



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2008/5/Rev.2  
15 July 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят восьмая сессия  
Женева, 22-25 сентября 2009 года  
Пункт 4 предварительной повестки дня

БУДУЩАЯ РОЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Записка секретариата

1. 31 марта 2008 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию 62/244 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. В этой резолюции вновь подтверждается большое значение решения глобальных проблем безопасности дорожного движения и необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества и обмена знаниями с учетом потребностей развивающихся стран.
2. На своей пятьдесят четвертой сессии (26-28 марта 2008 года) Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела первый обмен мнениями по вопросу о своей будущей роли и в особенности о наилучших путях содействия повышению безопасности дорожного движения во всемирном масштабе и обмену знаниями в этой области. Дискуссия по этому вопросу продолжилась на последующих сессиях WP.1 на основе документов, подготовленных секретариатом, в которые последовательно

вносились поправки с целью отражения в них стратегических направлений и рекомендаций, сформулированных Рабочей группой.

3. Предполагается, что на своей пятьдесят восьмой сессии WP.1 окончательно рассмотрит и примет настоящий документ, в котором нашли отражение указания, данные секретариату. После его принятия действия, предложенные в Плане действий и в программе работы на период 2010-2014 годов (документ ECE/TRANS/WP.1/2009/5), будут доведены до сведения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) для утверждения на его семьдесят второй сессии, которая состоится в 2010 году.

## **I. СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

4. В настоящее время WP.1 является единственным постоянным межправительственным органом в системе Организации Объединенных Наций, который занимается проблемой безопасности дорожного движения, и обладает прекрасными возможностями для обмена знаниями на глобальном уровне. WP.1 открыта не только для государств - членов ЕЭК ООН, но и для всех стран мира.

5. Достижения WP.1 можно резюмировать следующим образом:

- a) разработка и постоянное обновление Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющих их Европейских соглашений, которые способствуют облегчению условий международного дорожного движения и повышению его безопасности на основе принятия единообразных правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов, а также дорожной разметки;
- b) разработка и постоянное обновление уникального свода норм оптимальной практики в области обеспечения безопасности дорожного движения, который содержится в Сводных резолюциях о дорожном движении (СР.1) и о дорожных знаках и сигналах (СР.2);
- c) разработка базы данных, содержащей требования по обеспечению безопасности дорожного движения, которые действуют в ряде стран ЕЭК ООН, и основанной на данных, представляемых правительствами. Эта база данных содержит информацию о законодательстве, регламентирующем ограничения скорости, допустимые уровни содержания алкоголя в крови и методы его контроля, пользование ремнями безопасности и детскими удерживающими

системами, ношение шлемов, включение огней, проведение периодических технических осмотров и выдачу водительских удостоверений;

- d) вклад в проведение недель безопасности дорожного движения, включая первую Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, организованную совместными усилиями ВОЗ и региональных комиссий Организации Объединенных Наций, которая прошла 23-29 апреля 2007 года;
- e) регулярное компилирование и распространение силами ЕЭК ООН статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях в Европе и Северной Америке (<http://www.unecce.org/trans/main/wp6/transstatpub.html>). ЕЭК ООН располагает и осуществляет управление обширным набором весьма подробных данных (в том числе доступных в онлайн-режиме), касающихся дорожно-транспортных происшествий и жертв, в разбивке по странам, годам, месту, времени происшествия, дорожной обстановке, типу происшествия и возрастным группам, а также дорожно-транспортных происшествий с участием лиц в состоянии алкогольного опьянения.

6. Такие уже существующие инициативы, связанные с распространением передового опыта и обменом знаниями, как Глобальное сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения (СБДД ООН) и Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения (ГПБДД), при всех их достоинствах являются все же неформальными консультативными механизмами, построенными на ценных партнерских отношениях между государственным и частным секторами. Эти инициативы не имеют официального правительственного статуса в рамках системы Организации Объединенных Наций.

