

# Вместе с ЕЭК ООН на пути к безопасности





ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

## **Вместе с ЕЭК ООН на пути к безопасности**

**Снизить вдвое уровень смертности и  
травматизма на дорогах к 2020 году**



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
Нью-Йорк и Женева, 2015 год

## ПРИМЕЧАНИЕ

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района, или их властей, или делимитации их границ.

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации Объединенных Наций.

## **ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий, находящихся в ведении Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью восстановления послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными странами мира. Во время «холодной войны» ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по множеству соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания «холодной войны» ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на анализе переходного процесса, используя свой опыт в области согласования для облегчения процесса интеграции стран Центральной и Восточной Европы в мировой рынок.

ЕЭК ООН – это форум, где представители стран Западной, Центральной и Восточной Европы, Центральной Азии и Северной Америки (всего 56 государств) собираются вместе для выработки инструментов экономического сотрудничества в таких областях, как экономическое сотрудничество и интеграция, статистика, окружающая среда, транспорт, торговля, устойчивая энергетика, лесное хозяйство и лесоматериалы, жилищное хозяйство, землепользование и народонаселение. Комиссия определяет региональные рамки для разработки и согласования конвенций, норм и стандартов. Эксперты Комиссии оказывают техническую помощь странам Юго-Восточной Европы и Содружества Независимых Государств. Такая помощь заключается в предоставлении консультационных услуг, а также проведении семинаров и рабочих совещаний, в ходе которых страны имеют возможность обмениваться опытом и передовой практикой.

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЕЭК ООН В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН является секретариатом Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системы классификации опасности и маркировки химической продукции. КВТ и его 17 рабочих групп, а также Комитет ЭКОСОС и его подкомитеты – это межправительственные директивные органы, ответственные за принятие решений, деятельность которых призвана ощутимым образом улучшить повседневную жизнь людей и функционирование предприятий во всем мире путем принятия конкретных мер, нацеленных на повышение безопасности движения, улучшение экологических показателей, энергоэффективности и конкурентоспособности транспортного сектора.

Комитет ЭКОСОС был создан в 1953 году Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций по обращению Экономического и Социального Совета в целях выработки рекомендаций по перевозке опасных грузов. В 1999 году его мандат был расширен и стал включать в себя также глобальное (межсекторальное) согласование систем классификации и маркировки химической продукции. В состав Комитета входят национальные эксперты, обладающие соответствующими знаниями и опытом в сфере международной торговли и перевозки опасных грузов и химических продуктов. Его членский состав ограничен в целях обеспечения сбалансированного географического представительства всех регионов мира и надлежащего участия развивающихся стран. Хотя Комитет является вспомогательным органом ЭКОСОС, в 1963 году Генеральный секретарь решил, что секретариатское обслуживание Комитета будет обеспечивать Отдел транспорта ЕЭК ООН.

Комитет по внутреннему транспорту – это не имеющий аналогов межправительственный форум, основанный в 1947 году с целью поддержки восстановления транспортного сообщения в послевоенной Европе. На протяжении многих лет он специализируется на оказании содействия гармонизированному и устойчивому развитию различных видов внутреннего транспорта. К числу основных результатов напряженной и систематической работы Комитета относятся, в частности: i) 58 конвенций Организации Объединенных Наций и еще большее количество регулярно обновляемых технических предписаний, обеспечивающих международную правовую основу для устойчивого развития как национального, так и международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также для перевозок опасных грузов, производства и технической инспекции автотранспортных средств; ii) проекты Трансевропейской автомагистрали «Север–Юг», Трансевропейской железнодорожной магистрали и проекты по евро-азиатским транспортным соединениям, которые облегчают многострановую координацию инвестиционных программ развития транспортной инфраструктуры; iii) система МДП (Международных дорожных перевозок), представляющая собой комплексный механизм облегчения таможенного транзита; iv) инструмент под названием «Проект будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), применение которого может помочь национальным и местным властям в мониторинге выбросов CO<sub>2</sub> на всех видах внутреннего транспорта, а также в выборе и разработке стратегий смягчения последствий изменения климата, исходя из ожидаемой эффективности соответствующих мер и их применимости к конкретным местным условиям; v) транспортная статистика на основе методики и данных, согласованных на международном уровне; vi) исследования и доклады, способствующие совершенствованию политики в области транспорта путем рассмотрения актуальных вопросов перевозок на основе передовых методов исследования и анализа. Наряду с этим КВТ уделяет особое внимание вопросам интеллектуальных транспортных услуг, устойчивой городской мобильности и городской логистики, а также повышению устойчивости транспортных сетей и услуг в контексте мер по адаптации к изменению климата и решения насущных проблем безопасности.

Помимо этого, Отдел устойчивого транспорта и Отдел окружающей среды ЕЭК ООН сотрудничают с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) в обслуживании Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ).

Наконец, с 2015 года Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН обеспечивает секретарское обслуживание Специального посланника Генерального секретаря ООН по вопросам безопасности дорожного движения г-на Жана Тодта.

*Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) – центральный орган, курирующий конвенции ООН в области транспорта*

## **ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ**

Настоящая публикация подготовлена г-ном Лукашем Выровски и г-ном Робертом Новаком (Отдел устойчивого транспорта), которым оказали неоценимую помощь в редактировании и правке текста г-жа Фабьен Стассен и г-н Эрик Шаленберг. Общее руководство осуществляла г-жа Эва Мольнар (директор Отдела устойчивого транспорта). Внесли вклад в текст публикации и представили свои комментарии господа Миодраг Песут, Вальтер Нисслер, Оливье Кервелла, Франческо Дионори, Ненад Николич и Георгий Георгиадис (Отдел устойчивого транспорта). Выражаем особую благодарность г-ну Натану Ментону за исследование взаимосвязи между безопасностью дорожного движения и некоторыми аспектами управления и г-же Джозефине Эйику (Отдел устойчивого транспорта) за секретарскую поддержку.

## Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН

Мы уделяем особое  
внимание вопросам  
безопасности  
дорожного движения



Отдел устойчивого  
транспорта Европейской экономической  
комиссии Организации  
Объединенных Наций стремится повысить  
безопасность дорожного движения и с этой  
целью разрабатывает международные нормы,  
технические правила и процедуры, анализирует  
конкретные ситуации, предлагает услуги  
технической помощи и помогает наращивать  
потенциал, зачастую  
делая это незаметно  
со стороны



## РЕЗЮМЕ

Начиная с 2003 года, после принятия Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций резолюции с выражением озабоченности в связи с тем, что во всем мире быстро возрастает число людей, которые погибают или получают травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, вопросам безопасности дорожного движения в глобальных масштабах уделяется самое серьезное внимание. Учитывая масштабы потерь, которые несет человечество – в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире ежегодно погибают примерно 1,25 млн. человек, – Организация Объединенных Наций приняла в 2011 году Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, реализация которого помогает привлечь дополнительное внимание к соответствующим проблемам и побудить к действиям, учитывающим, что личные трагедии, связанные с утратой каждой человеческой жизни в результате дорожно-транспортных происшествий, наносят колоссальный ущерб всему обществу.

Оказывая содействие международному сотрудничеству в области обеспечения безопасности дорожного движения, Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций действует как своего рода «невидимая рука», активно используя различные направления деятельности и разнообразный инструментарий, чтобы сделать дороги более безопасными. Отправным пунктом этой работы являются курируемые КВТ международные конвенции и соглашения, исполнение которых лежит в основе всех согласованных усилий. Кроме того, ЕЭК ООН определила 11 целей, вытекающих из пяти основных элементов деятельности, предусмотренных в Глобальном плане, и на этой основе сформировала свой стратегический подход к решению вопросов безопасности дорожного движения в рамках Десятилетия действий. В данной публикации подробно рассматривается каждая из упомянутых целей – от защиты уязвимых пользователей дорог до повышения осведомленности общественности по вопросам безопасности дорожного движения, от повышения безопасности транспортных средств до смягчения последствий дорожных аварий. В ней содержится комплексный обзор, включающий в себя информацию о состоянии и основных результатах целевой деятельности КВТ ЕЭК ООН, а также содержащий описание конкретных инициатив Комитета и проблем, мешающих обеспечению безопасного дорожного движения в глобальных масштабах.

Согласно одному из главных выводов данной публикации, наличие политической воли и принятие и реализация национальных стратегий являются исключительно важными факторами, необходимыми для достижения главной цели: снизить вдвое уровень смертности и травматизма на дорогах к 2020 году.

Обеспечение безопасности дорожного движения является обязанностью каждого индивидуума, каждого общества и каждой организации. Данная публикация четко устанавливает исключительно важный характер этой общей ответственности.



*Заседание Комитета по внутреннему транспорту*

# СОДЕРЖАНИЕ

<b>ПРЕДИСЛОВИЕ</b> .....	<b>1</b>
<b>БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИМЕЕТ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ</b> .....	<b>2</b>
<b>СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b> .....	<b>3</b>
Основу безопасности дорожного движения составляют международные конвенции и соглашения .....	3
Правовые документы обеспечивают надежную основу для управления безопасностью дорожного движения .....	3
Применение глобальной основы безопасности дорожного движения на местах: обеспечение полной реализации соответствующих соглашений ..	5
От принятия конвенций к их применению: реальный путь повышения безопасности дорожного движения .....	5
<b>ДЕСЯТИЛЕТНИЕ ДЕЙСТВИЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (2011–2020 ГОДЫ)</b> .....	<b>9</b>
Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций....	11
КВТ ЕЭК ООН: деятельность на пути к 2020 году и в последующий период .....	12
Цели Плана действий КВТ ЕЭК ООН в области обеспечения безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) .....	13
<b>Управление безопасностью дорожного движения</b>	
<b>Цель 1</b> Укрепление политической воли и поддержка правительственных стратегий .....	14
<b>Более безопасное поведение пользователей дорог</b>	
<b>Цель 2</b> Защита уязвимых пользователей дорог .....	20
<b>Цель 3</b> Преобразование процессов подготовки, обучения по вопросам безопасности дорожного движения и формирования безопасного поведения на дорогах в систему управления знаниями .....	24
<b>Цель 4</b> Повышение информированности, мобилизация средств и пропаганда безопасности дорожного движения .....	29
<b>Более безопасные дороги и мобильность</b>	
<b>Цель 5</b> Повышение безопасности дорог .....	33

<b>Цель 6</b> Использование технических достижений для обеспечения более безопасной мобильности.....	36
<b>Более безопасные транспортные средства</b>	
<b>Цель 7</b> Повышение безопасности транспортных средств.....	41
<b>Цель 8</b> Обеспечение безопасной перевозки грузов.....	46
<b>Цель 9</b> Обеспечение безопасности при перевозке опасных грузов.....	49
<b>Реагирование на ситуации, вызванные дорожными авариями</b>	
<b>Цель 10</b> Смягчение последствий дорожных аварий.....	53
<b>Цель 11</b> Извлечение уроков из опыта дорожных аварий.....	56
<b>ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ .....</b>	<b>58</b>
<b>ПРИМЕЧАНИЯ .....</b>	<b>64</b>
<b>АВТОРЫ И ИСТОЧНИКИ ФОТОГРАФИЙ .....</b>	<b>65</b>



## ПРЕДИСЛОВИЕ

С 1947 года Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) активно функционирует как «невидимая рука», действуя по целому ряду направлений и используя многочисленные инструменты в целях повышения безопасности дорожного движения. В частности, Комитет оказывает поддержку усилиям по разработке глобальных и региональных конвенций, способствует диалогу по вопросам политики, проводит аналитическую работу, помогает в наращивании потенциала и предоставляет техническую помощь. Широкой публике не известен тот факт, что основу всей деятельности по вопросам безопасности дорожного движения составляют международные конвенции и соглашения Организации Объединенных Наций, в которых предпринимаются попытки гармонизации как базовых, так и более сложных практических вопросов. Эти конвенции разработаны КВТ ЕЭК ООН.

С учетом процессов общественного развития и технического прогресса правительственные должностные лица и эксперты вносят поправки в эти правовые документы. Секретариат ЕЭК ООН обеспечивает управление этим процессом, оказывает государствам-членам поддержку в осуществлении процедур присоединения к указанным документам и помогает соответствующим государствам в разработке и реализации отвечающих их потребностям стратегий и планов. Действуя по принципу «невидимой руки помощи», секретариат использует партнерские связи и обеспечивает кропотливый учет деталей конкретных ситуаций, как правило, не предавая соответствующую работу широкой огласке, но добиваясь ощутимых положительных результатов.

Пользователи дорог также должны нести ответственность за все аспекты безопасности дорожного движения. Хотя системы регулирования дорожного движения помогают повысить безопасность и снизить риски дорожно-транспортных происшествий, каждому лицу – будь то водитель легкового или грузового автомобиля или автобуса, мотоциклист, велосипедист или пешеход – необходимо понимать «правила дорожного движения». Об исключительной важности понимания этих правил свидетельствуют статистические данные, согласно которым более двух третей всех аварий на дорогах связано с преднамеренным или неумышленным нарушением упомянутых правил пользователями дорог.

В целом, обеспечение безопасности дорожного движения является обязанностью каждого индивидуума, каждого общества и каждой организации. Публикация «Вместе с ЕЭК ООН на пути к безопасности» указывает, каким образом может быть достигнута цель Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов и цели устойчивого развития «Повестки дня 2030 года», касающиеся безопасности дорожного движения.



*Вы видите на рисунке сердечко? На дорогах мира каждую минуту в результате дорожно-транспортных происшествий погибают более двух человек.*



*Вы видите на рисунке цифру 1? ЕЭК ООН является «источником № 1» и куратором глобальных решений Организации Объединенных Наций по вопросам обеспечения безопасности дорог, транспортных средств и поведения пользователей дорог.*

## БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИМЕЕТ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ

На протяжении многих веков дороги являются неотъемлемой частью жизнедеятельности человека. Едва ли нужно напоминать, что по мере развития различных обществ и расширения взаимосвязей между ними выросли и потребности в свободном перемещении людей и товаров как в пределах соответствующих территорий, так и с пересечением установленных границ.

Многие воспринимают наличие доступного, эффективного, безопасного и устойчивого транспорта как некую данность. Редко кто задумывается над тем, почему дорожные сети функционируют установленным образом. Однако по мере увеличения численности пользующихся этими сетями транспортных средств, числа их водителей и пассажиров, а также в связи с ростом объемов внутренней и международной торговли и грузовых перевозок задачи обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире приобретают критически важное значение. В настоящее время на дорогах мира насчитывается примерно 1 млрд. транспортных средств и ожидается, что в скором времени их число удвоится. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий в мире погибают примерно 1,25 млн. человек и около 50 млн. человек получают серьезные травмы. Кроме того, материальные потери вследствие дорожно-транспортных происшествий составляют не менее одного процента мирового валового внутреннего продукта (ВВП), т.е. примерно 750 млрд. долл. США в год.

Личные трагедии, связанные с утратой каждой человеческой жизни в результате дорожно-транспортных происшествий, наглядно показывают, насколько значительный ущерб такие происшествия наносят всему обществу. ЕЖК ООН настойчиво стремится снизить число жертв и увечий на дорогах, добиваясь соблюдения и применения как уже существующих, так и новых и исправленных правил дорожного движения и дорожных знаков, а также предписаний в отношении дорожной инфраструктуры и транспортных средств.

Подобно тому, как у всех зданий имеется фундамент и должны быть соблюдены основные принципы архитектуры и строительства, независимо от того, находится ли тот или иной небоскреб в Москве или Нью-Йорке, и так же, как для таких занятий, как футбол, требуются специальные игровые поля, правила и обеспечивающие соблюдение честной игры меры, которые применяются одинаково как на местном уровне, так и на международных соревнованиях, безопасность дорожного движения зависит от наличия общих правил дорожного движения и соблюдения и применения соответствующих правил. Применение таких правил обеспечивает перевозки пассажиров и грузов наиболее эффективным и безопасным способом.

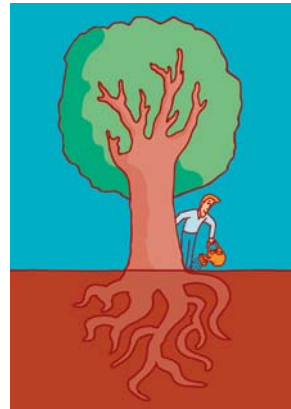
*Крайне важно  
немедленно  
добиться снижения  
смертности  
на дорогах*



# СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## Основу безопасности дорожного движения составляют международные конвенции и соглашения

Можно назвать лишь немного областей, в которых советы или практическая помощь инструктора или принятые в обществе правила полезны в такой же мере, как при обучении вождению автомобиля или двухколесного транспортного средства. Многие пользователи дорог уже в молодости узнают, что значит «быть за рулем»; они обучаются на курсах вождения или берут уроки в авторизованных школах вождения, которые знают соответствующие правила, а затем сдают экзамены на право управления транспортным средством. В конечном счете они пользуются благами наличия в различных странах нашего глобализованного мира, в котором остается все меньше национальных границ и все более широко развивается туризм, одинаковых норм и правил дорожного движения, благодаря чему поездки становятся значительно менее утомительными и более безопасными.



В основу указанных норм и правил положены всеобъемлющие и управляемые надлежащим образом конвенции и соглашения Организации Объединенных Наций, которые могут быть «незаметными», но фактически составляют фундамент безопасности пользователей дорог, их транспортных средств и, разумеется, самих дорог.

## Правовые документы обеспечивают надежную основу для управления безопасностью дорожного движения

ЕЭК ООН управляет 58 относящимися к транспортной тематике правовыми документами, которые согласовываются на правительственном уровне и становятся обязательными к применению для присоединившихся к ним стран. Управление всеми конвенциями осуществляется соответствующими рабочими группами или административными комитетами, которые уполномочены вносить в них уточнения или поправки под эгидой КВТ ЕЭК ООН.

Чтобы обеспечить фактическое применение упомянутых конвенций и соглашений, в секретариате ЕЭК ООН создана структура управления, обеспечивающая многоаспектный подход, предусматривающий оказание правительствам помощи в присоединении к соответствующим конвенциям и соглашениям и содействия в обеспечении их практического применения. Такая деятельность осуществляется в следующих четырех основных областях:

- **Регуляторная деятельность:** разработка и актуализация конвенций и соглашений ООН в области транспорта;
- **Аналитическая деятельность:** производство знаний, касающихся конкретных вопросов и тем, имеющих отношение к конвенциям и соглашениям ООН в области транспорта;
- **Диалог по вопросам политики:** оказание поддержки дискуссиям по любым темам, касающимся устойчивого транспорта;
- **Техническая помощь:** оказание содействия в наращивании потенциала и предоставление технической помощи по вопросам применения конвенций и соглашений.



Ведется систематическая работа по пропаганде правовых документов ООН во всех странах мира.

## Какие ключи открывают двери на пути к безопасности дорожного движения?



Ключевыми правовыми документами Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения являются:

### 1949 год

Конвенция о дорожном движении (96 Договаривающихся сторон (ДС))

### 1950 год

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1949 года и Протокол о дорожных знаках и сигналах 1949 года (14 ДС)

### 1968 год

Конвенция о дорожном движении (73 ДС)

### 1971 год

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года (35 ДС)

### 1949 год

Протокол о дорожных знаках и сигналах (39 ДС)

### 1968 год

Конвенция о дорожных знаках и сигналах (64 ДС)

### 1971 год

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (32 ДС)

### 1973 год

Протокол о дорожной разметке (27 ДС)

### 1975 год

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) (37 ДС)

### 1970 год

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (51 ДС)

### 1958 год

Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний (49 ДС)

### 1997 год

Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (12 ДС)

### 1998 год

Соглашение о принятии глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (35 ДС)

### 1957 год

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) (48 ДС)



## Применение глобальной основы безопасности дорожного движения на местах: обеспечение полной реализации соответствующих соглашений

Представим себе строительство здания; если его фундамент окажется недостаточно прочным, то он не выдержит нагрузки соответствующей конструкции. Строить здание на таком фундаменте нельзя – каким бы то ни было способом и где бы то ни было.

