заключается в том, чтобы продемонстрировать государствам-членам меры и практику, которые необходимо принимать и соблюдать, в частности в области правил дорожного движения, правил поведения на дороге, информирования и воспитания участников дорожного движения, безопасности дорожной инфраструктуры и транспортных средств. Она содержит также конкретные рекомендации для обеспечения безопасности целевых групп, таких, как пешеходы, лица с ограниченной способностью к передвижению, велосипедисты, мотоциклисты, дети и т.д.

После первого опубликования в марте 1978 года в документе под условным обозначением TRANS/SC.1/294 сводную резолюцию СР.1 несколько раз дополняли и изменяли, с тем чтобы учесть различные новшества и современные тенденции, а также поправки, последовательно вносимые в Венскую конвенцию о дорожном движении с 1968 года. Таким образом, с момента первого опубликования было подготовлено пять сводных пересмотренных вариантов, последний из которых был издан под условным обозначением TRANS/SC.1/294/Rev.5.

Рабочая группа по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН (WP.1) приступила к работе по обстоятельному пересмотру этой резолюции с целью привести ее содержание в соответствие с реальными условиями, улучшить форму ее представления и как можно шире распространить по всему миру в качестве справочного инструмента, предусматривающего основные задачи, которые необходимо выполнять национальным органам власти на добровольной основе.

Результатом этих усилий стала предлагаемая ниже новая резолюция. Она преследует три цели:

- улучшить осознание проблемы ДТП директивными органами на всех уровнях и предложить им перечень доказавших свою эффективность и полезность мер для повышения безопасности дорожного движения;
- рекомендовать Договаривающимся сторонам Венских конвенций и дополняющих их Европейских соглашений включить в свое внутренне законодательство положения в соответствии с принципами этой резолюции, с тем чтобы в максимально возможной степени устранить существующие в странах расхождения, которые не смогли ликвидировать вышеуказанные документы;
- рекомендовать государствам, которые еще не ратифицировали или еще не в состоянии ратифицировать Венские конвенции, в частности Конвенцию о дорожном движении, тем не менее уже сейчас в максимально возможной степени применять принципы, заложенные в этой резолюции.

Хотелось бы надеяться, что эта резолюция будет соблюдаться на практике в интересах безопасности дорожного движения, т.е. в интересах всех.