7. Государства - члены Организации Объединенных Наций из всех регионов демонстрируют неизменно растущую заинтересованность в повышении безопасности дорожного движения, о чем свидетельствуют резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций 58/9 от 5 ноября 2003 года о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения, 58/289 от 11 мая 2004 года, 60/5 от 1 декабря 2005 года и 62/244 от 31 марта 2008 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, а также резолюция 57.10 Генеральной Ассамблеи ВОЗ от 22 мая 2004 года "Дорожная безопасность и здоровье".

## **II. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ, С КОТОРЫМИ ЕЙ ПРИХОДИТСЯ СТАЛКИВАТЬСЯ**

8. Нехватка надлежащих ресурсов на национальном уровне, а также в секретариате является серьезным препятствием, не позволяющим WP.1 в полной мере использовать ценнейшее достояние Группы, а именно знания, экспертный потенциал и опыт в области безопасности дорожного движения, в более широких географических рамках. При этом затронутыми оказываются преимущественно страны с низким и средним уровнем дохода, т.е. именно те страны, которые больше всего нуждаются в помощи.
9. Хотя некоторые виды деятельности ЕЭК ООН и/или WP.1, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, осуществляются при финансовой поддержке доноров (например, Италии, Нидерландов, Норвегии, Европейской комиссии и Фонда ФИА "Автомобиль и общество"), путевые расходы и расстояния все же препятствуют участию в работе WP.1 экспертов из стран с низким и средним уровнем дохода и из секретариатов других региональных комиссий Организации Объединенных Наций.
10. Для определения характера и/или оценки проблем и выявления путей их решения WP.1 требуются надлежащие данные. Надежность и периодичность пополнения баз данных ЕЭК ООН, имеющих отношение к работе WP.1, в частности базы данных о дорожно-транспортных происшествиях и перечня текущих технических параметров и стандартов сети дорог категории "Е", в значительной мере зависят от отклика стран. К сожалению, довольно повсеместным явлением становится наличие устаревших баз данных.
11. В настоящее время не налажен четкий механизм контроля за осуществлением Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющих их Европейских соглашений. На вопросники, разосланные для определения того, в какой степени внутреннее законодательство Договаривающихся сторон соответствует содержанию международно-правовых документов, ответили только 17% Договаривающихся сторон. Отсутствие надежной, подлинной информации является слабой стороной WP.1, ибо без нее Рабочая группа лишена возможности проанализировать причины неосуществления и активно заняться устранением этих причин.

12. Результаты деятельности WP.1, которые придают ей уникальный характер, а именно конвенции и резолюции, слабо пропагандируются, что не способствует повышению популярности Рабочей группы.

13. В высшей степени специализированная правовая работа, ведущаяся в рамках WP.1, может создать о ней представление как о медлительном органе (в плане принятия решений и достижения ощутимых результатов) по сравнению с другими структурами, занимающимися более практическими аспектами безопасности дорожного движения и, следовательно, воспринимаемыми как более динамичные.

### **III. ИМЕЮЩИЕСЯ У РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ СОДЕЙСТВИЯ В ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ВО ВСЕМ МИРЕ**

14. WP.1 следует и впредь играть ключевую роль в области обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире; для этого ей следует и впредь неуклонно стремиться к обновлению и внедрению правовых документов и сводов норм оптимальной практики, снискавших ей доброе имя. Вместе с тем с учетом многогранности проблемы безопасности дорожного движения и приобретенных WP.1 возможностей, а также приверженности, которую призвала укреплять Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в своих резолюциях по безопасности дорожного движения, дополнение "традиционной" правовой работы новыми аспектами деятельности следует рассматривать в качестве важного вклада в повышение безопасности дорожного движения в тех странах, которые нуждаются в такой позитивной динамике. В настоящее время существует несколько получивших признание проектов/предложений/инициатив, открывающих перед WP.1 возможности для наращивания своего вклада в повышение безопасности дорожного движения во всем мире, которые вкратце охарактеризованы ниже.

#### **A. Проект "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий"**

15. Под проект "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий" были выделены средства в размере порядка 660 000 долл. США со Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН), и он должен осуществляться в 2008 и 2009 годах пятью региональными комиссиями

Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с другими международными организациями и НПО, работающими в области безопасности дорожного движения.