Это же правило применимо и в отношении безопасности дорожного движения, основу которой обеспечивают соглашения, принятые в Организации Объединенных Наций. Но принять такие соглашения – это только полдела. На основе международных соглашений правительства разрабатывают национальные законы и программы, реализуемые наряду с деятельностью, осуществляемой в национальных рамках или на международном уровне. Именно от национальной правоприменительной практики зависит реальное достижение запланированных, разработанных и намеченных результатов. С помощью статистического анализа и мониторинга можно отслеживать практическое исполнение соответствующих правовых документов и извлекать уроки, которые могут быть учтены в поправках к уже существующим соглашениям и конвенциям либо даже использоваться для разработки новых документов такого рода. При следовании по всем трем упомянутым направлениям деятельности приходится решать множество задач, выполнять различные программы и предпринимать конкретные действия, позволяющие обеспечить безопасность дорожного движения на основе подлинно целостного, социально ориентированного подхода.

### От принятия конвенций к их применению: реальный путь повышения безопасности дорожного движения

Необходимо внедрять и обеспечивать применение международных мер, способствующих повышению безопасности любых систем дорожного движения. В целом, такие меры направлены на обеспечение безопасной мобильности и безопасного поведения пользователей дорожного движения и на повышение безопасности дорог и транспортных средств.



## Повышение безопасности поведения

Ни один другой источник не охватывает и не содержит столь детальных предписаний, касающихся международных правил поведения дорожного транспорта в целях обеспечения безопасной мобильности, как Конвенция о дорожном движении 1968 года. Эта глобальная эталонная Конвенция является «невидимым» источником целого ряда осязаемых конечных продуктов и поведения пользователей дорог. К числу правил, выработанных на основе Конвенции 1968 года, относятся:

### Правила торможения



Обязанность уступить дорогу другому транспортному средству

### Правила обгона



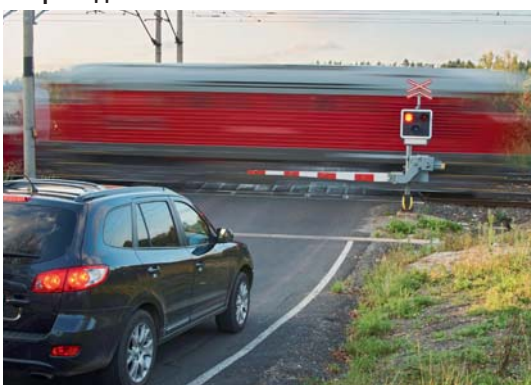
Правила поведения на месте дорожно-транспортного происшествия



Правила проезда железнодорожного переезда



Правила, касающиеся водительских удостоверений

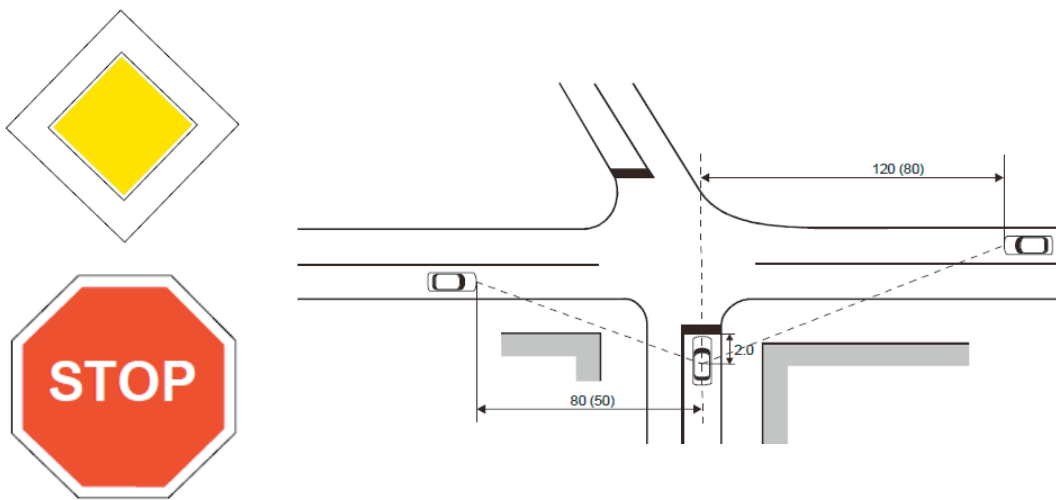


## Повышение безопасности дорог



Международная сеть дорог категории E, принятая Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА)

Одним из основных приоритетных направлений деятельности КВТ ЕЭК ООН является развитие инфраструктуры, позволяющей создать интегрированные транспортные системы. Основы этой деятельности заложены в трех принятых в ЕЭК ООН и постоянно пересматриваемых международных соглашениях. Благодаря одному из этих соглашений, а именно Европейскому Соглашению о международных автомагистралях (СМА), все государства – члены ЕЭК ООН располагают международными правовыми рамками, необходимыми для создания и развития согласованной международной сети автомагистралей в целях развития международного автомобильного сообщения. Европейское Соглашение СМА определяет сеть дорог категории E, включающую в себя европейские автомагистрали, по которым проходят основные международные потоки транспортных средств, и устанавливает параметры инфраструктуры, которым должны соответствовать такие автомагистрали. Государства – договаривающиеся стороны Европейского Соглашения СМА принимают на себя обязательства по выполнению его положений, в том числе касающихся строительства или модернизации на своей территории, в рамках своих национальных инвестиционных программ дорог категории E. Указанные государства по своему усмотрению устанавливают временные рамки завершения соответствующих строительных работ.



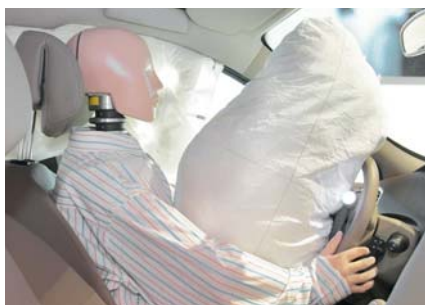
Дорожные знаки, сигналы и разметка дорог являются неотъемлемой частью всех дорог; на них распространяется действие Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах, Европейского соглашения, дополняющего Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, и Протокола о дорожной разметке к Европейскому соглашению.

## Повышение безопасности транспортных средств

Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний (Соглашение 1958 года) обеспечивает правительствам правовые рамки и процедуры для принятия единообразных технических правил, применимых к транспортным средствам, предметам их оборудования и частям. Принятие этих технических предписаний повышает безопасность транспортных средств и улучшает защиту окружающей среды, способствует развитию международного дорожного движения и снятию технических барьеров, препятствующих развитию международной торговли. В указанном Соглашении закреплён принцип взаимного признания официальных утверждений. К настоящему времени разработано свыше 135 технических предписаний, в том числе касающихся как отдельных элементов транспортных средств, таких как стекла, шины и ремни безопасности, так и целых систем, таких как системы активной безопасности.

Наряду с этим Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (Соглашение 1998 года) помогает правительствам использовать системы самостоятельной сертификации транспортных средств на основе применения установленных глобальных технических правил (ГТП), касающихся безопасности и охраны окружающей среды. К настоящему времени разработано 16 глобальных технических правил, касающихся безопасности пешеходов, систем электронного контроля устойчивости автомобиля, шин и процедур испытания на выбросы выхлопных газов.

Помимо этого Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (Соглашение 1997 года) устанавливает правовые рамки для контроля за соблюдением норм безопасности в процессе эксплуатации транспортных средств и за воздействием соответствующих транспортных средств на окружающую среду.



## ДЕСЯТИЛЕТНИЕ ДЕЙСТВИЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (2011–2020 ГОДЫ)



Г-н Кристиан Фриис Бах (слева), Исполнительный секретарь ЕЭК ООН, и г-н Пан Ги Мун, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций

Усилия, направленные на повышение безопасности дорожного движения в международных масштабах, не были достаточно эффективными до тех пор, пока в 2003 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций не приняла резолюцию 57/309, в которой привлекла внимание к глобальной проблеме быстрого увеличения числа людей, которые погибают, получают травмы или становятся инвалидами в результате дорожно-транспортных происшествий. В указанной резолюции было также отмечено, что соответствующие людские потери в непропорционально большой мере касаются развивающихся стран и что издержки, связанные с дорожно-транспортным травматизмом, наносят ущерб экономике как соответствующих стран, так и мира в целом; в этом контексте Генеральная Ассамблея обратилась к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой представить ей доклад о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения. Затем в 2004 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию 58/289, в которой признавалась важность деятельности системы Организации Объединенных Наций в поддержку усилий по обеспечению глобальной безопасности дорожного движения. Еще одним важнейшим событием явилось проведение в ноябре 2009 года в Москве Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения. В развитие итогов этой конференции Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в 2010 году приняла резолюцию 64/255, в которой она провозгласила 2011–2020 годы Десятилетием действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения. Представляется, что в настоящее время институциональная поддержка действий в целях обеспечения безопасности дорожного движения продолжает набирать силу; в частности, в ноябре 2015 года планируется провести Вторую министерскую конференцию по обеспечению безопасности дорожного движения в городе Бразилиа. Кроме того, глобальная цель в области безопасности дорожного движения была включена в число целей в области устойчивого развития, и в сентябре 2015 года эти цели были приняты.



*«Уверен, что инициированная Россией международная программа действий ООН поможет снизить уровень дорожно-транспортного травматизма и послужит усилению безопасности на дорогах мира».*

Г-н Дмитрий Медведев, Президент Российской Федерации. Приветствие в связи с началом Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения», 8 апреля 2011 года.

*«Ежегодно в результате дорожных аварий погибают почти 1,3 млн. человек и еще несколько миллионов человек получают травмы или становятся инвалидами. Вождение транспортных средств в состоянии опьянения, небезопасные дороги и другие опасные факторы в течение считанных секунд разбивают человеческие жизни. Проведение Десятилетия может способствовать снижению этих ничем не оправданных потерь. Я призываю государства-члены, международные учреждения, лидеров в сфере бизнеса и общественных деятелей и людей во всех частях нашего мира действовать таким образом, чтобы проведение Десятилетия привело к реальному улучшению безопасности дорожного движения».*

Г-н Пан Ги Мун,  
Генеральный секретарь  
Организации Объединенных  
Наций,  
11 мая 2011 года

## Пять основных элементов деятельности, предусмотренных в Глобальном плане осуществления «Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения»



### Управление безопасностью дорожного движения

- Обеспечить присоединение к основным соглашениям Организации Объединенных Наций, касающимся безопасности дорожного движения, и полное выполнение их положений и поощрять разработку новых региональных инструментов
- Определить ведущее учреждение
- Разработать национальную стратегию
- Установить реалистичные целевые показатели деятельности
- Обеспечить достаточное финансирование
- Создать и поддерживать системы данных



### Более безопасное поведение пользователей дорог

- Повышать информированность о факторах риска для безопасности дорожного движения и проводить кампании социального маркетинга с целью воздействия на взгляды и мнения по соответствующим вопросам (в том числе, например, по вопросам поведения пользователей дорог в тоннелях и на железнодорожных переездах)
- Установить и добиваться соблюдения ограничений скорости, правил в отношении управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии, правил и законодательных норм в отношении стандартов и использования шлемов для мотоциклистов, ремней безопасности и систем безопасности для детей, а также для коммерческих грузовых транспортных средств
- Добиваться сокращения дорожно-транспортного травматизма
- Содействовать введению систем градуированной выдачи водительских прав начинающим водителям



### Более безопасные дороги и мобильность

- Содействовать повышению ответственности за безопасность дорожного движения руководящих органов соответствующих дорог, дорожных инженеров и специалистов по планированию городских районов
- Содействовать удовлетворению потребностей всех пользователей дорог
- Содействовать безопасному функционированию, поддержанию и улучшению существующей дорожной инфраструктуры (в том числе тоннелей и железнодорожных переездов) и разработке безопасной новой инфраструктуры
- Стимулировать укрепление потенциала и передачу знаний в области безопасной инфраструктуры, а также научные исследования и разработки в области более безопасных дорог и мобильности



### Более безопасные транспортные средства

- Поощрять применение правил по безопасности транспортных средств
- Поощрять осуществление новых программ оценки автомобилей, ремней безопасности и анкерных креплений, применение технологий предупреждения аварий и использование налоговых и иных стимулов в отношении транспортных средств, отвечающих высоким стандартам безопасности
- Способствовать тому, чтобы управляющие государственными и частными автопарками использовали транспортные средства, отвечающие высоким стандартам безопасности



### Реагирование на дорожно-транспортные происшествия

- Повысить оперативность реагирования на экстренные ситуации, вызванные дорожно-транспортными происшествиями
- Улучшить способность систем здравоохранения и иных систем обеспечивать надлежащую неотложную медицинскую помощь и последующую реабилитацию для жертв дорожно-транспортных происшествий

## Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций

В основе Глобального плана лежит предпосылка, согласно которой смертность и травматизм на дорогах можно предотвратить. На национальном уровне это можно обеспечить, в частности, путем адекватного финансирования органа, занимающегося вопросами безопасности дорожного движения, принятия соответствующей стратегии и плана действий с поддающимися количественной оценке целевыми показателями, проектирования более безопасных дорог, присоединения к конвенциям Организации Объединенных Наций и обеспечения выполнения положений соответствующих конвенций и путем повышения информированности общественности – причем эти действия должны быть составными частями комплексного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения, направленного на решение задачи, поставленной в Плане. Текущее Десятилетие действий обеспечивает временные рамки для согласованных действий по обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и местном уровнях.

Основной целью Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения является стабилизация, а затем сокращение к 2020 году прогнозируемого уровня случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире. Для достижения этой цели предполагалось работать по пяти основным направлениям Глобального плана. В Плане указаны конкретные задачи, на решение которых должны быть направлены планы обеспечения безопасности дорожного движения на национальном или региональном уровне.



К настоящему времени в регионе ЕЭК ООН наблюдается существенный прогресс в снижении числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий; в то же время общее расчетное число таких смертей во всем мире продолжает оставаться практически неизменным (на уровне примерно 1,25 млн. смертей в год)<sup>1</sup>. Это означает, что уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в странах за пределами региона ЕЭК ООН увеличился. Следует также иметь в виду, что, по прогнозам, общее количество транспортных средств на дорогах будет возрастать, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, в которых правовые документы Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного транспорта в целом малоизвестны и не используются.

Учитывая, что вопросы безопасности дорожного транспорта все еще остро стоят в других частях мира, настоятельно необходимо обеспечить распространение опыта решений соответствующих проблем, и особенно базовых идей, касающихся присоединения к правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся безопасности дорожного движения, их принятия и практического осуществления.

Соответствующие действия исключительно важны для снижения показателей смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Амбициозные цели способствуют мобилизации дополнительных усилий стран и регионов. В число 17 целей устойчивого развития (ЦУР), принятых Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в сентябре 2015 года, включены две значительные цели в области мобильности. Государствам – членам Организации Объединенных Наций необходимо не только учитывать цели устойчивого развития, но и использовать их в качестве основы для разработки своей политики на следующие 15 лет.

*За последнее десятилетие в странах ЕЭК ООН наблюдается постепенное снижение числа аварий, травм и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, несмотря на устойчивый рост количества транспортных средств в этих странах*

*«Вопрос не в том, является ли достижимым конкретный целевой показатель, а в том, имеются ли достаточная политическая воля и финансовые средства, необходимые для достижения соответствующих целей».*

*Газета «Гардиан»,  
7 мая 2015 года*

В цель устойчивого развития в области здравоохранения был включен отдельный целевой показатель – к 2020 году сократить число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий на 50%. Помимо этого, в рамках цели устойчивого развития городов был принят целевой показатель, касающийся устойчивого городского транспорта.

---

**ЦУР 3      Целевой показатель 6**

К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий

---

**ЦУР 11      Целевой показатель 2**

К 2030 году обеспечить доступ к безопасным, недорогим, доступным и устойчивым транспортным системам для всех благодаря повышению безопасности дорожного движения, в том числе за счет расширения сети общественного транспорта, уделяя при этом особое внимание потребностям лиц, находящихся в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых людей.

---

## **КВТ ЕЭК ООН: деятельность на пути к 2020 году и в последующий период**

Принятый в 2012 году План действий КВТ ЕЭК ООН по обеспечению безопасности дорожного движения напрямую согласуется с упомянутым Глобальным планом в нем предусмотрено достижение следующих трех целей:

1. Обеспечить максимально возможный географический охват правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения.
2. Оказывать содействие странам в регионе ЕЭК ООН и за его пределами в осуществлении Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.
3. Добиться прогресса в стабилизации и сокращении числа случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе ЕЭК ООН и за его пределами.

В соответствии с указанным планом ЕЭК ООН должна обеспечить разработку и улучшение регуляторной базы безопасности дорожного движения и предоставлять соответствующую техническую помощь. В основу принятых в плане конкретных целей положены пять основных элементов Глобального плана осуществления Десятилетия.



## Цели Плана действий КВТ ЕЭК ООН в области обеспечения безопасности дорожного движения (2011–2020 годы)

	<p><b>Управление безопасностью дорожного движения</b></p>	<p>1. Укрепление политической воли и оказание поддержки стратегиям правительств</p>
	<p><b>Более безопасное поведение пользователей дорог</b></p>	<p>2. Обеспечение защиты уязвимых пользователей дорог</p> <p>3. Преобразование процессов подготовки, обучения по вопросам безопасности дорожного движения и формирования безопасного поведения на дорогах в систему управления знаниями</p> <p>4. Повышение информированности, мобилизация средств и пропаганда безопасности дорожного движения</p>
	<p><b>Более безопасные дороги и мобильность</b></p>	<p>5. Повышение безопасности дорог (в том числе тоннелей, правил, дорожных знаков и сигналов)</p> <p>6. Использование технологических решений для повышения безопасности мобильности</p>
	<p><b>Более безопасные транспортные средства</b></p>	<p>7. Повышение безопасности транспортных средств</p> <p>8. Повышение безопасности грузов</p> <p>9. Повышение безопасности перевозки опасных грузов</p>
	<p><b>Реагирование на экстренные ситуации, вызванные дорожно-транспортными происшествиями</b></p>	<p>10. Смягчение последствий дорожно-транспортных происшествий</p> <p>11. Извлечение уроков из дорожно-транспортных происшествий</p>

### ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

**что погонщики животных могут также считаться водителями?**



Согласно Конвенции о дорожном движении 1968 года, погонщики животных также считаются водителями. Погонщики должны быть всегда в состоянии направлять своих животных.



Ежедневно в результате дорожно-транспортных происшествий погибают примерно 3 800 человек. То есть на дорогах «каждый день погибают так же много людей, как во время нападения 11 сентября 2001 года на башни-близнецы в Нью-Йорке».

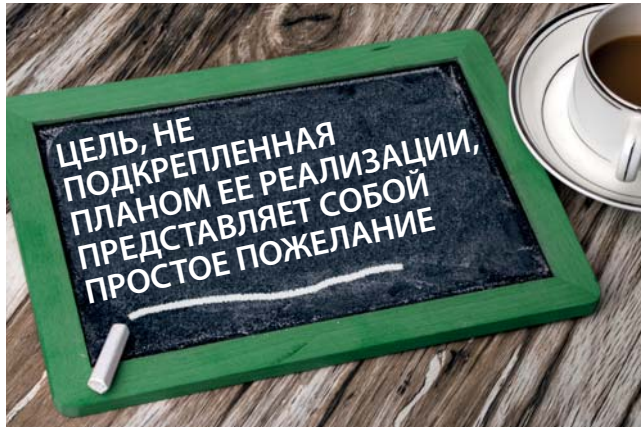
«Шпигель»,  
14 августа 2015 года

## Укрепление политической воли и поддержка правительственных стратегий

### ВВЕДЕНИЕ

#### Ключевые факторы: политическая воля и правительственные стратегии

Ежегодно на нашей планете в результате дорожно-транспортных происшествий погибают столько же людей, сколько насчитывает все население Эстонии. И вероятно, что в течение десятилетия, на которое рассчитан Глобальный план, число таких жертв превысит численность населения, проживающего в Бельгии, Чешской Республике, Тунисе или на Кубе. Следует повторить этот факт: каждые десять лет на дорогах погибают люди численностью, примерно равной численности населения одной из указанных стран. Как много стран мы можем позволить себе потерять?



При наличии политической воли ситуацию можно изменить, приняв программы и инициативы, признающие как ценность каждой спасенной жизни, так и безусловную пользу соответствующей деятельности. В то же время в отсутствие политической

воли будет меньше национальных стратегий и меньше согласованных усилий, направленных на повышение безопасности дорожного движения. Мобилизовать политическую волю достаточно трудно, поскольку временные горизонты слишком коротки – их хватает только на улаживание горящих проблем и на умиротворение избирателей – и возможности бюджетов ограничены. Что касается временного фактора, то в Глобальном плане справедливо отмечается, что «Десятилетие обеспечит временные рамки для действий по стимулированию политической приверженности и выделения ресурсов как на глобальном, так и на национальном уровнях» для удовлетворения конкретных нужд стран с низким, средним и высоким уровнем доходов.

При наличии бюджетных средств и возможности их надлежащего расходования можно рассчитывать на относительно быстрые результаты, однако на практике приходится решать, каким образом распределить имеющиеся средства на все нужды и как соответствующие расходы вписываются в общую ситуацию. Ценность утраченной жизни можно рассчитать как не полученный обществом вклад, который мог бы сделать погибший человек; соответствующая сумма за многие годы оказывается весьма существенной. Расходы на то, чтобы предотвратить смерть человека, составляют значительно меньшую сумму. Установка «лежащих полицейских» на особо опасных отрезках дорог в странах южнее Сахары обходится в 7–10 долл. США в расчете на каждого спасенного от смерти или травмы человека, а в странах Южной Азии стоимость барьера, разделяющего автомобили и пешеходов, составляет всего порядка 135 долл. США<sup>2</sup>. В странах Юго-Восточной Азии можно было бы предупредить сотни тысяч травм и смертей путем принятия и выполнения законодательных норм, касающихся мотоциклетного шлема; по расчетам, соответствующие расходы составили бы примерно 10 центов на одного человека в год<sup>3</sup>. Во многих случаях для повышения безопасности дорог требуются средства, составляющие всего 1–3% бюджета их строительства. К тому же, более безопасные дороги приносят большие прибыли<sup>4</sup>.

Разве не ясно, что бездействие, в результате которого люди могут погибать на дорогах, обходится обществу дороже, чем применение правил, которые могут спасти жизни людей и обеспечить доходы продуктивно работающих лиц?

«Мы знаем, как строить более безопасные автомобили; мы знаем, как нужно строить безопасные дороги... Тем не менее до сих пор в ряде стран и регионов соответствующие инструменты все еще не приняты», – отмечает г-н Жан Тодт, Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения<sup>5</sup>. В странах с низким и средним уровнем дохода потери в результате гибели людей и травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, с учетом стоимости медицинских услуг, ухода за больными и недополученной выгоды, могут превышать 5% ВВП<sup>6</sup>.

Возможно, что для укрепления политической воли требуются более конкретные цифровые показатели, но туман на этот счет начал рассеиваться. Если соответствующим вопросам может быть уделено определенное время и бюджетные средства, то следует также разработать поддерживающие правительственные стратегии. Организации, располагающие ограниченными средствами, пытаются решать соответствующие проблемы с использованием инновационных механизмов финансирования. Правительства некоторых стран, таких как Швеция, Норвегия, Дания и Япония, принимают согласованные стратегии и добиваются впечатляющих результатов. Страны задумываются в первую очередь и главным образом над тем, каким должен быть правильный подход к решению соответствующих проблем, а не просто над тем, каким образом израсходовать имеющиеся средства. Например, председателями соответствующих комитетов и программ могут назначаться должностные лица высокого уровня, могут использоваться «дорожные карты» для постепенного, а не полномасштабного применения конкретных мер, и для консолидации мер сотрудничества между заинтересованными сторонами из различных секторов может быть создано специальное национальное учреждение. За время, прошедшее после провозглашения Глобального плана<sup>7</sup>, применение национальных стратегий в Аргентине, Чили и Уругвае принесло хорошие результаты благодаря «сильному политическому руководству и институциональным изменениям, направленным на совершенствование администрации и управления». Скоро ли их примеру последуют другие страны?

## ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

**ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ**  
**Аналитическая работа над конвенциями и производство нового знания**

В отношении систем управления безопасностью дорожного движения применяется подход с использованием координирующих структур и систем обеспечения безопасности

**28 новых Договаривающихся сторон**

присоединились к основным конвенциям и соглашениям в области безопасности дорожного движения за период с 2011 года

**Назначение Специального посланника Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения****Улучшено сотрудничество с гражданским обществом**

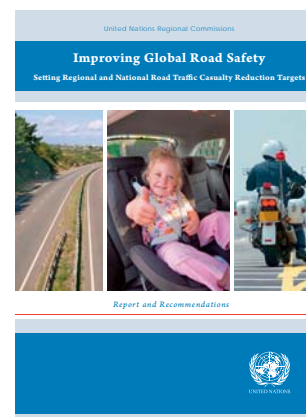
В октябре 2015 года проведены консультации

Поскольку правительства несут главную ответственность за улучшение безопасности дорожного движения, то их деятельность в этом направлении является приоритетной. Однако им требуется четкая правовая основа, стратегии с установленными задачами и целями, ресурсы на соответствующую деятельность и совместные усилия заинтересованных сторон в международных финансовых институтах, частном секторе и в неправительственных организациях. Необходимо обеспечить взаимную координацию деятельности соответствующих компетентных национальных органов, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения, и должен быть организован поиск значительных финансовых и других ресурсов для программ безопасности дорожного движения на основе использования как традиционных, так и инновационных форм финансирования. Наконец, очень важно обеспечить обмен передовым опытом.

Конвенции и соглашения Организации Объединенных Наций можно рассматривать как документы, закладывающие фундаментальную базу для четкой национальной правовой основы в области безопасности дорожного движения. Для полного осуществления положений этих инструментов правительства должны разработать стратегии с четко обозначенными целями и конкретными показателями. Для того чтобы разработать правильную стратегию и осуществлять мониторинг ее осуществления и эффективности, необходимо организовать сбор и использование соответствующих данных и проводить исследования, основанные на фактических данных. Создание ведущих учреждений, способных разрабатывать национальные стратегии обеспечения безопасности дорожного движения и добиваться их осуществления, может быть одним из главных факторов, обеспечивающих успех деятельности в области безопасности дорожного движения.

Будучи межправительственным форумом, КВТ ЕЭК ООН действует как в централизованном порядке – в своей штаб-квартире в Женеве, так и – что очень важно – в других регионах, странах и общинах, формируя политическую поддержку действий в пользу обеспечения безопасности дорожного движения, оказывая поддержку правительствам в их присоединении к правовым доку-

ментам по вопросам безопасности дорожного движения и в выполнении требований соответствующих документов, а также помогая им в разработке национальных стратегий.

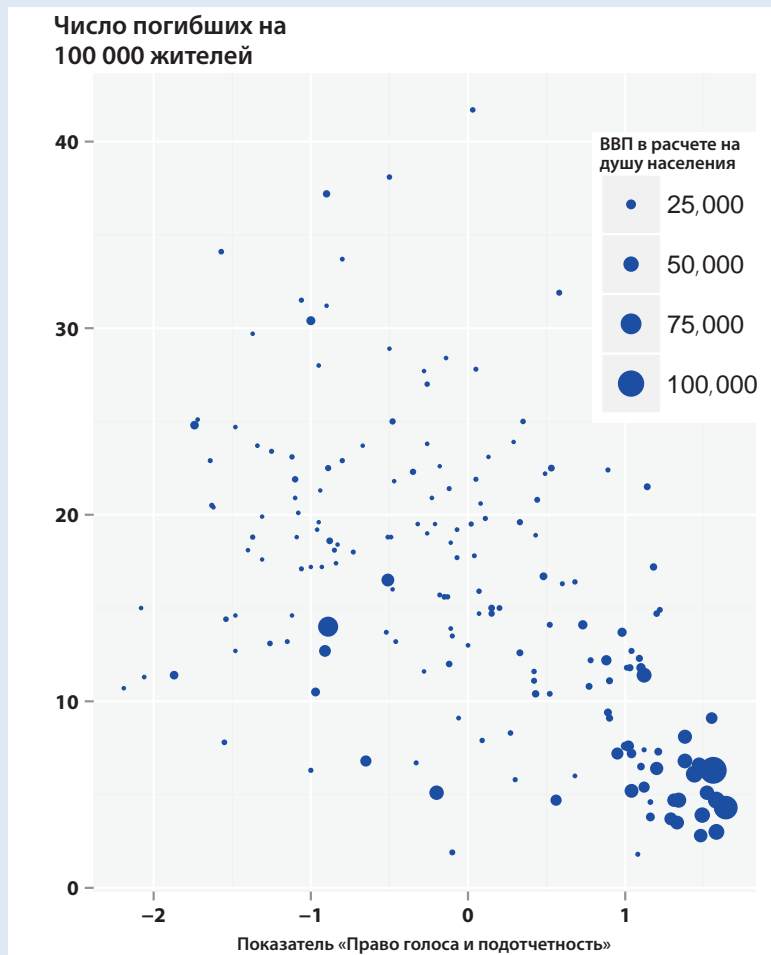
**Основные задачи КВТ ЕЭК ООН****Усиление конвенций и соглашений**

Шведская стратегия «Нулевой уровень смертности на дорогах» («Vision Zero»), в соответствии с которой правительство должно быть наделено полномочиями управлять дорожно-транспортной системой страны таким образом, чтобы не допускать гибели людей или получения ими серьезных травм, позиционируется во всем мире как эффективное средство повышения безопасности дорожного движения. В целях учета прогресса в правовых вопросах и приведения существующих документов в соответствие с новыми потребностями в настоящее время Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) КВТ ЕЭК ООН рассматривает предложение Швеции внести поправку в Сводную резолюцию о дорожном движении ЕЭК ООН путем включения в нее принципов подхода «системной безопасности» к обеспечению безопасности дорожного движения.

# ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

## что качественное государственное управление может способствовать повышению безопасности дорожного движения?

График: Соотношение между числом погибших в дорожно-транспортных происшествиях в расчете на 100 000 человек населения, показателем «Право голоса и подотчетность» и ВВП в расчете на душу населения (в текущих долл. США): 2010 год



Источники: Всемирная организация здравоохранения, Всемирный банк «Глобальные показатели качества государственного управления», статистические данные ООН.

Примечания: Диапазон величин показателя «Право голоса и подотчетность» составляет от -2,5 до 2,5. Предполагается, что более высокие значения этого показателя отражают более высокий уровень свободы выражения мнений, свободы ассоциаций, свободы средств массовой информации и свободы голоса в избрании правительств.

– дают в количественном виде представление о качестве государственного управления; при этом более высокие значения показателей отражают более позитивные восприятия оцениваемой ситуации.

На графике видна умеренная корреляция между показателями «Право голоса и подотчетность» и числом погибших в дорожно-транспортных происшествиях. На графике также видно, что в странах с высоким уровнем ВВП в расчете на душу населения наблюдаются низкие уровни смертности и высокие значения индексов качества управления. Используя регрессионный анализ в отношении данных о ВВП на душу населения, исследователи ЕЭК ООН обнаружили сильную взаимосвязь (более сильную, чем связи с другими показателями качества государственного управления) между более высокими значениями показателя «Право голоса и подотчетность» и более низкими значениями числа погибших людей.

В ЕЭК ООН было проведено специальное исследование<sup>8</sup> взаимной связи между состоянием безопасности дорожного движения и некоторыми аспектами управления. Сравнительный анализ опубликованных ВОЗ<sup>9</sup> данных по 181 стране мира за 2010 год о численности лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, показал, что в странах, являющихся договаривающимися сторонами Конвенции о дорожном движении 1968 года<sup>10</sup>, в 2010 году в среднем погибло несколько меньше людей, чем в странах, не присоединившихся к указанной конвенции (14,1 против 16,6 погибших на 100 000 жителей). Однако при таком упрощенном анализе существует риск ошибки, связанной с самостоятельным выбором исследуемых характеристик, поскольку присоединение к Конвенции может быть не причиной снижения соответствующего показателя, а следствием других мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Чтобы установить относительное влияние дополнительных факторов, секретариат ЕЭК ООН проанализировал взаимосвязи между общим качеством управления и безопасностью дорожного движения. Всемирный банк ежегодно публикует «Глобальные показатели качества государственного управления» (The World Governance Indicators (WGI))<sup>11</sup> по 215 странам, и эти показатели были использованы как относительные величины, отражающие состояние общего управления стран. Демонстрируя высокую корреляцию, шесть индексов показателей качества государственного управления (WGI) – включая показатели политической стабильности, верховенства права и борьбы с коррупцией

## Стандартизация статистических данных для более удобного проведения межстрановых сравнений

Статистическая информация имеет исключительно важное значение, поскольку она помогает понять ситуацию в стране, прежде чем будут разработаны конкретные и целенаправленные меры по обеспечению безопасности дорожного движения. Рабочая группа по статистике транспорта (WP6) КВТ ЕЖ ООН проводит работу по следующим пяти направлениям использования статистических данных:

- разработка надлежащих общих методологий и терминологии для гармонизации статистики безопасности дорожного движения, что позволяет значительно расширить возможности использования соответствующих статистических данных для международных сопоставлений;
- разработка и ведение базы статистических данных ЕЖ ООН в области транспорта в целях обеспечения наличия высококачественной, своевременной, актуальной и удобной для пользования статистической информации;
- сведение к минимуму дублирования усилий и снижение бремени, лежащего на государствах-членах, путем координации деятельности международных организаций в области статистики;
- выполнение функций форума для обмена опытом, эффективной практикой и рекомендациями по проблемным вопросам статистики;
- организация презентаций и обмена информацией о процедурах сбора статистических данных, начиная с данных о времени конкретных дорожно-транспортных происшествий и заканчивая данными о времени распространения соответствующих данных.

*Управлять можно только тем, что можно измерить.*

## Международная деятельность и сотрудничество ЕЖ ООН

### Аудиты безопасности дорожного движения



*Вы можете заметить разницу?*

Проведение аудитов безопасности дорожного движения может быть полезным для стран в плане выработки стратегий безопасности дорожного движения. Действуя в сотрудничестве с двумя региональными экономическими комиссиями – Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) и Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) – и используя финансирование по линии Счета развития Организации Объединенных Наций, ЕЖ ООН приступает к проведению таких аудитов в рамках проекта, охватывающего две страны в регионе ЕЖ ООН и по одной стране в регионах ЭКЛАК и ЭСКАТО.

В ходе упомянутого аудита безопасности дорожного движения будет, в частности, проведена оценка состояния национальной правовой базы, регулирующей безопасность дорожного движения, и ее соответствие правилам международных правовых документов. Кроме того, будет проведена оценка эффективности институциональных рамок, используемых для управления безопасностью дорожного движения.

### Новые рамки для ведущих национальных учреждений в области безопасности дорожного движения

Как показывает практика, ясность в отношении того, «кто чем занимается», и наличие адекватно финансируемого ведущего учреждения имеют критически важное значение для обеспечения устойчивого решения вопросов безопасности дорожного движения; действительно, ведущее учреждение принимает решения, управляет ресурсами и координирует усилия – и все эти аспекты имеют исключительно важное значение, когда приходится иметь дело со сложными темами, с участием многих сторон и заинтересованных субъектов. ЕЖ ООН разрабатывает рекомендации, касающиеся структур управления и координации; в самое последнее время работа такого рода касается стран Европы и Центральной Азии. Проводится работа по составлению профилей национальных систем управления безопасностью дорожного движения в 24 странах, анализируются практический опыт их конкретной работы и примеры эффективной практики.

## «Дорожные карты»: используемые ЕЭК ООН практические руководства в области управления безопасностью дорожного движения

В некоторых конвенциях и соглашениях Организации Объединенных Наций имеются положения, которые можно выполнять постепенно. Постепенный, пошаговый способ выполнения положений таких документов может быть весьма подходящим для стран, еще не располагающих институциональными или финансовыми возможностями для обеспечения немедленного и полного выполнения соответствующих требований. Рабочие группы КВТ и секретариат ЕЭК ООН также иногда разрабатывают «дорожные карты» деятельности по обеспечению присоединения к конвенциям, находящимся в их управлении, и по осуществлению таких конвенций. К настоящему времени они подготовили три «дорожные карты» упомянутого трипа: «ДОПОГ: «дорожная карта» для присоединения и применения»; «Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) – Каким образом работает Форум, как принять участие в его работе» и «Усталость водителя убивает: «дорожная карта» присоединения к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)».

### ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

#### что ЕЭК ООН предоставляет техническую помощь?

Помимо выполнения регуляторных функций и аналитической деятельности ЕЭК ООН ведет активный диалог по вопросам политики, предоставляет техническую помощь и проводит семинары по наращиванию потенциала. Работая с национальными экспертами, сотрудники ЕЭК ООН распространяют критически важные знания, подтверждая правило, что «знания, которыми делишься, добавляешь знаний».



Г-н Модраг Песут (слева), ЕЭК ООН, и г-н Имре Кем, Государственный секретарь, Министр строительства, транспорта и инфраструктуры Республики Сербия

#### Конкретный пример Республики Сербия

В октябре 2014 года ЕЭК ООН при поддержке Всемирного банка и правительства Италии и в партнерстве с правительством Республики Сербия и Советом регионального сотрудничества организовала в Белграде региональное рабочее совещание. В этом рабочем совещании участвовало большое число специалистов, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, и других заинтересованных субъектов из государственного и частного секторов; они собрались, чтобы обсудить такие вопросы, как организация ведущего учреждения или других координационных органов, разработка национальной стратегии, установление реалистических и долгосрочных целей, определение источников финансирования и организация текущего мониторинга и оценки процессов с помощью систем информационной поддержки. Хотя основное внимание на совещании уделялось вопросам, касающимся Юго-Восточной Европы и западной части Балканского полуострова, участвовавшие в совещании эксперты из других стран региона ЕЭК ООН поделились информацией об эффективной практике и положительном опыте в различных частях региона.

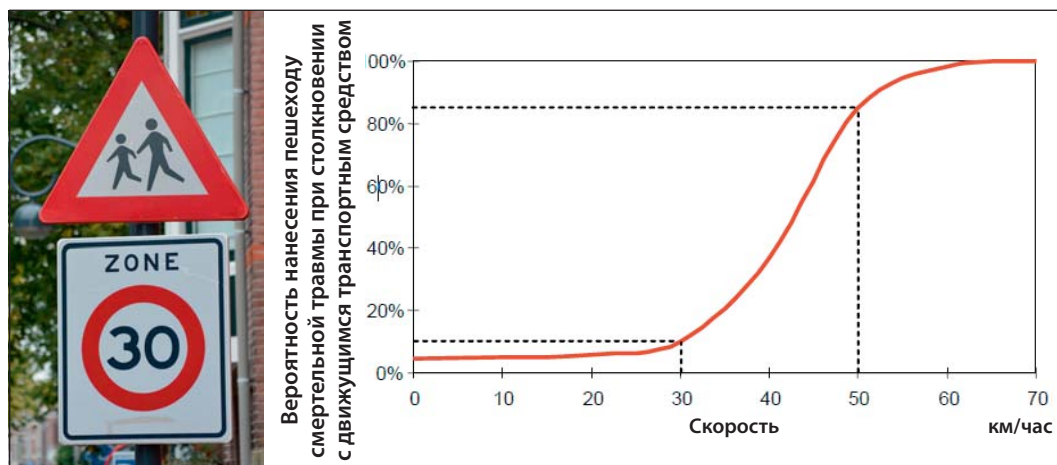


## Цель 2

### Защита уязвимых пользователей дорог

#### ВВЕДЕНИЕ

*Смертельная опасность на скорости 50 км/час: опасности на земле*



В дорожно-транспортных происшествиях, связанных с автомобилем, движущимся со скоростью 50 и более км/час, погибают почти 80% пострадавших пешеходов<sup>12</sup>. В то же время при скорости автомобиля 30 км/час могут выжить 90% пострадавших пешеходов.

Половина всех смертей на дорогах мира приходится на три основные уязвимые группы пользователей: мотоциклисты (23%), пешеходы (22%) и велосипедисты (5%). Кроме того, как сообщалось в 2013 году, лишь в 79 странах проводится политика защиты пешеходов и велосипедистов путем выделения для них проезда на дорогах, используемых автомобилями и высокоскоростными транспортными средствами<sup>13</sup>; в последнее время 92 страны сообщили, что у них имеются национальные или региональные стратегии поощрения ходьбы пешком или езды на велосипеде<sup>14</sup>. Хотя все больше правительств признают, что необходимо поощрять развитие альтернативных форм мобильности, требуется уделять больше внимания вопросам обеспечения безопасности такой мобильности. В одной из новых целей устойчивого развития предусмотрено, что в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения необходимо уделять особое внимание «потребностям лиц, находящихся в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых людей»<sup>15</sup>.