16. Цель этого проекта состоит в том, чтобы помочь странам с переходной экономикой в разработке региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий и предложить для них примеры передового опыта в области обеспечения безопасности дорожного движения, которые могли бы помочь им достичь намеченных целевых показателей к 2015 году. Результаты осуществления проекта станут предметом обсуждения на Всемирной конференции на уровне министров по безопасности дорожного движения, которая состоится в ноябре 2009 года в Москве, Российская Федерация.

17. Этот проект реализуется главным образом посредством организации семинаров (по одному или более) под эгидой каждой региональной комиссии. Рекомендации, сформулированные на проведенных до настоящего времени во всех регионах семинарах, в значительной степени согласованы и призывают страны принять участие в деятельности WP.1, стать Договаривающимися сторонами Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года и надлежащим образом осуществлять их.

18. Некоторые из правительств стран - членов WP.1 (Греции, Испании, Италии, Нидерландов, Польши, Швеции), правительственных структур (Европейская комиссия, Всемирная организация здравоохранения, Содружество Независимых Государств, Транспортная обсерватория для Юго-Восточной Европы), партнеров от неправительственных организаций (Международного союза автомобильного транспорта, Международной автодорожной федерации, Глобального партнерства по безопасности дорожного движения, Фонда ФИА "Автомобиль и общество", Европейской федерации жертв дорожно-транспортных происшествий, Греческого института безопасности дорожного движения "Панос Милонас", Греческой ассоциации по безопасным перевозкам), учебных заведений (Национальный технический университет Афин, Греческий институт инженеров-транспортников), программ (Международная программа оценки дорог), а также частных предприятий (ЭРТИКО, Торговая и промышленная палаты Греции, Баскетбольная федерация Греции, ФИБА-Европа и игроки сборной баскетбольной команды Греции) уже способствовали успешному проведению этих семинаров, обеспечив их финансирование либо предоставив соответствующих экспертов.

## **В. Предложение, выдвинутое Италией, Нидерландами и Соединенными Штатами Америки**

19. Стремясь добиться оптимального использования потенциала WP.1 и СБДД ООН в целях выполнения их институционального мандата, связанного с повышением безопасности дорожного движения, и признавая необходимость дальнейшего расширения сотрудничества, которое принесет пользу всем членам ЕЭК ООН и всему международному сообществу в целом, небольшая рабочая группа в составе Италии, Нидерландов и США предложила разработать дополнительное соглашение с акцентом на таких областях деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, в которых можно добиться существенных результатов. Предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.1/2008/4, получило поддержку со стороны Соединенного Королевства и Фонда ФИА "Автомобиль и общество".

20. Предлагаемое соглашение рассматривается в качестве дополнения оперативных процессов разработки правил в контексте Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

21. В рамках предлагаемого соглашения могли бы быть определены научно обоснованные виды оптимальной практики в области обеспечения безопасности дорожного движения. Для того чтобы страны, находящиеся на различных уровнях развития, могли внедрить эти виды оптимальной практики, применительно к каждому из них был бы установлен ряд ориентиров в форме промежуточных конкретных показателей. Это позволило бы странам добиваться постепенного внедрения видов оптимальной практики, связанных с аспектами проблемы безопасности дорожного движения (например, использование ремней безопасности, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, скорость, высокие стандарты более безопасной инфраструктуры и т.д.).

22. Сформулированные на совместной основе виды оптимальной практики и соответствующие поэтапные ориентиры будут публиковаться на вебсайтах WP.1 и СБДД ООН, а также непосредственно доводиться до сведения сторон соглашения. Такой стратегический подход, служащий конкретным воплощением сочетания значительного экспертного потенциала WP.1 и опыта ВОЗ в разработке и реализации маркетинговых решений, соответствовал бы директивам Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/162) и Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций (A/RES/58/289), призывающим WP.1 к более тесному сотрудничеству с СБДД ООН в целях активной выработки решений применительно к транспортным, экономическим и социальным аспектам кризисной ситуации в области безопасности дорожного движения.