Существует много ситуаций уязвимости. Наиболее подвержены опасностям пешеходы, а двухколесные транспортные средства не располагают ни защитой, ни крепкой конструкцией, которыми обладают легковые или грузовые автомобили. Во всех ситуациях необходимы приспособленная к конкретной ситуации инфраструктура и защитная экипировка, необходимо правильно вести себя и располагать необходимыми знаниями и информацией.

Люди часто оказываются в ситуациях уязвимости. Меры в области безопасности дорожного движения могут оказаться весьма полезными для успешного преодоления таких ситуаций.



## ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

В Конвенции о дорожном движении 1968 года и в Европейском соглашении 1971 года, дополняющем указанную Конвенцию, имеется много положений, касающихся защиты пользователей дорог. Особые выгоды прогресса в этой области заключаются в том, что соответствующие меры в основном носят упреждающий характер: возникновение проблем предвосхищается, и принимаются предупредительные меры, не позволяющие проблемам проявиться фактически.

Водители транспортных средств обязаны выполнять правила движения, касающиеся проезда пешеходных перекрестков, и знать, как вести себя вблизи групп школьников и пассажиров, осуществляющих посадку в общественный транспорт или высадку из него. Со своей стороны пешеходам необходимо следовать правилам поведения на тротуарах, подчиняться требованиям сигналов и вести себя определенным образом при ходьбе по проезжей части дороги. Кроме того, реализация многочисленных мероприятий, инициированных рабочими группами WP.1 и WP.29 – двумя основными органами КВТ ЕЭК ООН – способствует повышению безопасности пешеходов и других уязвимых пользователей дорог.



Кроме того, следует иметь в виду контекст, более широкий, чем ограниченный защитой непосредственно уязвимых пользователей дорог. Водители оказываются непосредственно вовлеченными в «уязвимые» ситуации. ЕЭК ООН помогла ускорить внедрение адаптивных светильников ближнего света, освещающих на самой дороге или на ее обочине предметы, которые могли бы «не увидеть» обычные статичные системы освещения автомобиля; это позволяет водителям видеть и объезжать идущих по дороге пешеходов. Вероятно, системы мониторинга заменят все зеркала заднего вида, что

позволит устранить «мертвые зоны», не просматриваемые водителем, и получать предупреждение о расстояниях до неподвижных или до движущихся объектов. О широте внимания, уделяемого ЕЭК ООН всем аспектам безопасности всех пользователей дорог, свидетельствует тот факт, что, поскольку некоторые прогрессивные новшества в части обеспечения безопасности для одних пользователей дорог могут быть небезопасными для других из них, Комиссия учитывает в своей работе также интересы безопасности пользователей дорог с нарушениями слуха и зрения.

## Учет дуализма: борьба с шумовым загрязнением и решение проблем бесшумных транспортных средств

Не все улучшения, касающиеся дорожного движения, являются однозначно благоприятными. Для одних лиц предпочтительно относительно спокойное движение с пониженным шумом, производимым выхлопами отработанных газов, шумопоглощающие шпалы и бесшумные транспортные средства, но для лиц с нарушенным зрением утрата звуковых ориентиров транспорта может быть опасна для жизни. Лица с нарушениями слуха могут лишиться все еще слышимых ими звуков движущегося транспорта. В то же время, например, в результате реализации цели защиты уязвимых пользователей дорог могут быть приняты правила, устанавливающие минимальные требования в отношении шумности гибридных и электрических транспортных средств. И хотя желательно, чтобы транспортные средства были бесшумными, в рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств разрабатываются конкретные глобальные технические правила ООН, устанавливающие минимальные требования к шумности таких средств. Благодаря применению упомянутых правил предупреждение о приближающемся транспорте будут получать не только лица с нарушениями зрения, но и люди с серьезными нарушениями слуха.

### ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

**Принятие испытательных инструментов, отвечающих требованиям биодоступности, для создания транспортных средств, в большей мере учитывающих интересы пешеходов**

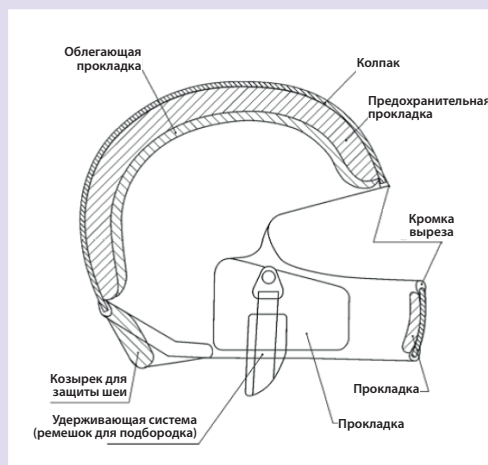
**Запуск мероприятий по содействию безопасному велосипедному движению в рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) (THE PEP)**

**Демонстрация выгод правильного использования шлемов**

Выполнение правила № 22 ООН обеспечивает наилучшую защиту головы

## ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

### что следует пользоваться шлемами, соответствующими стандартам ООН?

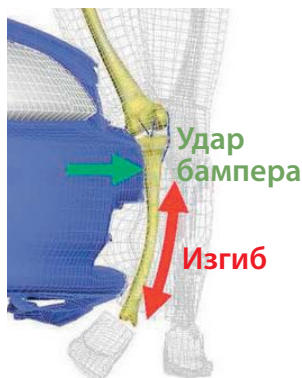


В одних только европейских странах примерно 75% случаев смерти мотоциклистов в дорожно-транспортных происшествиях наступают в результате травм головы<sup>16</sup>. В современном мире, в котором повсеместно растет популярность электрических велосипедов – с педалями и мотором, способным развивать скорость, превышающую 30 километров в час, – ведутся дискуссии по поводу того, какое устройство называть велосипедом или мопедом, и они могут оказать влияние на будущее законодательство, касающееся шлемов. Мотоциклисты, пользующиеся стандартным шлемом хорошего качества, могут рассчитывать на значительные дивиденды в виде своей безопасности: использование такого шлема может сни-

зить риск смерти на 40%, а риск серьезной травмы – более чем на 70%<sup>17</sup>. Производители других шлемов, например дешевых так называемых «тропических» шлемов, могут не следовать стандартам безопасности Организации Объединенных Наций и создавать у потребителя ложное чувство безопасности, нарушая гармоничность установленных требований к шлемам. Таких производителей следует настоятельно призывать к соблюдению стандартов, установленных в Правиле № 22 Организации Объединенных Наций. В течение 2011–2015 годов в это правило было внесено семь поправок. В настоящее время шлемы испытываются на давление 1 500 кг, а ремни изготавливаются из огнеупорного волокна.



Шлем, соответствующий Правилу №22, и «тропический» шлем: видите разницу?



## ЕЭК ООН стремится повысить безопасность пешеходов

В 2014 году ЕЭК ООН приняла новую процедуру тестирования автомобилей, с тем чтобы они были более безопасными для пешеходов. Благодаря этому тестированию можно резко сократить число серьезных травм и смертей пешеходов в результате автомобильных аварий.

Применяемый новый «Ударный элемент в виде гибкой модели ноги пешехода» (FlexPLI), воплощающий в себе последние достижения техники и технологий, позволяет более аккуратно измерять тяжесть повреждения, вызываемого при ударе бампера автомобиля по ноге человека. От этого показателя в решающей степени зависит, будет ли нанесена серьезная или легкая травма. Располагая самым совершенным средством измерения травмирования, можно создать более безопасный для пешеходов кузов автомобиля и смягчить последствия травм.

## Безопасная езда на велосипеде: популярная тема, которая требует серьезного внимания

Признавая, что между транспортом, здравоохранением и окружающей средой существуют исключительно важные связи, ЕЭК ООН (ее Отдел окружающей среды и Отдел устойчивого транспорта) и Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения (ЕРБ ВОЗ) пропагандируют физически активную мобильность по линии Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) и партнерства этой программы, занимающегося мобильностью велосипедистов, участвуя в разработке Генерального общеввропейского плана развития велоспорта. Общеввропейская программа ОПТОСОЗ обеспечивает уникальные межсекторные и межправительственные политические рамки для деятельности по продвижению стратегий развития мобильности и транспорта, комплексно учитывающих потребности как охраны окружающей среды, так и здравоохранения.

Все больше мотоциклистов, и особенно в городских районах, готовы пересесть на велосипеды. Однако необходимо, чтобы наряду с ростом популярности велоспорта развивалась и необходимая инфраструктура, что оказывается затруднительным в некоторых городах, испытывающих нехватку средств. ЕЭК ООН проводит активную работу с национальными правительствами, а также с властями на городском и местном уровнях, по линии партнерств ОПТОСОЗ, рабочих совещаний и в связи с эстафетными гонками. Эти усилия способствуют активизации работы пользователей различных видов транспорта над правилами, устанавливающими надлежащий порядок совместного использования одних и тех же дорог различными видами транспорта.

**ЗНАЕТЕ  
ЛИ ВЫ**

**что вопросам езды на велосипеде  
уделяется все большее внимание?**



В Японии порт Оноичи называют «портом велосипедистов».

В городах езде на велосипедах уделяют все более серьезное внимание. Амстердам и Копенгаген уже давно известны как города, благоприятные для езды на велосипедах, и в выходные дни еще более 100 городов стали закрывать свои центральные районы для проезда автомобилей. В Париже уменьшилось число владельцев автомобилей, а число автомобилей, въезжающих в центральную часть Лондона, за период с 2002 года снизилось не менее чем на 30%<sup>18</sup>.



Более безопасное поведение пользователей дорог

## Цель 3

### Преобразование процессов подготовки, обучения по вопросам безопасности дорожного движения и формирования безопасного поведения на дорогах в систему управления знаниями

#### ВВЕДЕНИЕ

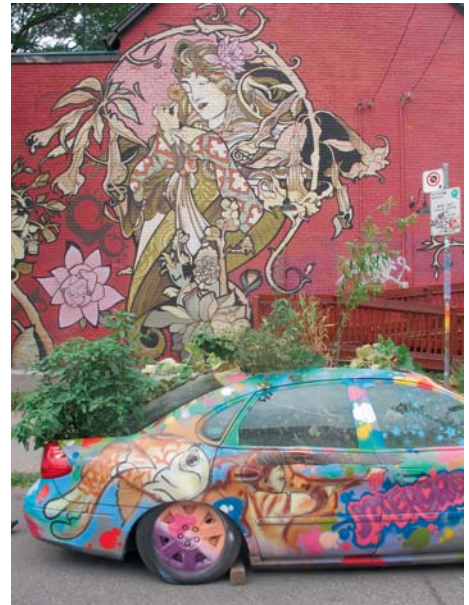
*Существуют ли культурные ключи, объясняющие поведение водителей?*

*Культура действительно «ест стратегию на завтрак»?*

Каждый человек любит свободу и возможность поступать так, как он считает целесообразным, но для обеспечения безопасности дорожного движения пользователям дорог необходимо в максимально возможной степени согласовывать поведение транспортных средств на дорогах.

Изучение приемов эффективного образования и обучения пользователей дорог, а также влияния, оказываемого культурой на поведение, а именно того, каким образом культура влияет на поведение людей и почему они поступают именно определенным образом – это непрерывная постоянная работа. И именно в силу способности оценивать ситуации, выявлять различия в информации и использовать информацию, важную для рассматриваемых вопросов, а также в силу способности преобразовывать ее в знания и умения, значение управления знаниями будет неуклонно возрастать.

Во многих странах автомобили и другие транспортные средства обязаны проходить регулярный технический осмотр и проверку соответствия требованиям безопасности; в то же время во многих случаях при сдаче водителями экзаменов по вождению им предъявляются не очень строгие требования. Зачастую им достаточно пройти всего один тест – и они получают водительское удостоверение на всю жизнь. И все чаще люди на дорогах не обладают актуальными знаниями о безопасности, что ощущается особенно остро, когда в опасное положение попадают такие люди с нарушениями слуха, пожилые люди с замедленной реакцией и ухудшающимся зрением, принимающие лекарственные препараты или даже страдающие от деменции. В Нидерландах для того, чтобы подтвердить свою способность управлять транспортным средством, лица в возрасте старше 70 лет должны каждые пять лет проходить медицинское освидетельствование; в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Швеции такие освидетельствования проводятся каждые три года. Строгие правила действуют также в Испании: там водители по достижении 45 лет проходят тест по слуху и по зрению, затем проходят этот тест каждые последующие 10 лет и по достижении возраста 75 лет – через каждые два года. С другой стороны, в Германии водители не обязаны проходить такие проверки<sup>19</sup>.



## ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

Считается, что число дорожно-транспортных происшествий в наибольшей мере зависит от поведения людей во время езды. В соответствии с Конвенцией о дорожном движении 1968 года национальное законодательство обязано устанавливать минимальные требования к учебному курсу и квалификации преподавателей, осуществляющих обучение водителей. Помимо этого, в Сводной резолюции о дорожном движении ЕЭК ООН по вопросам управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения посвящены рекомендации, касающиеся законодательных мер и их практического применения, а также образования, информирования водителей и проведения просветительских кампаний. Уделено внимание даже «усталости» – одному из важных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения; в находящемся в управлении ЕЭК ООН Европейском соглашении, касающемся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, предусмотрены положения, регулирующие продолжительность периодов работы и отдыха профессиональных водителей.

Каким образом КВТ ЕЭК ООН стремится понять и в конечном счете повлиять на поведение пользователей дорог? После провозглашения Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций ЕЭК ООН заказала исследование влияния, которое культура оказывает на поведение людей, с тем чтобы лучше разобраться в этом критически важном и вызывающем споры вопросе. На поведение водителей оказывают влияние как культура, так и другие факторы, такие как принятые в обществе социальные нормы, качество работы полиции, религия, уровень социально-экономического развития, наличие конфликта с применением насилия, практический опыт и стремление к новым ощущениям. В предварительном, еще не опубликованном варианте упомянутого доклада под названием «Культурные различия и дорожно-транспортные происшествия» поднимается вопрос о соотношении между культурными различиями общего характера и безопасностью дорожного движения<sup>20</sup>.

**ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ**

**Улучшены знания относительно влияния культурных различий на безопасность дорожного движения**

**Выпуск электронной книги об основных связанных с употреблением алкоголя факторах, способствующих дорожно-транспортным происшествиям.**

В книге рассматривается влияние таких происшествий на пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов; приведены примеры, касающиеся ситуаций в странах Европы, Африки, Азии, Австралии и Ближнего Востока.

## Культурные различия и безопасность дорожного движения: что нового узнали на этот счет?

**Культурные различия оказывают влияние на опасность или безопасность дорожного движения во всем мире**

Американские, китайские, немецкие, израильские, швейцарские и многие другие водители по-разному относятся к управлению транспортным средством. Например, представители некоторых этнических групп не используют детские удерживающие системы из опасений, что их детям может быть нанесен вред. Водители – представители других групп обижаются, когда пассажиры пристегивают свои ремни безопасности. Стиль вождения мотоциклистов меняется при въезде в сельские районы и при выезде из них; в развивающихся странах велосипедисты сталкиваются с проблемами в области безопасности дорожного движения, и отсутствие в автомобилях зеркал может побуждать к определенным особенностям в стиле вождения. Все эти культурные особенности могут быть причинами опасного поведения водителей на дорогах.



### Применяются решения и вмешательства, отличающиеся между собой по характеру и по эффективности используемых подходов

В различных странах правительства оказывают неодинаковое влияние на безопасность дорожного движения. В разных странах применяются различные средства, чтобы убедить родителей, исповедующих различные религии, пристегивать ремни безопасности и использовать для своих детей детские удерживающие системы безопасности. Ограничения скоростного режима применяются непоследовательно; в итоге эти ограничения могут либо оказать положительное воздействие, либо оказаться безрезультатными или даже привести к увеличению числа дорожно-транспортных происшествий. В некоторых странах успешно работают незначительные по своим масштабам, недорогие инструменты ограниченного действия, в то время как другим странам для достижения аналогичных целей приходится проводить крупномасштабные мероприятия и применять целый ряд инструментов.

### Термин «культурные» различия редко употребляется в научных публикациях. Не создает ли эта практика ложное ощущение политической корректности?

В число используемых (достаточно редко) терминов входят: культура движения транспорта, культура безопасности, социальные нормы, различия между группами лиц и социальное давление. При этом, хотя определенное влияние может оказываться непосредственно на культуру (например, вождение в нетрезвом виде может быть признано социально неприемлемым), для внесения существенных изменений также требуются элементы культуры (например, разделение ролей мужчин и женщин или признание позитивных религиозных ценностей); эти изменения в конечном счете могут оказывать влияние на поведение пользователей дорог. Как показали модели психологии поведения, тенденции рискованного поведения лиц по соображениям социального признания можно «нейтрализовать» культурным отношением групп, производящих сильное впечатление на соответствующих лиц. Например, молодые люди за рулем могут превышать установленный скоростной режим и выполнять рискованные маневры, потому что в их понятии это – «круто». Возможно, они полагают, что своим агрессивным вождением могут произвести положительное впечатление на молодых девушек, и их отношение к вождению может исправиться, если именно представительницы прекрасного пола отчитают их за рискованное вождение и призовут следовать установленным правилам.



Специальное место для парковки автомобилей инвалидов в городе Алматы, Казахстан

### У глобального подхода есть определенные границы; решающе важно – действовать, исходя их местных реалий

Многие компании с успехом приспособливают свои глобальные стратегии к местным условиям. Нельзя ли применить такой же подход для предупреждения дорожно-транспортных происшествий? Сходные проблемы поведения, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям, существуют во всем мире, но относительные доли конкретных типов проблем в разных странах и в различных культурах отличаются друг от друга. К числу таких проблем и их проявлений относятся, в частности, следующие:

- управление, которое в одних местах может обеспечивать исполнение законов, а в других – побуждать к их несоблюдению;
- различия в уровне доходов, определяющие продолжительность эксплуатации транспортных средств, а также используемые виды транспорта, качество инфраструктуры, наличие служб срочной технической помощи и социальная роль вождения транспортного средства;
- различные уровни образования и знаний относительно опасностей и средств обеспечения безопасного вождения;
- традиционное, религиозное или фаталистическое мышление, накладывающие отпечаток на отношение к законам, на восприятие риска и на готовность принимать предупредительные меры, и инструменты, имеющиеся для решения проблемных вопросов обеспечения безопасности;
- вторичные выгоды и атрибуты, связанные с вождением, – от простого средства транспорта до символа «мужского достоинства»;
- наличие в одной стране различных этнических групп, которые по-разному относятся к побудительным призывам и реагируют на них различным образом;
- социальная терпимость в отношении опасного поведения или его отвержение (например, в отношении вождения в состоянии алкогольного и/или наркотического опьянения, или в отношении езды с превышением установленного скоростного режима);

- восприятие пользователями дорог возможного ущерба (например, некоторые лица могут быть озабочены тем, что могут нанести кому-либо ущерб, а других беспокоит возможность привлечения их к суду за нанесение ущерба).

Даже в случае нарушений правил дорожного движения для одних лиц получение квитанции о штрафе – это шок, который приводит к изменению поведения за рулем, тогда как для других – это всего лишь один из элементов деловых расходов. Такие различия в реакции на конкретные ситуации можно объяснить культурными различиями:

- в одних странах строгое соблюдение предельного скоростного режима оказывает незначительное влияние на количество нарушителей, но ведет к уменьшению числа дорожно-транспортных происшествий. В других странах количество нарушений в виде превышения скоростного режима уменьшается, но количество дорожно-транспортных происшествий резко увеличивается;
- эффективность программ градуированной выдачи водительских прав начинающим водителям зависит не только от содержания и требований соответствующих программ, но и от соответствующих культурных различий;
- некоторых людей изменить поведение в отношении использования ремней безопасности может побудить лишь штраф за первичное (главное) нарушение. Другие лица могут реагировать таким образом и на штраф за непристегнутые ремни безопасности как за вторичное (второстепенное) нарушение;
- в Швеции в результате строгого преследования за нарушения скоростного режима количество таких нарушений резко сократилось, и штрафы получают относительно небольшое число водителей. В других же странах случается, что некоторых водителей штрафуют за превышение скорости из года в год.