23. Небольшая рабочая группа, представившая предложение, сочла, что на данном этапе преждевременно выбирать какую-либо одну структуру для этого соглашения, поскольку в данном случае возможны несколько вариантов, в том числе:

- a) соглашение, аналогичное Глобальному соглашению 1998 года, осуществление которого относится к ведению Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). В рамках этого возможного варианта функции надзора за осуществлением данного соглашения выполнял бы исполнительный комитет в составе представителей WP.1, СБДД ООН и государств-членов. Все участники этого соглашения являлись бы членами представительного органа, который на основе голосования утверждал бы итоговые проекты оптимальных видов практики, промежуточные ориентиры и программы кураторской деятельности, разработанные с учетом конкретных потребностей и составленные специальными рабочими группами по конкретной тематике;
- b) резолюция, аналогичная существующим резолюциям № 1 и 2 и содержащая указания и стратегии в отношении обеспечения безопасности дорожного движения, которая может быть принята любой страной и является достаточно гибкой для применения на различных уровнях развития. В ходе дискуссий, прошедших на предыдущих сессиях WP.1, выяснилось, что к числу вопросов, которые вполне могли бы быть охвачены такой резолюцией, относятся аспекты инфраструктуры, поведения, правоприменения, расследования причин аварий и реагирования в плане принятия правовых санкций, комплексной профессиональной подготовки, безопасности парка транспортных средств и аудиторских проверок на предмет обеспечения безопасности.

### **С. Новые стандарты ИСО для систем управления в области безопасности дорожного движения**

24. Международная организация по стандартизации (ИСО) занимается разработкой международного стандарта для систем управления в области безопасности дорожного движения. Будущий стандарт не будет затрагивать обязанности, связанные с регламентацией; он будет служить дополнением к работе в области безопасности дорожного движения, проводимой такими межправительственными организациями, как ЕЭК ООН и ВОЗ. Он будет применяться ко всем сторонам, играющим собственную роль в деле обеспечения безопасности дорожного движения, и позволит использовать комплексный подход к данной проблеме. Цель состоит в том, чтобы помочь

организациям повысить эффективность их работы в области безопасности дорожного движения, внести вклад в сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, лучше выполнять нормативные требования и оправдывать ожидания общественности в плане обеспечения безопасности дорожного движения, использовать последовательный подход, включающий цикл "планирование - выполнение - оценка - усовершенствование" и постоянное повышение эффективности, а также намечать цели в области безопасности дорожного движения и добиваться их достижения. WP.1 могла бы использовать этот новый стандарт в качестве механизма более эффективной оценки проблемы, идентификации пробелов и принятия решений.

#### **D. Двусторонняя помощь**

25. Многие развитые страны - члены ЕЭК ООН разработали двусторонние программы оказания помощи странам с переходной экономикой в их усилиях по повышению безопасности дорожного движения (Испания, Швеция и т.д.). Максимальную выгоду и наибольшую отдачу следует ожидать от обмена успешным опытом и его распространения в рамках соответствующей платформы, объединяющей как доноров, так и получателей помощи в качестве равноправных членов; WP.1 обладает всеми возможностями для того, чтобы стать такой платформой.

#### **E. Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения**

26. Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения был создан в 2006 году с целью оказания поддержки усилиям, предпринимаемым на глобальном, региональном и страновом уровнях в интересах сокращения числа людей, погибающих и получающих травмы в результате дорожно-транспортных происшествий в странах с переходной экономикой. Задача этого механизма заключается в проведении мероприятий по улучшению стратегий в области безопасности дорожного движения и укреплению соответствующего институционального потенциала в конкретных странах. В рамках этого механизма, предоставляющего субсидии, осуществляется финансирование по двум направлениям: первое охватывает глобальные инициативы в области безопасности дорожного движения, а второе предназначено для оказания поддержки в реализации страновых программ. В сущности, задача механизма согласуется с мандатом WP.1 "принимать и осуществлять меры, направленные на укрепление и повышение безопасности дорожного движения".