**Возможно, что правильно задаваться вопросом не о том, что побуждает водителей нарушать установленные правила, а о том, что побуждает их следовать правилам**

Похоже, что, в отличие от упомянутых выше различий между группами населения имеются некоторые области и вопросы, которые воспринимаются одинаково во всем мире. Возьмем требование пристегивать ремни безопасности: во многих странах попытки поощрять такую практику без вмешательства полиции оказались безуспешными. Практический опыт свидетельствует о том, что, для того чтобы обеспечить резкое увеличение числа людей, пристегивающих свои ремни безопасности, необходимо обеспечить реальный, наглядный и систематический контроль за исполнением соответствующих требований в сочетании с необходимым просвещением. В этом контексте культура не играет значительной роли, поскольку в процессе принятия решений альтернативных выгод не существует. Необходимо лишь установить, какие мотивы движут людьми и в какой мере их нужно мотивировать, чтобы они вели себя, соблюдая установленные правила; сделав это, будет легче добиться нужного изменения их поведения.



Итак, принципы известны, необходимые инструменты имеются – так давайте приступать к делу! Можно ли принимать во внимание все группы населения? Не следует ли предлагать разные решения для различных географических, культурных и этнических регионов? Ответ на эти вопросы, безусловно, утвердительный. Безопасность дорожного движения в значительной мере зависит от умелого и качественного руководства и от того, насколько широкой является его поддержка в обществе.

## Поощрение личных обязательств не садиться за руль в нетрезвом виде

Практика церемоний подписания плакатов во время мероприятий ЕЭК ООН, в ходе которых присутствующие на мероприятии лица принимают на себя личные обязательства вносить свой вклад в повышение безопасности дорожного движения, доказала свою полезность, побуждая представителей широкой публики и других граждан заявлять о своей готовности действовать соответствующим образом. Именно такое заявление сделали участники международного симпозиума на тему «Региональные перспективы вождения в нетрезвом состоянии», организованного в 2014 году ЕЭК ООН в партнерстве с Международным центром алкогольной политики, при подписании огромного самодельного плаката «Мы не садимся нетрезвыми за руль». Эксперты из стран Европы, Африки, Азии и Ближнего Востока представили и обсудили в контексте своих региональных перспектив основные связанные с употреблением алкоголя факторы, которые приводят к дорожно-транспортным происшествиям. К числу таких факторов были отнесены также уязвимые пользователи дорог, такие как пешеходы, велосипедисты или мотоциклисты, а также менее изученный фактор нетрезвых уязвимых пользователей дорог.



*Если бы, находясь в своих машинах, люди пристегивали ремни безопасности, если бы они пользовались шлемами... и если бы мы могли не допускать слишком быстрой езды и выполнять законы, запрещающие вождение автомобиля в нетрезвом состоянии, нам бы удалось весьма существенно уменьшить число людей, гибнущих на дорогах.*

*Майкл Блумберг,  
мэр города Нью-Йорка  
(2002–2013 годы)*

## Борьба с вождением транспорта в нетрезвом виде в Африке

В марте 2015 года ЕЭК ООН, Экономическая комиссия для Африки Организации Объединенных Наций (ЭКА ООН) и Международный альянс за ответственное потребление алкоголя выпустили публикацию, направленную на повышение безопасности дорожного движения и снижение масштабов вождения транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения. В электронной версии указанной публикации приведены результаты новых исследований по вопросам безопасности дорожного движения во всех странах Африканского континента и последняя информация о ходе выполнения Африканского плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В публикации содержатся рекомендации и международные примеры эффективной практики в области повышения безопасности дорожного движения, а также видеоматериалы и презентации, представленные на Региональном рабочем совещании по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшемся в Аддис-Абебе в ноябре 2014 года.



*G-n Comera Gomeza, ЭКА ООН,  
на региональном совещании в  
Аддис-Абебе*

**ЗНАЕТЕ  
ЛИ ВЫ**

**что могут быть номерные знаки автомобилей, содержащие только буквенные обозначения (например, «SAFECAR»)?**



В настоящее время в соответствии с Конвенцией о дорожном движении 1968 года (Статьи 35 и 36 и приложение 2) регистрационный номер транспортного средства должен состоять либо из цифр, либо из цифр и букв. Если в 2016 году в эти положения будут внесены поправки, то будут разрешены регистрационные номера, состоящие только из букв, и в результате будут возможны номера, содержащие персонализированную информацию, например, такие как «SAFECAR» или «LW LUVS MKW».





Более безопасное поведение пользователей дорог

## Цель 4

### Повышение информированности, мобилизация средств и пропаганда безопасности дорожного движения

#### ВВЕДЕНИЕ

*Одноразового сообщения недостаточно: повышение информированности относительно безопасности дорожного движения*



Если стать у обочины дороги и сосчитать, сколько мотоциклистов едут без шлемов, то вы, вероятно, удивитесь их многочисленности. И хотя исследования, касающиеся шлемов, вызывают некоторые разногласия, трудно отрицать тот факт, что они приносят пользу. Аналогично, несмотря на рост общей информированности по вопросам безопасности дорожного движения, многие люди, сидящие на задних пассажирских сиденьях автомобилей, не пристегивают свои ремни безопасности, поскольку считают, что на заднем сиденье они находятся в относительной безопасности, тогда как в действительности в случае аварии они могут полететь вперед и убить сидящих на переднем сиденье пассажиров или получить серьезную травму. Кроме того, некоторые пассажиры в автомобилях, водители которых не владеют правилами дорожного движения, в глубине души готовы просить таких водителей, чтобы они остановили машину и дали им выйти из нее.

Тем не менее многие люди уже имеют представление об опасностях, связанных с дорожным транспортом, – так почему этот аспект безопасности дорожного движения остается столь важным? Потому что в этой ситуации нужно проявлять настойчивость и терпение. Аналогично тому, как в обычной рекламе товаров однократное информационное сообщение еще не обеспечивает полное понимание его содержания, чтобы сообщение было принято к сведению, оно должно быть повторено несколько раз и даже представлено в интерактивном варианте с использованием специальных акций или мероприятий, побуждающих человека изменить свое поведение или принять что-то новое. Настойчивое повторение конкретных идей столь же важно для распространения принципов безопасности дорожного движения, как оно важно для побуждения потребителей приобрести новый гель для душа.

Для эффективного расширения информированности очень важно использовать интерактивные подходы, например в виде представления для детей принципов безопасности дорожного движения в игровых ситуациях на сборных макетах городской улицы. Даже сам факт подписания плаката, будучи свидетельством личной приверженности принципам безопасности дорожного движения со стороны человека, поставившего свою личную подпись, может начать процесс изменения поведения соответствующего лица. Хотя такие изменения в поведении не обязательно ведут к снижению числа жертв дорожных происшествий, они имеют важное значение, поскольку в результате увеличивается число лиц, приверженных обеспечению безопасности дорожного движения и принимающих меры для ее достижения. Мероприятия по информированию граждан о законах, касающихся безопасности дорожного движения, и по усвоению указанных законов могут быть весьма дешевыми и эффективными. Например, в городе Иваново, в Российской Федерации, в результате усиления контроля полиции и кампании в общественных средствах информации за период с 2011 по 2012 год доля лиц, пользующихся ремнями безопасности, увеличилась с 48% до 74%<sup>21</sup>.

В работе по повышению информированности населения и продвижению принципов безопасности дорожного движения могут использоваться недавно обсуждавшиеся идеи, касающиеся методов сбора финансовых средств. С помощью инновационных форм финансирования может быть обеспечена значительная часть потребностей организации в финансовых средствах (см. ниже). Тем не менее необходимо продолжать работу по расширению информированности, сбору средств и пропаганде безопасности дорожного движения; эту работу необходимо вести повсеместно – от низового до международного уровней, независимо от размеров бюджетов соответствующей деятельности, с тем чтобы в общество посылались сильные и надлежащие сигналы, касающиеся безопасности дорожного движения, и чтобы такие сигналы посылались на повседневной основе.

## ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

**ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ  
Выпуск фильмов ЕЭК ООН  
по безопасности****дорожного движения**

Полезные наглядные пособия по безопасности дорожного движения в целом или по отдельным ее аспектам – таким как обеспечение безопасности на железнодорожном переезде

**Организация мероприятий  
по вопросам безопасности  
дорожного движения**

в Аддис-Абебе, Белграде, Женеве и Нью-Йорке

На самом базовом уровне мероприятия по повышению информированности и пропаганде безопасности дорожного движения должны быть ориентированы на максимально широкую аудиторию и иметь максимально возможный положительный эффект. Это касается интерактивных мероприятий на всех уровнях взаимодействия – от организации обмена эффективным опытом между правительствами до подписания личных обязательств выполнять правила безопасности дорожного движения и до индивидуальных контактов с гражданами в ходе общественных мероприятий на местах.

Для проведения этой работы ЕЭК ООН использует самые разные подходы и методы. Это могут быть как крупные аудиовизуальные проекты, включая фильмы по безопасности дорожного движения, так и программы, рассчитанные на молодежь, пользующиеся большим вниманием участников мероприятия крупного регионального масштаба и мероприятия, связанные с памятливыми датами. Кроме того, в настоящее время в Организации Объединенных Наций проходит обсуждение инновационной системы финансирования, применение которой должно помочь странам, имеющим ограниченные ресурсы и испытывающим серьезные бюджетные трудности, финансировать деятельность, которая может послужить катализатором прогресса в области безопасности дорожного движения.

## Вопросы безопасности дорожного движения в ЕЭК ООН: как выполнять правила безопасности

Это – восьмиминутный сборник видеоматериалов по вопросам безопасности дорожного движения, выпущенный в марте 2011 года; в нем с использованием комментариев, высказываемых детьми, освещаются основные аспекты целей и существа работы КВТ ЕЭК ООН в указанной области. Этот видеосборник демонстрировался на многочисленных мероприятиях.

### «Мы играем и ездим по правилам»

В 2009, 2010 и 2011 годах проводились организованные совместно с Международной федерацией баскетбола (ФИБА) и Европейским отделением Международной федерации баскетбола (ФИБА-Европа) кампании в поддержку безопасности дорожного движения, аудиторию которых составляли многочисленные любители баскетбола, в том числе относящиеся к целевой группе молодежи. Инновационная программа «Мы играем и ездим по правилам» была реализована на чемпионате мира по баскетболу в 2010 году и на чемпионате Европы по баскетболу 2011 года.



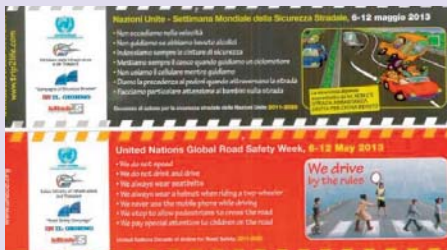
## Вовлечение аудитории: интерактивная деятельность ЕЭК ООН исключительно важна для эффективного распространения информации и рекомендаций

**Глобальная неделя безопасности дорожного движения 2013 года, интерактивная лекция: скауты разрабатывают свои собственные планы обеспечения безопасного дорожного движения**

В рамках партнерских связей с Всемирной организацией скаутского движения, организацией «Скауты Ирландии» и Греческим институтом безопасности дорожного движения «Панос Милонас» ЕЭК ООН предоставила возможность 50 молодым лидерам, участвующим в ее глобальной программе «Ровер скаутс», возможность принять участие в интерактивной лекции профессора Класа Тингваля, который является одним из разработчиков шведской концепции «Нулевой уровень смертности на дорогах». Участникам программы «Ровер скаутс» было поручено подготовить и представить свои планы по модернизации касающихся пешеходов аспектов Конвенции о дорожном движении 1968 года, отражающие точку зрения молодежи.

## ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

### что существует много способов пропаганды и поощрения безопасности дорожного движения?



В Италии ЕЭК ООН, действуя совместно с Министерством инфраструктуры и транспорта страны, компанией АСТМ-СИАС, веб-газетой «Иль Джорно» и компанией «ЛеСтраде», распространила 230 000 специально изготовленных закладок для книг в местных школах и через кассы для оплаты проезда на платных автомагистралях общей протяженностью примерно 1 300 км в районах Ломбардия, Пьемонт, Лигурия, Валле-д'Аоста, Эмилия-Романья и Тоскана.

#### Церемония подписания плаката в 2013 году, подтвердившая приверженность участников безопасному поведению на железнодорожных переездах

Участники мероприятия по случаю проведения Международного дня повышения информированности о правилах безопасности на железнодорожных переездах (МДОПЖДП), организованного ЕЭК ООН в партнерстве с Международным союзом железных дорог (МСЖД), в завершение своей пятой ежегодной встречи провели церемонию подписания плаката, подтвердив свою приверженность безопасному поведению на железнодорожных переездах. Центральными событиями этого мероприятия были дискуссии «круглого стола» по трем компонентам безопасности на железнодорожных переездах – обучение, инженерное обеспечение и обеспечение соблюдения правил безопасности, в которых приняли участие представители Греции, Индии, Италии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Швейцарии и Эстонии.



Г-н Андрей Васильев (слева), заместитель Исполнительного секретаря ЕЭК ООН, г-жа Вассилики ДANELИ-МИЛОНА (в центре) и г-н Джон Лоулор (справа) – «Скауты за безопасность дорожного движения»

### Мероприятия ЕЭК ООН по повышению информированности населения в разных регионах мира

#### Открытие мемориальной скульптуры в Греции

ЕЭК ООН открыла мемориальную скульптуру в парке «Христос Полентас» в городе Шания в Греции. Скульптура, созданная по инициативе Ассоциации помощи и солидарности с семьями жертв дорожно-транспортных происшествий, посвящена Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций.

Скульптура, посвященная Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций.

#### Форум по безопасности дорожного движения «Европа–Азия»

ЕЭК ООН организовала в Нью-Дели, Индия, инаугурационный «Форум по безопасности дорожного движения «Европа–Азия», после которого была проведена двухдневная сессия Рабочей группы по безопасности дорожного движения. Это мероприятие было организовано в рамках партнерских отношений с Министерством дорожного транспорта и автомобильных дорог Индии, Автоторным институтом и Международным союзом автомобильного транспорта при сотрудничестве Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана.

## День договоров о безопасности дорожного движения: презентация международных глобальных документов в области безопасности дорожного движения в штаб-квартире Организации Объединенных Наций

ЕЭК ООН в сотрудничестве с Управлением по правовым вопросам Организации Объединенных Наций, Нью-Йоркским отделением связи с региональными комиссиями и Международным союзом автомобильного транспорта организовала проведение в штаб-квартире ООН в Нью-Йорке Дня договоров о безопасности дорожного движения. В программу этого мероприятия были включены презентации, посвященные соглашениям в области безопасности дорожного движения во всем мире, таким как Конвенция о дорожном движении 1968 года, Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года, соглашения о правилах в области транспортных средств 1958 и 1998 годов, а также международные правила перевозки опасных грузов.

### Глобальный фонд безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций: роль Специального посланника по безопасности дорожного движения

Во многих странах и на глобальном уровне недостаточное финансирование представляет собой серьезное препятствие, затрудняющее деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения. В то же время ряд других глобальных программ разработали инновационные схемы получения необходимых ресурсов из различных источников.

Например, ЮНИТЭЙД – глобальная программа, ведущая поиск новых путей предупреждения, лечения и диагностирования ВИЧ/СПИД, туберкулеза и малярии в кратчайшие сроки, дешево и эффективно, инициировала введение наценки на авиабилеты, и за счет получаемых таким путем средств в последние годы формируется до 50% всех финансовых ресурсов этой программы.

Принцип действия этого подхода прост: размер наценки может составлять от 1 долл. на авиабилеты экономического класса до 40 долл. на билеты бизнес-класса, и на билеты транзитных пассажиров наценка не распространяется. Таким образом, часто используемый вид транспорта превращается в один из основных источников средств, помогающих организации вести борьбу с болезнями.

В настоящее время указанная наценка на авиабилеты применяется в девяти странах, благодаря чему международное финансирование стали получать страны, ранее не получавшие таких ресурсов. Одна только Франция объявила, что сумма ее годовых взносов в ЮНИТЭЙД на 2011–2013 годы за счет средств наценки на авиабилеты составит 110 млн. евро.

Поступления средств от наценки на авиабилеты являются одним из источников устойчивого и гарантированного финансирования ЮНИТЭЙД. При этом туристическая индустрия Франции не ощутила каких-либо негативных последствий введения упомянутой наценки.



*Хотите собирать средства для обеспечения безопасности дорожного движения? Тогда вам нужно думать не по этой схеме.*

Нельзя ли практику использования наценки на билеты успешно применить для сбора средств на проекты, целью которых является предупреждение дорожно-транспортных происшествий, жертвами которых ежегодно становится больше людей, чем их уносит малярия? Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения вместе с ЕЭК ООН прорабатывают инновационные варианты и методы создания Глобального фонда Организации Объединенных Наций для безопасности дорожного движения.



### Цель 5

#### Повышение безопасности дорог

##### ВВЕДЕНИЕ

*Дорога – это просто дорога? Нет, если это безопасная дорога.*

Если многие пользователи не задумываются о том, по каким дорогам они ездят, то почему так важно стремиться делать их «безопасными»? Требования к безопасности дорог должны быть такими же, как требования к безопасности транспортных средств и пользователей дорог. Для того чтобы правильно построить дорогу, требуются накапливаемый годами ноу-хау и опыт строительства; дорожные знаки и сигналы помогают пользователям дорог защитить себя и других людей, а текущее эксплуатационное обслуживание позволяет устранять износ дороги и поддерживать ее в удовлетворительном состоянии. Если хотя бы один из указанных компонентов отсутствует или не отвечает установленным стандартам качества, дорога становится опасной.

Добавьте к этому различия между пользователями дорог; они по-разному понимают состояние дороги и надлежащее поведение на ней. Что очень важно – необходимо учитывать особые требования, касающиеся безопасности некоторых больших групп пользователей дорог, таких как велосипедисты, мотоциклисты, пешеходы (в том числе пожилые люди и дети) и инвалиды. Это значит, что для обеспечения безопасности дороги недостаточно установить соответствующую табличку.

Если строить дорогу, согласуя между собой строительные работы, внешний вид дороги и ее оснащение дорожными знаками, то пользователям такой дороги придется тратить меньше времени, чтобы определиться, что делать в случае возникновения проблемных обстоятельств, и у них будет значительно меньше шансов оказаться участником опасной ситуации. Тем не менее необходимо там, где это возможно, приспосабливать конкретные дороги к неоднородному составу их пользователей, различиям в культуре вождения, уровне знаний и способностей.

Например, в настоящее время в Швеции дороги строят, уделяя главное внимание не удобству или скорости езды, а безопасности. Увеличение внимания вопросам безопасности дорог объясняется тем, что зачастую пользователи дорог не соблюдают правил безопасности. При использовании «системы безопасности» типа применяемой в Швеции, строят дороги, предупреждающие столкновения движущихся средств (см. снимок внизу), которые уменьшают возможность совершения ошибок водителями. Переход от дорог старого типа к дорогам, защищенным от столкновений движущихся средств (дороги 13-метровой ширины), позволил снизить уровень смертности на 76%<sup>22</sup>.

Чтобы реализовать цель – повысить безопасность дороги, необходимо конкретно заняться соответствующей деятельностью. Для того чтобы дороги были больше чем простые дороги, правительства, дорожные службы и системные администраторы должны были привержены достижению этой цели и активно работать в этом направлении.



## ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

**ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ  
Разработка веб-приложения «Система управления дорожными знаками»**

для облегчения сбора и оценки информации о дорожных знаках

**В пересмотренный генеральный план ТЕА и ТЕЖ включена подглава, посвященная безопасности дорожного движения**

Регулярно собираются данные о дорогах

**К настоящему времени фильм «Спасение жизней на железнодорожных переездах»,**

подготовленный ЕЭК ООН совместно с Федеральным управлением транспорта Швейцарии и Международным союзом железных дорог, был просмотрен на YouTube свыше 26 000 раз

Пользователи дорог в основном концентрируют свое внимание на управлении транспортным средством, и у них остается мало времени на расшифровку характеристик дороги, дорожных знаков и сигналов. В то же время соответствующие характеристики, знаки и сигналы имеют исключительно важное значение, и именно поэтому для обеспечения безопасности дорог необходимо делать так, чтобы дороги были легко «читаемыми» и понятными для пользователей. Всегда ли дорожные знаки размещаются одинаковым способом? Используются ли вместо текста признанные и систематизированные международные символы? Кратки ли информационные сообщения? Адекватны ли размеры знаков и маркировка? Водитель быстро понимает, что картинка должна быть четкой, а не расплывчатой.