**Е. Вторая Глобальная неделя безопасности дорожного движения  
Организации Объединенных Наций**

27. Хотя на настоящий момент официального решения о проведении второй Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций не принято, имеются все основания считать, что такое мероприятие будет запланировано на 2010 или 2011 год. WP.1 следует быть готовой играть ключевую роль на всех этапах реализации данного мероприятия.

**Г. Всемирная конференция по безопасности дорожного движения  
(Москва, Российская Федерация, 19 и 20 ноября 2009 года)**

28. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в своей резолюции 62/244, озаглавленной "Повышение безопасности дорожного движения во всем мире", приветствовала предложение правительства Российской Федерации провести в этой стране первую Всемирную конференцию на уровне министров по безопасности дорожного движения. Это мероприятие состоится 19 и 20 ноября 2009 года в Москве.

29. Эта Конференция станет одним из основных мероприятий, способствующих повышению политической значимости эпидемии смертей и травматизма, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, и могла бы дать возможность странам согласовать региональные целевые показатели сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий. Секретариат ЕЭК ООН уже оказал содействие Российскому правительству в деле подготовки этого исторического мероприятия, включая предоставление выступающих, материалов для подготовки документов этого мероприятия, предлагаемого текста заключительного заявления, содействия в обеспечении охвата всех министров транспорта и т.д. WP.1 следует использовать эту Конференцию в качестве одной из имеющихся возможностей для повышения популярности работ группы посредством поощрения правительств государств, являющихся ее членами, к подготовке соответствующих выступлений и речей, предоставления имеющихся правовых документов и информации об оптимальной практике и т.д.

#### **IV. УГРОЗЫ И ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ ВКЛАДА РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ПОВЫШЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

30. Было признано, что критическая ситуация в области безопасности дорожного движения носит характер "глобального кризиса", и Генеральная Ассамблея вновь подтвердила важное значение решения глобальных проблем безопасности дорожного движения и необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества с учетом потребностей развивающихся стран путем наращивания возможностей обеспечения безопасности дорожного движения и оказания финансовой и технической поддержки их усилиям.

31. Вместе с тем странам с низким и средним уровнем дохода приходится сталкиваться с множеством неотложных приоритетов, причем безопасность дорожного движения зачастую не относится к их числу. Нехватка финансовых ресурсов, политической воли и решимости служит серьезным препятствием для решения проблемы кризисной ситуации в области безопасности дорожного движения за счет разработки и внедрения надлежащих стратегий/программ. В случае же уже реализуемых соответствующих и смежных программ/проектов реальной опасностью для национальных и международных усилий, направленных на повышение безопасности дорожного движения, является нехватка воли и ресурсов для обеспечения их устойчивого воплощения на практике.

32. На глобальном уровне отмечается значительный рост числа субъектов, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения; и хотя само по себе это имеет позитивное значение, отсутствие должной координации может привести к несогласованности и распылению глобальных и национальных усилий, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

33. Безопасность дорожного движения имеет множество аспектов, и добиться ее повышения можно лишь на основе использования многосекторальных подходов и решений. Отсутствие должной координации и взаимодействия или даже соперничество между различными субъектами на национальном и международном уровнях создает угрозу для процесса изыскания и реализации решений проблем, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

34. Основные проекты WP.1 были реализованы в контексте всеобъемлющего пересмотра Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1). Сфера обеспечения безопасности дорожного движения претерпевает стремительные изменения, и WP.1

сейчас необходимо изыскать пути продвижения вперед и возможности надлежащей корректировки действий, с тем чтобы и впредь играть значительную роль в этой области.

35. Конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года доказали свою эффективность в качестве инструментов облегчения условий дорожного движения на основе согласования правил, знаков, сигналов и дорожной разметки во многих регионах/субрегионах мира; вместе с тем до сих пор приходится сталкиваться с нежеланием применять эти Конвенции в их нынешнем виде, так как предпочтение отдается адаптированным и смягченным вариантам.

36. Один из негативных факторов, с которыми сталкиваются WP.1 и другие рабочие группы, - это низкий уровень участия в работе сессий тех стран, которые испытывают наиболее острую потребность в доступе к знаниям и информации о безопасности дорожного движения. В большинстве случаев основной причиной их неучастия является нехватка ресурсов, поэтому настоятельно необходимо изыскать пути и средства для стимулирования и поддержания участия этих стран в работе сессий WP.1. В отсутствие реальных действий едва ли следует рассчитывать на сколь-либо заметную отдачу (даже при наличии амбициозной и творчески составленной программы работы).

## **V. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ**

37. Дорожно-транспортный травматизм продолжает оставаться одной из острых проблем развития. Тенденция, отмечаемая во многих странах, указывает, что в последующие 10 лет эта проблема может приобрести значительно более острый характер. Несмотря на повышение уровня информированности в этом вопросе, крайне необходимо активизировать усилия по решению этой проблемы и увеличить объем средств, выделяемых на эти цели, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода как в регионе ЕЭК ООН, так и за его пределами. WP.1 может и должна и впредь играть важную роль в повышении безопасности дорожного движения на глобальном уровне.

### **A. Стратегические направления**

38. 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. Постоянное 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.

39. Кроме того, WP.1 следует настроиться на динамику изменений, происходящих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, охватывая в рамках своих дискуссий большее число вопросов политического характера. 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.

40. Следует регулярно приглашать представителей других региональных комиссий принимать участие в совещаниях WP.1 и в иных мероприятиях, посвященных безопасности дорожного движения. Это обеспечило бы глобальную передачу ноу-хау WP.1, способствуя, в частности, возможному расширению охвата правовых документов до глобального. В то же время проводимые прения предоставили бы в распоряжение WP.1 дополнительный экспертный потенциал и дополнительную информацию, позволив ей разработать и внедрить глобальный подход к проблеме безопасности дорожного движения с учетом потребностей и возможностей стран с различным уровнем развития. Такой глобальный подход опирался бы на заложенный WP.1 фундамент в виде разработанных правовых документов и оптимальной практики.

41. 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.

42. Безопасность дорожного движения оказывает влияние на все элементы устойчивого развития; следовательно, ей надлежит 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 оптимальными видами практики, применимыми на глобальном уровне, и особенно развивающимися странами. Для получения позитивной отдачи осуществляемое директивное руководство должно опираться на достоверные результаты вдумчивого анализа причин неудовлетворительных показателей в области безопасности дорожного движения. Недостаточно лишь вводить юридические документы, принимать резолюции и

указывать, "какие действия необходимы"; надо также информировать о том, как эти действия надлежит осуществлять на практике.

43. 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; следовательно, WP.1 надлежит укреплять механизмы партнерства/развивать синергизм взаимодействия с наиболее значимыми участниками работы над проблемой безопасности дорожного движения. Первый шаг уже сделан; в адрес 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.

44. WP.1 надлежит приумножать свои активы, чтобы стать наиболее подходящей многосторонней платформой для обмена озабоченностями, успешным опытом, извлеченными уроками и неудачами в области безопасности дорожного движения на благо всех участников.

45. Европейская комиссия должна и впредь оставаться одним из основных партнеров WP.1, поскольку Европейский союз состоит из 27 государств-членов, которые являются также членами ЕЭК ООН. Достояние Сообщества в области безопасности дорожного движения, включающее законодательство, институты и передовой опыт в вопросах безопасности транспортных средств, обеспечения безопасности инфраструктуры и поведения участников дорожного движения, имеет огромную ценность, и его можно было бы распространить за пределы ЕС на основе использования конкретных средств WP.1.

#### **В. Возможные действия в краткосрочной перспективе (2010-2012 годы)**

46. Сколь-либо четкого указания степени или правильности осуществления Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года не существует; с учетом принципа, согласно которому "невозможно улучшить то, что нельзя измерить", а также просьбы, сформулированной Комитетом по внутреннему транспорту, требуется предпринять соответствующие неотложные шаги. Действия:

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

47. 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 наведения соответствующих справок у Договаривающихся сторон Конвенции о дорожном движении 1949 года, с тем чтобы определить их возможные трудности, связанные с ратификацией и осуществлением Конвенций 1968 года. Приступить к реализации системы наведения справок у Договаривающихся сторон и адекватных мер их поддержки для преодоления трудностей (эти действия должны продолжаться в среднесрочной перспективе).