Фактически КВТ ЕЭК ООН начал активно заниматься проблемами безопасных дорог задолго до объявления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций. В Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года содержатся свыше 250 общепринятых базовых дорожных знаков и сигналов и предписания в отношении общих норм светофорной сигнализации и единообразных условий для разметки дорог. В Европейском соглашении о международных автомагистралях 1975 года была заложена основа подхода «каждой дороге свое назначение» и сформулирована техническая рекомендация: международные дороги могут быть автомагистралями, скоростными дорогами и дорогами обычного типа, и каждый из этих типов дорог должен обладать присущими ему характеристиками. Этот подход помогает пользователям дорог избегать недооценки или завышенной оценки используемых ими дорог, а неправильное поведение в любой конкретной ситуации может стать серьезной причиной дорожно-транспортного происшествия. При этом подходе в обстановке, когда дороги выглядят похожими друг на друга, построены подобным образом и имеют аналогичные дорожные знаки и разметку, легче определиться с тем, каким должно быть поведение на соответствующей дороге.

**Важно, чтобы дорожные знаки и разметка дорог дополняли друг друга**

Дорожные знаки и разметка дорог являются такой же частью дорожной «инфраструктуры», как асфальтовое покрытие, по которому ездят пользователи дорог. Признавая, насколько важно обеспечить их максимально возможное единообразие, независимо от наличия географических и государственных границ, КВТ ЕЭК ООН не только настойчиво поддерживает присоединение к соответствующим конвенциям новых стран, но также добивается принятия новых поправок к таким конвенциям. О широте применения и важности значения дорожных знаков и разметки дорог свидетельствует множество областей, в которых они играют исключительно важную роль в «управлении» движением, в том числе в общественном транспорте, на перекрестках дорог, на дорогах категории «Е», в местах туристических достопримечательностей; их также используют для обозначения опасных грузов, велосипедных маршрутов, на светофорах, для обозначения неровностей дороги, для обозначения дорожных работ и в качестве знаков с изменяющимся сообщением.

**«Системная безопасность»: комплексное использование дорожных знаков, сигналов и инфраструктуры**

Философия организации безопасности дорожного движения, основанная на предположении, что пользователи дорог будут обязательно делать ошибки, звучит не очень привлекательно, но практика уже показала ее эффективность. Применительно к КВТ ЕЭК ООН подход на основе системной безопасности проявляется практически в разработках, касающихся железнодорожных переездов. Принимая во внимание три компонента – обучение, инженерное обеспечение и обеспечение соблюдения правил безопасности, группа экспертов проанализировала имеющиеся данные в целях описания, оценки и более глубокого понимания проблем безопасности в местах пересечения железнодорожных путей и автомобильных дорог. Эта группа экспертов также использовала указанную информацию для разработки многопрофильного стратегического плана, направленного на снижение риска гибели и/или травмирования людей на железнодорожных переездах.



## Европейское соглашение о международных автомагистралях и его «дочерние» проекты

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) представляет собой обширную систему, действие которой распространяется на территорию, простирающуюся от Центральной Азии до Западной Европы, и которая включает в себя три вышеупомянутых типа дорог, каждый из которых соответствует особенностям и требованиям окружающей среды. Пользователи дорог вынуждены приспосабливаться к особенностям и менять привычное поведение в зависимости от типа дороги, однако в целом такое поведение водителей является частью их обычной работы.



### СМА: участниками международной сети дорог являются свыше 30 Договаривающихся сторон

В конечном счете международная сеть дорог будет располагать согласованной инфраструктурой в охватываемых Соглашением географических районах, что поможет миллионам людей ездить по дорогам от Атлантического океана до Центральной Азии. В результате число дорожно-транспортных происшествий и связанные с ними издержки должны снизиться, поскольку, где бы пользователи соответствующих дорог ни находились, они будут иметь дело с похожими инфраструктурой и дорожными знаками и это повысит вероятность того, что их поездки будут безопасными.

### Проект Трансъвропейской автомагистрали «Север–Юг»

Этот проект, охватывающий, в частности, страны Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, направлен на повышение качества и эффективности транспортных операций, балансирование существующих разрывов и несоответствий между системами автомобильных дорог и на интеграцию европейских систем транспортной инфраструктуры.



### Проект евро-азиатских транспортных связей

Аналогично, в рамках данного проекта подлежат определению важнейшие евро-азиатские автомобильные и железнодорожные маршруты, которые нуждаются в первоочередном развитии и сотрудничестве. На основе этого проекта планируется создать механизм для скоординированного развития взаимосогласованных евро-азиатских транспортных связей.

## ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

### что на железнодорожных переездах происходит относительно немного аварий со смертельным исходом, но случается много весьма рискованных ситуаций?



Ежегодно в мире на железнодорожных переездах, где автомобильные дороги пересекают железнодорожные пути, случаются миллионы опасных ситуаций, в результате которых погибают свыше 6 000 человек<sup>23</sup>. В 2014 году ЕЭК ООН совместно со своими партнерами в целях повышения осведомленности на этот счет подготовили фильм, в котором содержится информация о соответствующих опасностях и предлагаются возможные решения проблемных вопросов.

Цель фильма – привлечь внимание широкой общественности и лиц, принимающих решения, к опасностям, связанным с железнодорожными переездами, и в конечном счете уменьшить число аварий и жертв. Фильм был создан в рамках партнерских отношений со Швейцарским федеральным бюро по транспорту и Международным союзом железных дорог (МСЖД).

Наибольшую тревогу вызывают случаи гибели и травмирования людей, однако аварии с участием пользователей дорог и поездов часто наносят значительный материальный ущерб операторам железных дорог, управляющим объектам инфраструктуры и клиентам железной дороги. Аварии на железнодорожных переездах могут также вызывать большой общественный резонанс, поскольку довольно часто под поезд попадают перевозящие детей школьные автобусы. Боль и травмы, причиненные гибелью и травмированием детей из одной школы, могут многие годы лежать тяжким бременем на пострадавшей общине.



### Цель 6

## Использование технических достижений для обеспечения более безопасной мобильности

### ВВЕДЕНИЕ

### *Идти в ногу с техническим прогрессом*



Утверждение о том, что технические достижения должны быть неотъемлемой частью мер по обеспечению безопасности дорожного движения, может показаться самоочевидным. В таком случае, почему нужно напоминать об этом, вместо того чтобы просто использовать технические достижения в соответствующих системах и транспортных средствах? Потому что то, что теоретически представляется очевидным, не так легко выполнить на практике: технический прогресс развивается высокими, зачастую драматическими темпами и вызывает значительные изменения процессов, поведения и информированности. Кроме того, очень важно, что технические достижения применяются в целях повышения безопасности всех элементов – дорог (например, путем сглаживания транспортных потоков), транспортных средств (например, путем применения адаптивного круиз-контроля) и пользователей,

которые уже по достоинству оценили автомобильные навигационные системы. Однако из-за высокой скорости технического прогресса зачастую технические изменения «опережают» разработку и осуществление правил и соглашений, необходимых для надлежащего и эффективного применения технических новшеств.

Очень важно управлять этим процессом и принимать меры по сокращению циклов разработки и принятия решений. Хотя уже достигнут значительный прогресс в выведении на рынок таких инноваций, как оптимизированные транспортные системы, электронный сбор платы за проезд и меры безопасности езды в тоннеле, потребуется еще какое-то время для того, чтобы полностью отработать соответствующие процессы и устранить недостатки. Недавно автомобильные компании были вынуждены отзывать автомобили в связи со сбоями программного обеспечения, в результате которых двигатели автомобилей продолжали работать после того, как водители пытались их выключить. Исследования в области безопасности показали, что зараженная программа плеера MP3, если ее включить в проигрыватель CD<sup>24</sup>, может отключить тормоза и что по Интернету можно получить полный контроль над автомобилем.

Поскольку во многих случаях технические новшества одновременно оказывают влияние на дороги, транспортные средства и на пользователей дорог, то создается довольно сложная ситуация. Например, путем применения автономно работающих автомобилей можно исключить многие ошибки, связанные с человеческим фактором, приводящие к большому числу аварий, но вероятно, что для таких автомобилей понадобится менять дорожную инфраструктуру и внедрять инновации, обеспечивающие нормальное функционирование упомянутых автомобилей. Юристам также потребуются искать ответы на массу вопросов этического и правового характера, а также вопросов ответственности, возникающих в случае возможных аварий управляемого по Интернету транспортного средства, «водитель» которого выехал на дорогу.



Следует повторить, что более двух третей всех дорожно-транспортных происшествий связано с преднамеренным или неумышленным нарушением правил. В результате повышения уровня автоматизации управления движением транспортного средства можно значительно снизить число аварий, вызываемых ошибками, связанными с человеческим фактором.

Автоматизация может касаться как отдельных факторов, так и транспортной системы в целом. Для использования технических и технологических достижений в этой области требуются терпение и кропотливая работа. КВТ ЕЭК ООН является центральным звеном этой работы; Комитет организовал и проводит активную деятельность по ряду важнейших направлений.

## Интеллектуальные транспортные системы: ЕЭК ООН проводит активную работу в этой области

Стратегия ЕЭК ООН предусматривает развертывание новой и продолжение уже ведущейся деятельности в области интеллектуальных транспортных систем (ИТС), способствующих улучшению качества жизни и повышению трансграничной мобильности. В 2012 году ЕЭК ООН разработала пакет документов, включающий в себя «дорожную карту» по ИТС. В правилах в области транспортных средств уже имеются положения, касающиеся ряда приложений ИТС, таких как электронный контроль устойчивости транспортного средства (ЭКУ), автоматическая система экстренного торможения (АСЭТ), адаптивный круиз-контроль и система предупреждения о съезде с полосы движения (СПВП), а также применения современных технологий для обмена информацией между транспортными средствами и инфраструктурой.

### ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Разработка в ЕЭК ООН Пакета стратегических документов в области ИТС

Принятие поправки о «системах помощи при вождении» к Конвенции о дорожном движении 1968 года

Производство и распространение знания относительно автоматизированного и автономного вождения

Введение цифровых тахографов в регионе ЕЭК ООН

Стандартизация знаков с изменяющимся сообщением

«Круглые столы» и рабочие совещания по ИТС

(в Бордо, Брюсселе и Женеве)



## Каким образом применение ИТС сказывается на повседневной жизни людей

Безусловный прогресс в развитии приложений ИТС в области повышения безопасности дорожного транспорта свидетельствует о значительном потенциале таких приложений в плане уменьшения числа людей, погибающих и травмированных в результате дорожно-транспортных происшествий. Применение этих систем способствует повышению мобильности и оптимизации транспортных систем, что способствует смягчению давления на окружающую среду. Операторы дорог могут быстрее реагировать на

чрезвычайные ситуации и выполнять свою работу более эффективно. В результате предсказуемости дорожного движения и сглаживания его потоков может быть значительно уменьшено время, затрачиваемое на дорогу. Использование услуг спутниковых систем (таких, как навигационные системы) и возможность осуществлять мониторинг местонахождения транспортных средства способствуют повышению безопасности дорожного движения; кроме того, в результате внедрения электронной оплаты и, соответственно, уменьшения или исчезновения потерь времени в очередях на оплату проезда повысилась комфортность поездок. Расширение числа участников развития приложений ИТС по линии использования государственно-частных партнерств и интеграция различных видов транспорта указывают на то, что ИТС будут и далее расширять охват предоставляемых ими услуг.

## Автономные транспортные средства: вызовы, создаваемые такими средствами, и роль водителя

Автоматизация является характерной чертой нашего времени; этот процесс касается многих отраслей, но применительно к транспортным средствам и их использованию он проявляется особенно драматично и динамично, а именно автоматизация все шире используется как непосредственно в транспортных средствах, так и в их использовании, и предполагается, что она окажет огромное влияние на водителей транспортных средств, производителей таких средств и на правительства. Поскольку последствия распространения автоматизации коснутся и Конвенции о дорожном движении 1968 года, ЕЭК ООН находится в авангарде усилий, направленных на упорядочение неминуемого применения автоматизации в дорожном движении. Уже много лет ведется разработка современных систем поддержки водителя. Эти системы помогают водителю оставаться участником рабочего процесса – участвовать в практическом управлении транспортным средством, следить за его техническим состоянием и за ситуацией на дороге.



При разработке автономных транспортных средств неизбежно возникает очень трудный заключительный этап этого процесса. Например, программирование задания транспортному средству пересечь двойную желтую линию, чтобы избежать аварии, означает, в известном смысле, побуждать его нарушить норму закона<sup>25</sup>.

Поскольку поведение людей определяется не только формальными законами, а поведение автоматизированных автомобилей – как правило, только такими законами, то возникает острая необходимость навести мостик между «правильным» и разумным поведением. В современном мире дорожное движение носит сложный характер, между его различными элементами осуществляется множество операций взаимодействия. Поскольку дороги используют люди, то и технологии необходимо приспосабливать к критериям человеческих потребностей; и в свою очередь возможно, что дорожную инфраструктуру придется адаптировать к соответствующей технологии. Кроме того, обеспечить выполнение относящихся к людям рекомендательных норм, касающихся безопасности, удобства в пользовании и приемлемости, а также норм институционального и правового характера, значительно труднее, чем норм обязательного характера, применимых в отношении технологии.

Хотя возможно, что в конечном счете в результате применения полностью автоматизированных систем вождения транспортных средств значение многих из упомянутых проблемных вопросов уменьшится, вероятно, что в обозримом будущем целый ряд таких проблем сохранит свою актуальность.

## **ЕЭК ООН обсуждает новые задачи и вызовы<sup>26</sup>**

### **Человеческий фактор**

Человеческий фактор будет играть важную роль во всех ситуациях, когда люди будут взаимодействовать с технологией. В любом случае, этот фактор необходимо учитывать еще на этапе разработки технологии, поскольку именно этот «элемент» оказывает наибольшее влияние на то, в каком виде инновации выйдут на рынок.

### **Ответственность водителей и транспортных средств**

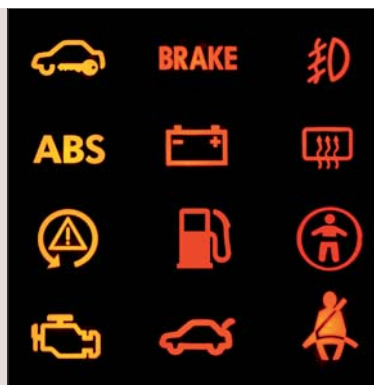
В Конвенции о дорожном движении 1968 года установлены правила, которым обязаны следовать водители. Однако, поскольку водители не всегда действуют по установленным правилам, применяются технические устройства, которые «оказывают поддержку» водителям и помогают им «контролировать ситуацию». В связи с тем, что все большая часть ответственности водителя возлагается на технологии, требуется определить, каким образом происходит распределение обязанностей между технологиями и водителями. По мере того, как транспортное средство берет на себя функции управления, переходит ли к нему ответственность водителя? Поскольку исследования показали, что передача контроля от водителя к транспортному средству происходит в «серой зоне» дублирования функций, то важно свести потребность в такой передаче контроля к минимуму. Кроме того, исключительно важно добиться того, чтобы технологии полностью гарантировали обеспечение контроля над транспортным средством в ситуациях, при которых водитель не может вновь взять контроль на себя или не реагирует на сбой системы.

### **Нормативная структура**

В рамках ЕЭК ООН рабочие группы занимаются своей проблематикой в изоляции друг от друга. В Рабочей группе WP.1 рассматриваются вопросы, касающиеся пользователей дорог, Рабочая группа WP.29 занимается главным образом вопросами технологии транспортных средств, а Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) работает над вопросами дорожной инфраструктуры. Поскольку взаимодействие людей с технологиями становится все более активным и масштабным, очень важно обеспечить более тесное сотрудничество между рабочими группами WP.1 и WP.29. Кроме того, важно прояснить, какое поведение применительно к системам помощи при вождении является «правильным». Когда такие системы должны, например, блокироваться, а когда – отключаться? Далее, должно ли каждое правительство (или каждая договаривающаяся сторона) принимать решение на этот счет, а также в отношении того, какие системы помощи при вождении должны применяться и в какие автомобили их необходимо встраивать? Очевидно, что следует избежать беспорядочной компиляции предписаний национального законодательства и национальных правил и проработать вопросы инфраструктуры, обеспечивающей коммуникации, как адресованные транспортному средству, так и исходящие от него.

### Рабочая нагрузка и поведение оператора

Хотя целью применения автоматизации является уменьшение возможности ошибок и повышение экономичности выполняемых операций, фактически автоматизация не всегда уменьшает рабочую нагрузку операторов, скорее она оказывается в большей мере психологической, чем физической. Кроме того, применение систем автоматизации, обеспечивающее уменьшение вовлеченности оператора в управление транспортным средством, может также уменьшить нагрузку на водителя в плане его «ситуационной осведомленности». При частичной автоматизации рабочая нагрузка оператора распределяется неравномерно и зависит от интенсивности транспортного потока и от профиля дороги. Однако операторы должны понимать, каким образом и когда им следует включать или отключать такие системы. В противном случае оператор может растеряться, что, в свою очередь, чревато стрессовой перегрузкой в обстановке, критически важной для безопасности. Кроме того, зачастую люди приспособливают свое поведение к системам автоматизации способами, которые не были предусмотрены авторами соответствующих систем. Такие способы можно выявить только после фактической установки систем автоматизации.



### Реагирование на предупреждающие сигналы и обратную связь системы

Предупреждающие сигналы могут иметь неожиданные последствия: водители могут не обратить внимание на неявно выраженные и игнорировать назойливо предупреждающие сигналы. Следствием подачи «ложных сигналов» может стать игнорирование водителем тревожного оповещения или отключение вообще системы аварийной сигнализации. В поддающихся регулировке системах индивидуальная адаптация настроек с учетом предпочтений конкретного оператора может вводить в заблуждение других пользователей соответствующих систем.

### Излишнее доверие к системам

Двумя основными причинами дорожно-транспортных происшествий являются отвлечение внимания и неверная оценка обстановки. Излишнее доверие к системе и утрата бдительности оператора могут усугубить соответствующие проблемы.

### Признание систем

В конечном счете от признания водителями и комфорта, создаваемого использованием автоматизированных систем, в решающей степени зависит, будут ли такие системы фактически использоваться. Водители признают систему в тех случаях, когда:

- считают ее полезной;
- практически применяют систему и довольны ее работой;
- находят систему надежной и уверены в ее работе;
- систему также признают, если ей доверяют другие участники дорожного движения.

### Утрата навыков вождения

Водители полностью автоматизированных транспортных средств, в которых полное управление транспортным средством осуществляет автоматика, могут утрачивать базовые навыки вождения. В случае использования частично автоматизированных транспортных средств таких проблем не возникает, поскольку управление такими транспортными средствами осуществляют водители. Водители полностью автоматизированных транспортных средств должны быть достаточно квалифицированными, чтобы в случае полного отказа системы они могли взять управление таким средством на себя; внедрение технологии, обеспечивающей отказоустойчивый режим работы транспортного средства, позволило бы отказаться от этого требования.

## Современный мониторинг усталости профессиональных водителей: значительный прогресс в обеспечении безопасности дорожного движения

**Правила: положения о времени работы и отдыха, установленные в Европейском соглашении, касающемся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)**

Это ощущение приходилось испытывать каждому водителю: почти незаметно подступающая усталость, серьезно угрожающая безопасному вождению транспортного средства. Как показывает статистика, сон за рулем является причиной почти 20% аварий, случающихся на автомагистралях<sup>27</sup>. В

принятом под эгидой ЕЭК ООН Европейском соглашении, касающемся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), содержится призыв обеспечить строгую регламентацию продолжительности периодов управления автомобилем и отдыха водителей грузовых автомобилей и автобусов. Почему так важно принять специальные правила, касающиеся столь очевидной проблемы, как борьба с наступлением усталости? Существует опасное физическое состояние и способность управлять транспортным средством, в отдельных ситуациях могут не отдавать себе отчет в реальном воздействии усталости на их организм. Например, для того, чтобы уровень ситуационной осведомленности водителя оставался на уровне, соответствующем требованиям дорожного движения, общая суммарная продолжительность управления в течение любых двух последовательных недель не должна превышать 90 часов.