48. Работа над проблемой безопасности дорожного движения носит межсекторальный характер и охватывает такие разнообразные национальные структуры (директивные/нормотворческие, 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", финансирувавшегося по линии Счета развития Организации Объединенных Наций.

49. 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 нормотворческих 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.

50. 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 отклика стран.

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; это же относится и к подборке соответствующих положений национального законодательства.

51. 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) поощрение развития 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.

52. 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 наглядных пособий по правовым документам и сводам видов 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 "зеленых книг" СБДД ООН как ценных инструментов, достойных использования.

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

53. WP.1 располагает всеми необходимыми знаниями/экспертным потенциалом и опытом для расширения своей роли и передачи ноу-хау в страны за пределами региона ЕЭК, 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 подписании Конвенции 1968 года;

- b) приглашение делегатов от всех региональных комиссий для участия в работе WP.1 и делегирование им полномочий пропагандистов деятельности WP.1 в их комиссиях;
- c) поощрение создания региональных групп по безопасности дорожного движения в рамках ЭКА, ЭСКЗА, ЭСКАТО и 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;
- e) стимулирование и поощрение взаимодействия между СБДД ООН и региональными группами по безопасности дорожного движения в рамках региональных комиссий Организации Объединенных Наций.

54. В свете того, что WP.1 сегодня является единственным действующим межправительственным органом в системе Организации Объединенных Наций, который конкретно 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 WP.1 с SC.1, начиная с совместной работы по внесению в Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) положений, касающихся обследований дорог (включая аспект безопасности).

**D. Возможные действия на долгосрочную перспективу  
(после 2015 года)**

55. Проблема безопасности дорожного движения имеет глобальный характер и требует глобального решения. Это глобальное решение отчасти отождествляется с существующими правовыми документами, однако представляется, что целесообразно придать дополнительный импульс оперативным процессам разработки правил. Существующие своды видов 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 глобального документа по безопасности дорожного движения, который охватывал бы реальные потребности, не затронутые другими (существующими) документами.

56. В 2006 году в целях облегчения распространения программ оценки состояния дорог (ПОСД) на страны с низким и средним уровнем дохода была разработана Международная программа оценки состояния дорог (МПОСД). Основываясь на утвержденной методологии, предполагающей использование трех стандартных протоколов, МПОСД позволяет осуществлять широкомасштабные программы повышения безопасности автомобильных дорог, на которых гибнут и получают серьезные травмы большое число участников дорожного движения. Инициатива МПОСД 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 МПОСД и, в зависимости от ее результатов, выражение готовности участвовать совместно с ней в обследованиях дорог на предмет их безопасности.

**VI. ВЫВОДЫ**

57 Достижения WP.1 хорошо известны как в регионе ЕЭК ООН, так и за его пределами. Проведено обновление Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года, и опубликованы их сводные тексты. Сводные резолюции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, содержащие полезные своды оптимальных видов практики, также приведены в соответствие с последними изменениями в области безопасности дорожного движения.

58. Предлагаемый План действий содержит в себе различные возможные подходы и конкретные виды деятельности, которые могут быть включены в будущую работу WP.1. После рассмотрения и вынесения решения в рамках WP.1 окончательный документ будет представлен для одобрения Комитету по внутреннему транспорту в качестве программы работы WP.1.

59. Предполагается, что этот стратегический документ будет регулярно подвергаться обновлению и адаптации с учетом тех стремительных изменений, которые происходят в области безопасности дорожного движения на международном и национальном уровнях.

60. Ожидается, что страны-члены представят в секретариат дополнительные указания в отношении дальнейших путей продвижения вперед с учетом того, что для осуществления ряда предлагаемых действий в распоряжение секретариата ЕЭК ООН, а также других региональных комиссий Организации Объединенных Наций требуется предоставить дополнительные ресурсы.

-----