### Выполнение требований ЕСТР: цифровой тахограф

Применение цифрового тахографа явилось важным вкладом в практическое осуществления предписаний ЕСТР. Применение этого устройства позволяет повысить эффективность работы водителей, обеспечивая:

- мониторинг периодов управления автомобилем и отдыха профессиональных водителей, производящих международные перевозки;
- регистрацию и хранение данных о работе водителей за рулем и их отдыхе за 28 дней;
- высокую защищенность устройства;
- регистрацию данных, используемых в работе органами администрации перевозчиков;
- соответствие устройства требованиям, предъявляемым правоприменительными органами.

Для стран Европейского союза (ЕС) оснащение новых грузовых автомобилей и автобусов цифровыми тахографами стало обязательным с июня 2006 года, а для других договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, – с 2010 года.



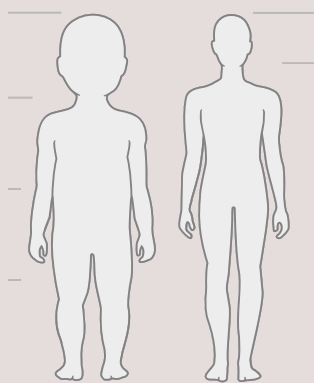
Примеры знаков с изменяющимся сообщением, приведенные в Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах КВТ ЕЭК ООН

### Знаки с изменяющимся сообщением (ЗИС)

ЕЭК ООН продолжает работу по стандартизации дорожных знаков с изменяющимся сообщением, например знаков, излучающих или отражающих свет. Такие знаки должны быть не только легко читаемыми и понятными при любых погодных условиях, но также иметь «срок годности» не менее 10 лет. Современные светодиодные технологии позволяют выполнить это жесткое требование.

## ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

### что у детей относительно большие размеры и вес головы?



Знаете ли вы, что у детей относительно большие, по сравнению с их телом, размеры и вес головы? По этой причине эту категорию «пользователей дорог» следует перевозить в специальных детских удерживающих устройствах, располагая их спиной по ходу движения, чтобы таким образом уменьшить риск серьезной травмы ребенка в случае экстренного торможения.



## Более безопасные транспортные средства

# Цель 7

## Повышение безопасности транспортных средств

### ВВЕДЕНИЕ

### *Моя машина — это я, а мне нужна безопасность*

Водить машину любят многие. В Соединенных Штатах Америки целый ряд разнообразных географических зон страны пересекает «Дорога № 66», по поводу которой сложены легенды и песни. Личная привязанность человека к автомобилю вполне объяснима определенным сходством между ними: у автомобилей есть каркас, функции которого у людей выполняют кости; бензин обеспечивает автомобиль энергией аналогично тому, как жидкости помогают функционировать организму человека; использование водородных кассет или других источников электрической энергии для современных автомобилей и автомобилей будущего можно сравнить с электрической системой сердца, которое «как часы» управляет жизнедеятельностью человека, и в случае возникновения проблем автомобилю нуждаются в осмотре механиком, так же как люди нуждаются в периодическом осмотре врача. Довольно часто люди ощущают «родство» со своим автомобилем, подобно тому, как такие



ассоциации случаются с домашними животными или с другими значимыми для них объектами. Отчасти привязанность людей к некоторым автомобилям может быть объяснена воздействием рекламы, и точно так же пропаганда аспектов безопасности и качественных характеристик автомобилей может создать ореол доверия к соответствующим машинам. Совершенно очевидно, по крайней мере на эмоциональном уровне, что повышение безопасности транспортных средств имеет важное значение.

В практическом плане повышение безопасности транспортного средства способствует снижению риска травмирования или смерти людей в результате дорожно-транспортного происшествия. Человеческий организм проявляет свою «хрупкость», когда ему приходится иметь дело с кинетической энергией, воздействующей на него при сильном столкновении во время серьезной аварии. Во время такой аварии водитель и пассажиры, находящиеся внутри транспортного средства, не только ударяются о его внутреннюю поверхность, но также рискуют получить значительные повреждения внутренних органов в результате драматических перемещений своего тела. К числу используемых в транспортных средствах систем безопасности, защищающих голову от резких смещений при столкновениях, относятся последние разработки проекционных дисплеев на лобовое стекло автомобилей («head-up displays»), которые способствуют улучшению реакции водителя и интерпретации им дорожных ситуаций, и детские удерживающие устройства.

Органы, ведающие вопросами повышения безопасности транспортных средств, должны на постоянной основе учитывать разнообразные достижения, касающиеся такой безопасности. С учетом технического прогресса и признания потребностей различных групп населения, являющихся пользователями дорог, эксперты в области обеспечения безопасности дорожного движения должны определять, каким образом учитывать и реагировать на угрозы безопасности упомянутых групп.

Наконец, по мере открытия все новых государственных границ, развития межконтинентальной торговли и развития поездок, выходящих за пределы страны проживания граждан, задача согласования усилий, направленных на повышение безопасности транспортных средств, становится весьма важной и актуальной. В идеальном варианте автомобиль, приобретенный в одной стране, должен соответствовать тем же стандартам безопасности, что и автомобиль, приобретенный в другой стране. Согласование в глобальном масштабе технических требований, которым должны отвечать транспортные средства, принесет выгоды, связанные с самыми современными технологиями обеспечения их безопасности, на рынках всех стран мира – с низким, средним и высоким уровнем доходов.

## ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

**ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ**

**К Соглашению 1958 года присоединились три и к Соглашению 1998 года – четыре страны**

**За период с 2011 года разработано пять новых глобальных технических правил**

**За период с 2012 года принято девять новых правил Организации Объединенных Наций и свыше 300 поправок в целях приведения существующих и новых соглашений в соответствие с достижениями технического прогресса**

Пользователям дорог важно не только ощущение свободы проезда, но и в конечном счете ощущение своей безопасности. Технические правила, разработанные и администрируемые Всемирным форумом Организации Объединенных Наций, касаются многих возможных аспектов безопасности транспортных средств – от краш-тестов до испытаний тормозов и качества ремней безопасности. Всемирный форум разработал 135 правил Организации Объединенных Наций, касающихся безопасности транспортных средств, которые регулярно обновляются с учетом технического прогресса, и объединил их с 16 глобальными техническими правилами Организации Объединенных Наций, поддерживающими режимы самостоятельной сертификации. Разумеется, защита от столкновений транспортных средств имеет важное значение; соответственно, важную роль в повышении безопасности транспортного средства играет также его конструкция.

Хотя Всемирный форум (КВТ WP.29) является постоянно действующей рабочей группой в институциональной структуре Организации Объединенных Наций, наделенной конкретным мандатом и имеющим свои правила процедуры, фактически он действует как подлинный глобальный форум, открытый для обсуждения правил, касающихся транспортных средств. Любое государство – член Организации Объединенных Наций и любая региональная экономическая интеграционная организация, созданная государствами – членами Организации Объединенных Наций, могут в полной мере участвовать в деятельности Всемирного форума и могут стать договаривающейся стороной администрируемых Форумом соглашений в области транспортных средств.

Правительственные и неправительственные организации также могут в консультативном качестве принимать участие в работе КВТ WP.29 или вспомогательных рабочих групп этого органа.

В сессиях Всемирного форума принимают участие свыше 120 представителей, и его деятельность транспарентна: все его повестки дня, рабочие документы и доклады имеются в открытом доступе. Новшества, касающиеся транспортных средств, и меры обеспечения их безопасности инкорпорируются в глобальные регуляторные рамки, обслуживаемые ЕЖ ООН, а именно в соглашения 1958, 1997 и 1998 годов. Всемирный форум разработал технические правила для целого ряда отраслевых стандартов, в том числе касающихся подушек безопасности, устройств для защиты от боковых ударов, антиблокировочных тормозных систем, мотоциклетных шлемов, ремней безопасности автомобилей, лобового остекления и огнестойкости транспортных средств. Форум также активно работает над детскими удерживающими системами, системами защиты от «хлыстовых» травм, системами аварийной защиты при фронтальных/боковых/задних ударах, над системами ремней безопасности и их креплениями и над защитой от поражения электрическим током в электрических и гибридных транспортных средствах.



## ЕЖ ООН и безопасность транспортных средств

### Системы электронного контроля стабильности

Благодаря усилиям ЕЖ ООН в области систем электронного контроля стабильности, позволившим принять правила Организации Объединенных Наций № 13 и № 13-Н, легковые и грузовые автомобили могут избежать переворачивания, заноса или потери управляемости. Фактически применение системы электронного контроля стабильности может привести к снижению аварийности транспортных средств на 50%.

### Современные антиблокировочные тормозные системы

В администрируемой ЕЖ ООН инновационной системе АСЭТ применяются сенсоры, позволяющие определять расстояние, на котором находятся транспортные средства или иные препятствия перед другим автомобилем, движущимся по данной дороге, и выявлять ситуации, при которых расстояние между транспортными средствами и их отно-

сительные скорости могут предвещать предстоящее столкновение между ними. С 2013 года наличие таких систем обязательно на всех новых автобусах и на большегрузных транспортных средствах. В Европейском союзе правило № 131 Организации Объединенных Наций относительно официального утверждения механических транспортных средств в отношении АСЭТ принято за основу при утверждении соответствующих систем.

### Система предупреждения о выходе из полосы движения

Рабочая группа WP.29 КВТ ЕЭК ООН приняла Правило № 130, направленное на значительное уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий, вызванных тремя факторами: ошибками, отвлечением внимания и сонливостью водителя. Система предупреждения о выходе из полосы движения (СПВД) предупреждает водителя о непреднамеренном выезде транспортного средства из занимаемой им полосы движения. Указанное правило Организации Объединенных Наций было принято в целях обеспечения единообразных предписаний, касающихся утверждения механических транспортных средств, оснащенных указанной системой, и применяется в отношении новых автобусов и грузовых автомобилей.

### Конструкция транспортного средства

Важной функцией Всемирного форума является разработка ориентированных на практическое применение технических норм, не содержащих конкретных предписаний в отношении конструкции транспортных средств. Эти нормы должны применяться в процессе строительства транспортных средств и касаются, в частности:

- усиления противопожарной безопасности городских и междугородных автобусов;
- надстроек на городских и междугородных автобусах;
- систем непрямого обзора (зеркала и мониторинговые камеры) для грузовых машин и автобусов;
- безопасности материалов остекления (например, закаленного стекла, ламинированного стекла, стекла с проволокой или жесткого пластика, применяемых для производства лобовых стекол и других частей).

## Малозумные транспортные средства

Рабочая группа WP.29 КВТ ЕЭК ООН работает над новым глобальным техническим правилом, касающимся малозумных транспортных средств. Использование транспортных средств с электрическим приводом способствует уменьшению зашумленности и загрязнения атмосферного воздуха, но для пешеходов (особенно для лиц с нарушением зрения) и велосипедистов снижение шумности транспортных средств создает определенные неудобства. В этой связи необходимо разработать новое глобальное техническое правило в отношении систем звукового предупреждения о присутствии электрических или гибридных транспортных средств.

## Периодические технические осмотры

Рабочая группа WP.29 КВТ ЕЭК ООН активно работает над проблемой неудовлетворительного технического обслуживания транспортных средств, из-за которого происходит значительное число дорожно-транспортных происшествий. Поломка любой из множества частей или нарушение любой рабочей комбинации частей может вывести транспортное средство из строя или вызвать события, ведущие к дорожно-транспортному происшествию. Известно, что технические дефекты являются причиной свыше 5% всех дорожно-транспортных происшествий<sup>28</sup>. В настоящее время вопросы технических осмотров автобусов и грузовых машин регулируются Соглашением о принятии единообразных условий для периодических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров 1997 года; проводится подготовительная работа по распространению действия указанного Соглашения на легковые автомобили и небольшие фургоны. Хотя к настоящему времени к указанному Соглашению присоединилось небольшое число стран, ЕЭК ООН убеждена в том, что это обстоятельство можно использовать для расширения практики периодических осмотров транспортных средств<sup>29</sup>.



*Организованная Рабочей группой WP.29 КВТ ЕЭК ООН демонстрация малозумных механизмов, которыми могут быть оснащены «бесшумные автомобили»*

## ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

### что применение проекционного дисплея на лобовом стекле может создавать трудности для водителя?

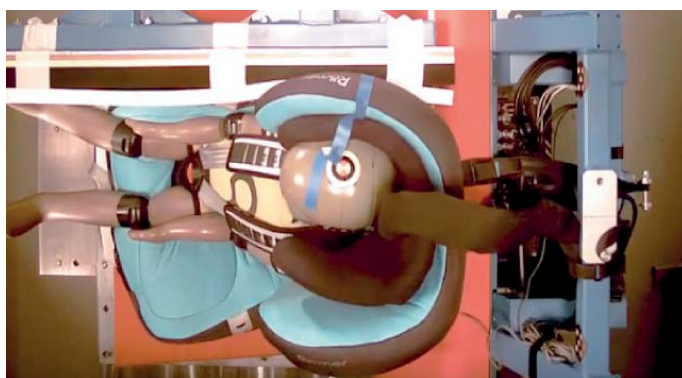


Если водителю создать возможность получать водительскую информацию, не обращая взгляд на приборную доску или консоль, то это поможет ему не отрывать взгляд от дороги и тем самым способствовало бы уменьшению числа дорожно-транспортных происшествий. Однако оппоненты технологии «проекционного дисплея на лобовом стекле» считают, что фактически графические изображения на прозрачном цветном виртуальном экране на лобовом стекле представляют собой дополнительный фактор, отвлекающий внимание водителя, и без того перегруженного водительской информацией<sup>30</sup>.

В настоящее время проекционные дисплеи уже применяются на некоторых автомобилях, и вероятно, что масштабы их использования будут возрастать, но многие

водители не знают о наличии упомянутой технологии. Вполне возможно, что с течением времени эта ситуация изменится, поскольку система проекционных дисплеев уже широко используется в самолетах и в видеоиграх.

Согласование проецируемых на виртуальный экран условных обозначений и их расположения на экране может быть выполнено Всемирным форумом путем внесения поправок в Правило № 121 Организации Объединенных Наций о расположении и идентификации ручных органов управления, контрольных сигналов и индикаторов.



Детские удерживающие системы, выполненные в соответствии с Правилом № 129, обеспечивают надежную защиту

## ЕЭК ООН и безопасность пассажиров автомобилей

### Усовершенствованные детские удерживающие системы: обеспечение защиты при боковых столкновениях

В 2012 году Рабочая группа WP.29 КВТ ЕЭК ООН добавила в Соглашение 1958 года важную норму – Правило № 129 Организации Объединенных Наций, направленную на обеспечение детскими удерживающими системами более эффективной защиты в случае бокового удара в автомобиль. Было определено, что решающее условие адекватной защиты в такой ситуации является удержание головы ребенка от бокового смещения,

и с тех пор это стало новым требованием, связанным с уменьшением травмирования детей в результате боковых столкновений.

### Защита пассажиров и водителя транспортного средства

Рабочая группа WP.29 КВТ ЕЭК ООН разрабатывает поправки к правилу Организации Объединенных Наций, касающемуся лобовых столкновений, с уделением особого внимания защите пожилых пассажиров, женщин, а также структурным элементам транспортного средства в целях повышения его безопасности и защиты других участников дорожного движения.

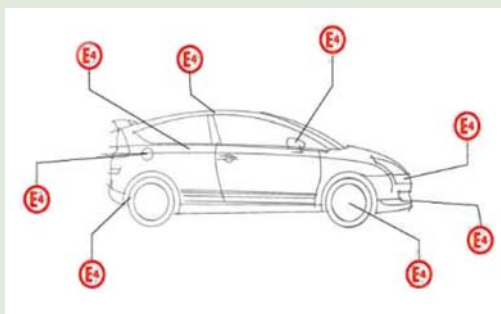
### Боковой удар о столб

В тех случаях, когда транспортное средство ударяется о дерево или столб боком, соответствующему средству наносится значительный ущерб, и в большинстве случаев лица, находившиеся в нем, получают серьезные травмы или погибают. Боковые части транспортного средства являются наиболее слабыми частями его конструкции. В порядке реагирования на этот проблемный аспект пассивной безопасности транспортного средства было разработано и принято Глобальное техническое правило № 14 Организации Объединенных Наций по защите от бокового удара о столб.



# ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

Вы встретите знак **(E1)** на многих частях транспортного средства, и его наличие повышает безопасность транспортных средств



Приложение 2  
Размещение знака официального утверждения



$a = 12 \text{ мм (мин.)}$

Вышеуказанный знак официального утверждения, проставленный на пневматической шине, свидетельствует о том, что соответствующий тип шин утвержден в Нидерландах (E 4), номер утверждения – 002439. Первые две цифры номера утверждения указывают на то, что утверждение было произведено в соответствии с предписаниями Правила № 54 в его первоначальной формулировке.

В следующий раз, когда вы будете садиться в автомобиль, прежде чем пристегиваться ремнем безопасности, внимательно рассмотрите его: вы увидите на нем кружок с отпечатанной в нем прописной буквой «Е». Как и большинство людей, вы можете не знать, что наличие этой буквы означает, что Рабочая группа WP.29 KBT ЕЭК ООН позаботилась о вашей безопасности. Буква «Е» означает, что ремни безопасности в вашем автомобиле, как и все ремни безопасности в предлагаемых на рынке автомобилях, соответствуют высоким стандартам, установленным ЕЭК ООН на основе международного соглашения. Этот знак наносится также на многие другие части и детали как внутри, так и снаружи вашего автомобиля, такие как шины, крышка топливного бака, колпаки колес, фары, зеркала, детские кресла (и даже крепления детских кресел); этот знак наносится и на мотоциклетные шлемы. В ЕЭК ООН знак «Е» интерпретируют как означающий «высокое качество».

Кроме того, знак «Е» означает, что соответствующие части сертифицированы в соответствии с положениями принятого в 1958 году Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей. За период, прошедший с 1958 года, указанное Соглашение обновлялось и в него вносились поправки, учитывающие инновационные технические решения, а также результаты научных исследований и анализа статистической информации. Соглашение 1958 года установило рамки, в соответствии с которыми договаривающиеся стороны выполняют общий для них набор технических предписаний и рекомендаций, касающихся предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах. Это означает, что там, где предусмотрен винт из стали, его нельзя заменить дешевым винтом из жести. В настоящее время участниками указанного Соглашения являются 49 договаривающихся сторон. Каковы результаты применения этого Соглашения? Все автомобили, производимые или продаваемые в участвующих в Соглашении странах, должны соответствовать согласованным и универсально высоким стандартам качества и безопасности.



Более безопасные транспортные средства

## Цель 8

### Обеспечение безопасной перевозки грузов

#### ВВЕДЕНИЕ

*Безопасность больших грузов зависит от небольших деталей*



Как правило, грузы являются крупными по своим размерам и тяжелыми, и их перевозка при любых условиях дорожного движения сопряжена с дополнительным риском. Во многих ситуациях указанный риск многократно увеличивается с учетом ущерба, который груз может нанести в случае аварии.

Соответственно, при рассмотрении общих вопросов безопасности дорожного движения вопросы, касающиеся грузов, заслуживают особого внимания. Многие проблемные ситуации и аварии

при транспортировке грузов обусловлены неправильным размещением грузов внутри грузовых транспортных единиц, например недостаточным закреплением груза, превышением установленных предельно допустимых параметров груза и неправильным декларированием содержимого груза. В Руководящих принципах крепления груза содержатся весьма подробные инструкции, устанавливающие, например, что лица, ответственные за погрузку, должны определить необходимое число противоскользких подставок и других материалов для крепежа груза, таких как поддоны и краевые протекторы<sup>31</sup>.

Риски аварий, связанных с перевозкой грузов, вызывают большую озабоченность, поскольку их жертвами могут быть не только поставщики грузов и работники, осуществляющие их транспортировку, но также и обычные граждане, не имеющие никакого контроля над загрузкой грузовых транспортных единиц. В условиях международных перевозок грузов наличие мер безопасности, применяемых на трансграничной основе и способствующих согласованию соответствующей практики, позволяет повысить безопасность дорожного движения.

#### ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

##### ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

**Пересмотренные рекомендации по безопасной укладке грузов в грузовые транспортные единицы и по обработке интермодальных транспортных единиц.** Текст Руководящих указаний имеется на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках.

Масштабы использования грузовых транспортных единиц (обычно в виде контейнеров) в торговле в национальных, региональных и международных масштабах постоянно увеличиваются. И, к сожалению, несмотря на наличие актуальных и качественных примеров руководящих указаний по вопросам размещения грузов, аварии, связанные с плохо закрепленными или перегруженными контейнерами, продолжают случаться. Рабочая группа КВТ ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), в рамках которой работают национальные эксперты государств – участников ЕЭК ООН и другие заинтересованные субъекты, является основным форумом для обмена технической, правовой и политической информацией, а также эффективной практикой развития комбинированных и интермодальных перевозок на панъевропейском уровне. В последние годы одной из основных задач этой Рабочей группы является распространение информации о передовом опыте безопасного размещения и закрепления грузов, а также разгрузки грузовых транспортных единиц. В цели Рабочей группы входит также оказание благотворного влияния на транспортные операции по всей интермодальной транспортной цепи, выработка руководящих указаний, касающихся разработки политики и развития инфраструктуры сектора интермодальных перевозок, а также практической работы и передового опыта транспортной логистики.

## Глобальный Кодекс практики по укладке грузов в интермодальные грузовые транспортные единицы (ГТЕ) и по обработке ГТЕ

КВТ ЕЭК ООН приступил к пересмотру рекомендаций по безопасной укладке грузов в грузовые транспортные единицы, такие как контейнеры и другие грузовые транспортные единицы, совместно с Международной морской организацией и Международной организацией труда, и первый пересмотренный вариант рекомендаций был опубликован в 1997 году. В самой последней версии (2014 года) глобального факультативного Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) содержится комплексная информация и приведены конкретные ссылки, касающиеся всех аспектов погрузки и закрепления грузов в контейнерах и в других видах транспорта, используемых в интермодальных перевозках. Указанный Кодекс практики учитывает требования всех видов внутреннего транспорта государств.

Положения Кодекса ГТЕ применимы к транспортным операциям на всем протяжении маршрута интермодальной перевозки груза и его рекомендации адресованы не только лицам, ответственным за погрузку и разгрузку грузов, но также лицам, принимающим и разгружающим ГТЕ. В Кодексе рассматриваются, в частности, такие вопросы, как проверка груза при отправке и по его прибытии (соответственно, до отправки груза или до его разгрузки), учет требований фитосанитарии, вопросы подготовки специалистов и укладки опасных грузов.

Рекомендации Кодекса адресованы непосредственно лицам, осуществляющим погрузку и разгрузку грузов, поскольку результаты их работы напрямую оказывают влияние на одну или несколько из следующих групп:

- водители автотранспортных средств и другие участники дорожного движения при перевозке грузовых транспортных единиц автомобильным транспортом;
- работники железнодорожного транспорта и другие лица при перевозке грузовых транспортных единиц по железной дороге;
- члены экипажей судов внутреннего плавания при перевозке грузовых транспортных единиц по внутренним водным путям;
- сотрудники терминалов, обеспечивающие перевалку грузовых транспортных единиц с одного вида транспорта на другой;
- докеры, осуществляющие погрузку или выгрузку грузовых транспортных единиц;
- члены экипажей морских судов, осуществляющих перевозку грузовых транспортных единиц;
- официальные лица, в обязанности которых входит инспекция грузов;
- работники, осуществляющие разгрузку грузовых транспортных единиц.

Хотя рекомендации Кодекса не носят обязательного характера, география их применения постоянно расширяется. С 2016 года они станут обязательными к исполнению в Южной Африке и уже в настоящее время применяются во многих странах мира. Рабочая группа WP.24 КВТ ЕЭК ООН будет отслеживать применение рекомендаций Кодекса, чтобы оценить их влияние на показатели аварий в этой области.



## **ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ**

**что от того, каким образом осуществляется перевозка людей, домашних животных и грузов, зависит безопасность дорожного движения?**

Статья 30 Конвенции о дорожном движении 1968 года устанавливает, что любой груз должен быть размещен на транспортном средстве, в том числе на мотоцикле, таким образом, чтобы не ограничивал видимости и обзорности, не нарушал устойчивости транспортного средства и не затруднял управления им.

Необходимо также позаботиться и о перевозке домашних животных. Например, собак следует перевозить в специальных клетках, но их также можно перевозить с использованием привязных ремней безопасности или располагать за перегородкой, с тем чтобы в случае резкого торможения они не были травмированы сами или не превратились в летящий объект, подвергаящий смертельной опасности окружающих их лиц.

Знаете ли вы, что в случае аварии риск смерти человека на переднем сиденье автомобиля увеличивается в пять раз, если пассажиры на задних сиденьях оказались не пристегнутыми ремнями безопасности? Поэтому так важно пристегивать ремни безопасности – особенно на задних сиденьях.



*Вы можете определить, кто на этих картинках соблюдает нормы безопасности при перевозке грузов?*



## Обеспечение безопасности при перевозке опасных грузов

### ВВЕДЕНИЕ

#### *Опасности, связанные с перевозкой опасных грузов*

Если пользователи автомобильных дорог считают, что опасные грузы редко перевозят по используемым ими дорогам, то они ошибаются. Кто знал, что парфюмерные изделия и некоторые продукты для чистки и уборки жилых помещений относятся к числу «опасных грузов»? Автомобильный транспорт обеспечивает значительную часть работы по распределению товаров, и поскольку существует мало дорог, специально предназначенных для перевозки опасных грузов, то опасные грузы приходится перевозить по дорогам общего пользования.



На основании этого факта со всей определенностью следует вывод, что грузовые машины, осуществляющие перевозки опасных химических веществ, могут переворачиваться на автомагистралях, вызывая прямые человеческие жертвы и создавая дополнительные угрозы, связанные с характеристиками их опасных грузов. Соответственно, необходимо принимать надлежащие меры безопасности при подготовке грузов к перевозке, а также правильно этикетировать или маркировать опасные материалы, чтобы в случае аварии сотрудники аварийно-спасательных служб могли незамедлительно приступить к ликвидации ее последствий. Безусловно, перевозки опасных грузов должны быть строго регламентированы, с тем чтобы свести к минимуму ущерб, наносимый в случае аварий людям, имуществу, окружающей среде и используемым для перевозки транспортным средствам или другим объектам или продуктам.

В предписаниях в отношении перевозки опасных грузов речь идет не только о понятных требованиях, касающихся классификации, маркировки, документального оформления и упаковки опасных грузов, но также и о более глубоких вопросах. В них рассматриваются, в частности, вопросы производства и эксплуатации соответствующих транспортных средств, в том числе их тормозных систем, устройств для ограничения скоростного режима и применяемых систем электрооборудования; способы и условия перевозки опасных грузов, например, взрывчатых веществ; способы обеспечения пожаробезопасности и, совершенно естественно, сроки и порядок проведения инспекционных осмотров.

Как и в большинстве других аспектов обеспечения безопасности дорожного движения, определенную роль играет и более широкий контекст, в котором осуществляются перевозки опасных грузов. Причинами катастрофы могут быть как плохая инфраструктура, так и неудовлетворительные дорожные знаки, неадекватная подготовка и усталость водителей. Кроме того, наличие различных противоречащих друг другу национальных правил, применяемых к различным видам транспорта, может мешать международной торговле химической продукцией и опасными товарами или затруднять такую торговлю и делать ее небезопасной. На перевозку опасных грузов распространяются также ряд других типов правил, таких как правила обеспечения безопасности на рабочем месте, защиты потребителей, хранения товаров и защиты окружающей среды.

Поэтому обеспечение безопасности при перевозке опасных грузов является одной из важных и постоянных целей деятельности по обеспечению общей безопасности дорожного движения. Деятельность на этом направлении не только способствует повышению информированности соответствующих органов власти относительно мер, необходимых для надлежащей обработки соответствующих грузов, но и помогает защитить как лиц, непосредственно участвующих в организации перевозки опасных грузов, так и лиц, которые могут подвергаться соответствующей опасности при нахождении на дороге.

## ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

**ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ**

**Вступление в силу поправок к частям 6, 7, 8 и 9 Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)**

**Подписание нескольких многосторонних соглашений между договаривающимися сторонами ДОПОГ**

Более 50 новых подписантов ДОПОГ за 2014 и 2015 годы, что позволило ввести в действие поправки, которые предполагалось ввести в силу в подписавших Соглашение странах в 2017 году

**Реализация проектов и испытаний, касающихся средств телематики**

Проекты и испытания реализуются в реальных условиях с целью выработки системы, способной к взаимодействию

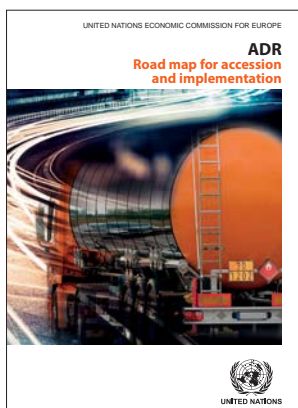
Дорожно-транспортные происшествия при перевозке опасных грузов наносят значительный материальный ущерб, приводят к человеческим жертвам, вызывают дискуссии в обществе, широко освещаются в средствах массовой информации и за ними следуют обещания принять меры по недопущению соответствующих аварий в будущем. Тем не менее риски дорожно-транспортных происшествий такого рода, особенно в развивающихся странах, по-прежнему вызывают серьезную озабоченность, поскольку они связаны с целым рядом факторов, в том числе с процессами индустриализации, технического прогресса, появления новых веществ и материалов, увеличения числа автомобилей и усложнения условий дорожного движения, с неудовлетворительной дорожной инфраструктурой, отсутствием адекватных дорожных знаков и, что очень важно, недостаточной подготовкой водителей и влиянием усталости водителей (в связи с отсутствием или неадекватным исполнением законодательных норм, ограничивающих допустимое время вождения).

Учет всех этих факторов осуществляется в рамках администрируемого ЕЭК ООН Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), действующего с 1957 года. В ДОПОГ рассматриваются вопросы эксплуатации и строительства соответствующих транспортных средств (тормозных систем, устройств ограничения скоростного режима, электрооборудования, противопожарной защиты), а также вопросы технического осмотра транспортных средств.

В ДОПОГ через каждые два года вносятся поправки для учета достижений технического прогресса, отдельных конкретных событий или озабоченностей политического характера, появления на рынке новых опасных материалов, наличия новых способов обеспечения безопасности (упаковки, цистерн, транспортных средств), а также для учета уроков, извлеченных в связи с имевшими место авариями.

КВТ ЕЭК ООН и Комитет экспертов Экономического и Социального Совета (ЭКСОС) по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции работают в тесном сотрудничестве с другими организациями, такими как Международная морская организация, Международная организация гражданской авиации, Международное агентство по атомной энергии, Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам и Центральная комиссия судоходства по Рейну. Благодаря указанному сотрудничеству, когда в этом возникает необходимость, соответствующие поправки одновременно вносятся и в другие международные правовые документы, регулирующие перевозку опасных грузов другими видами транспорта, и таким образом удается избежать возникновения технических барьеров, препятствующих международным мультимодальным перевозкам.

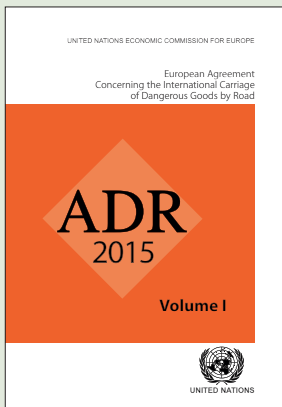
ЕЭК ООН также осуществляет административное управление глобальными механизмами Организации Объединенных Наций, предназначенными для согласования правил перевозки опасных грузов, применимых к пяти основным видам транспорта: воздушному, морскому, автомобильному, железнодорожному и внутреннему водному транспорту. Кроме того, в функции упомянутых механизмов входит многосекторное согласование критериев классификации опасности веществ и инструментов оповещения об опасности (при транспортировке, в целях обеспечения безопасности на рабочем месте, в целях безопасности потребителей и в целях защиты окружающей среды).



## «Дорожная карта» ДОПОГ: выработанное ЕЭК ООН руководство по вопросам присоединения и выполнения

«Дорожная карта» ДОПОГ, разработанная ЕЭК ООН и опубликованная в 2013 году, широко используется в ходе многих рабочих совещаний, организуемых ЕЭК ООН в целях развития потенциала и повышения информированности участников. В этом документе описаны действия, которые необходимо предпринять для присоединения к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и для выполнения положений этого соглашения. Хотя из названия следует, что это европейское соглашение, оно может применяться во всем мире и открыто для присоединения всех государств – членов Организации Объединенных Наций. В «Дорожной карте» содержится рекомендация обеспечить согласование норм действующего национального законодательства и правил, регулирующих перевозку опасных грузов, с положениями ДОПОГ.

## ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ



### что публикация «ДОПОГ» – один из «бестселлеров» Организации Объединенных Наций?

ДОПОГ – это единственный международный юридический документ, в котором подробно рассматриваются все аспекты безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом. Европейское соглашение ДОПОГ открыто для присоединения всех государств – членов Организации Объединенных Наций.

## Телематика: переход от бумажных носителей информации к более быстрым и эффективным средствам передачи информации

Недавно договаривающиеся стороны ДОПОГ согласовали системную архитектуру для телематики (передачи компьютеризованной информации) в контексте перевозки опасных грузов. Передача информации с применением средств телематики может повысить безопасность и сохранность перевозки опасных грузов, и от этого получают выгоды, в частности, грузоотправители, операторы транспортных компаний, аварийно-спасательные службы, правоприменительные и регулирующие органы. В настоящее время проводится работа по организации эффективного использования согласованной архитектуры для обеспечения связи между всеми заинтересованными сторонами каждой операции по перевозке опасных грузов.

## Профессиональная подготовка водителей и консультантов по вопросам безопасности

### Подготовка водителей

Требования к обучению и экзаменам водителей основаны на содержании ДОПОГ. Каждые пять лет предусматривается обучение водителей в порядке повышения квалификации и они вновь сдают квалификационные экзамены.

### Консультанты по вопросам безопасности

В ДОПОГ предусмотрено, что каждое предприятие, деятельность которого касается перевозки, упаковки, погрузки, заправки или разгрузки опасных грузов, должно официально назначать одного или нескольких консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов. Такие консультанты должны проходить необходимую подготовку и после сдачи экзаменов получать соответствующий сертификат.

## Автодорожные тоннели: особые правила проезда транспортных средств, перевозящих опасные грузы

В ДОПОГ установлены категории опасных грузов, провоз которых через определенные типы тоннелей регулируется специальными процедурами, а также дорожные знаки, обозначающие соответствующие ограничения на проезд через автодорожные тоннели транспортных средств, перевозящих опасные грузы. После крупного пожара с трагическими последствиями в европейском тоннеле Монблан КВТ ЕЭК ООН также разработал комплексный каталог мер, которые должны применяться при движении в тоннелях, включающий в себя 10 мер, касающихся участников дорожного движения, 16 мер, касающихся операторов, отвечающих за эксплуатацию тоннелей, 11 мер, касающихся инфраструктуры, и 6 мер, касающихся транспортных средств.



## Уведомления о происшествиях и авариях, связанных с опасными грузами

В ДОПОГ предусматривается уведомление компетентных органов страны, на территории которой имело место какое-либо дорожно-транспортное происшествие или авария при перевозке опасных грузов. В настоящее время Рабочая группа по перевозке опасных грузов КВТ ЕЭК ООН разрабатывает и тестирует новую пилотную базу данных договаривающихся сторон ДОПОГ в целях консолидации информации, относящейся к перевозке опасных грузов, и предлагает новую «дорожную карту» для использования такой базы данных в целях управления рисками в контексте внутренних перевозок опасных грузов. В партнерстве с Европейским железнодорожным агентством КВТ проводит рабочие совещания в целях согласования подхода к управлению рисками на всех видах внутренних перевозок на основе имеющихся данных, моделей и применяемых инструментов, процессов и методов принятия решений.

## Требования, касающиеся уведомления об опасностях



Комитет экспертов ЭКОСОР по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции принимает решения о маркировке, этикетировании и/или размещении информационных табличек на перевозимых грузах и на транспортных средствах, а также конкретно указывает, какая информация должна содержаться в уведомлениях, предоставляемых перевозчикам и работникам аварийно-спасательных служб. На упаковках или на грузовых транспортных единицах должны размещаться маркировка или информационные таблички с указанием опасного вещества в соответствии с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов и с Согласованной на глобальном уровне системой классификации опасности и маркировки химических веществ (СГС), применимыми к транспортному сектору. На задней и на передней стороне транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, должны размещаться таблички «Опасный груз» оранжевого цвета. При перевозке транспортным средством сухого груза насыпью или жидкостей в цистернах на оранжевой табличке должны быть указаны: в верхней части – идентификационный номер, указывающий на опасность или несколько видов опасности груза, а в нижней части таблички – число, присвоенное Организацией Объединенных Наций соот-

ветствующему конкретному опасному грузу. Эта информация позволяет аварийно-спасательным службам в случае аварии незамедлительно и эффективно приступить к первоначальным операциям по ликвидации последствий аварии.

### ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

### что ЕЭК ООН помогает быстро идентифицировать опасность?



Оранжевые таблички «Опасный груз», устанавливаемые на передней и задней частях транспортного средства, содержат информацию о типе опасности и о перевозимом веществе. Число 80 в верхней половине оранжевой таблички означает «коррозионное или слабокоррозионное вещество», а номер 1789 в нижней половине указанной таблички означает «соляная кислота».





## Реагирование на ситуации, вызванные дорожными авариями

### Цель 10

#### Смягчение последствий дорожных аварий

##### ВВЕДЕНИЕ

*Когда пересечение границ не радует*



Следствием дорожных аварий являются не только физические травмы; зачастую они нарушают психику участников аварий, и их последствия сказываются на целом ряде других лиц, имеющих какое-либо отношение к аварии. Медицинское реагирование на ситуации, вызываемые дорожными авариями, заключается в приведении в действие служб экстренной медицинской помощи и мобилизации групп медицинских работников для оказания срочной помощи пострадавшим участникам дорожного движения либо непосредственно на месте аварии, либо после их доставки в медицинское учреждение. Нетравмированные участники дорожного движения должны вести себя надлежащим образом, даже в самой трудной ситуации на месте аварии.

мированные участники дорожного движения должны вести себя надлежащим образом, даже в самой трудной ситуации на месте аварии.

Последующее обслуживание и уход за пострадавшими в дорожной аварии могут быть более основательными и продолжительными по времени. Такие услуги могут включать в себя предоставление социальной помощи участникам дорожного движения, получившим серьезные травмы или ставшим инвалидами. Кроме того, зачастую семьи, потерявшие в результате аварии одного из своих членов, нуждаются в психологической и юридической поддержке.

Как правило, национальные системы и программы, если таковые имеются, функционируют эффективно в пределах своей соответствующей юрисдикции. Однако при современных широких масштабах международных поездок и перевозок решение вопросов, связанных с послеаварийными исками, обязательствами и другими проблемами за границами своей страны может оказаться трудной задачей. Направление деятельности, предусматривающее смягчение последствий дорожно-транспортных происшествий, – например, путем обеспечения взаимного признания странами национальных страховых полисов – играет исключительно важную роль в деле смягчения бремени, которое ложится на национальные страховые компании и на пострадавших участников дорожного движения.

##### ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

Целый ряд международных органов в области здравоохранения, и в частности Всемирная организация здравоохранения, наделен полномочиями разрабатывать международные программы оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожных аварий, и более долгосрочной психологической поддержки семьям, пострадавшим в результате таких аварий, и лицам, ставшим в результате аварий инвалидами. Со своей стороны, КВТ ЕЭК ООН занимается вопросами, связанными с урегулированием послеаварийных исков и обязательств. Это область исключительно сложных вопросов, но усилия ЕЭК ООН на этом направлении благоприятны для пользователей соответствующих услуг, поскольку благодаря этим усилиям многие трудные, запутанные и кажущиеся непостижимыми послеаварийные процедуры становятся более легкими для всех их участников.

##### ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Расширение охвата системы «Зеленая карта» на новые страны

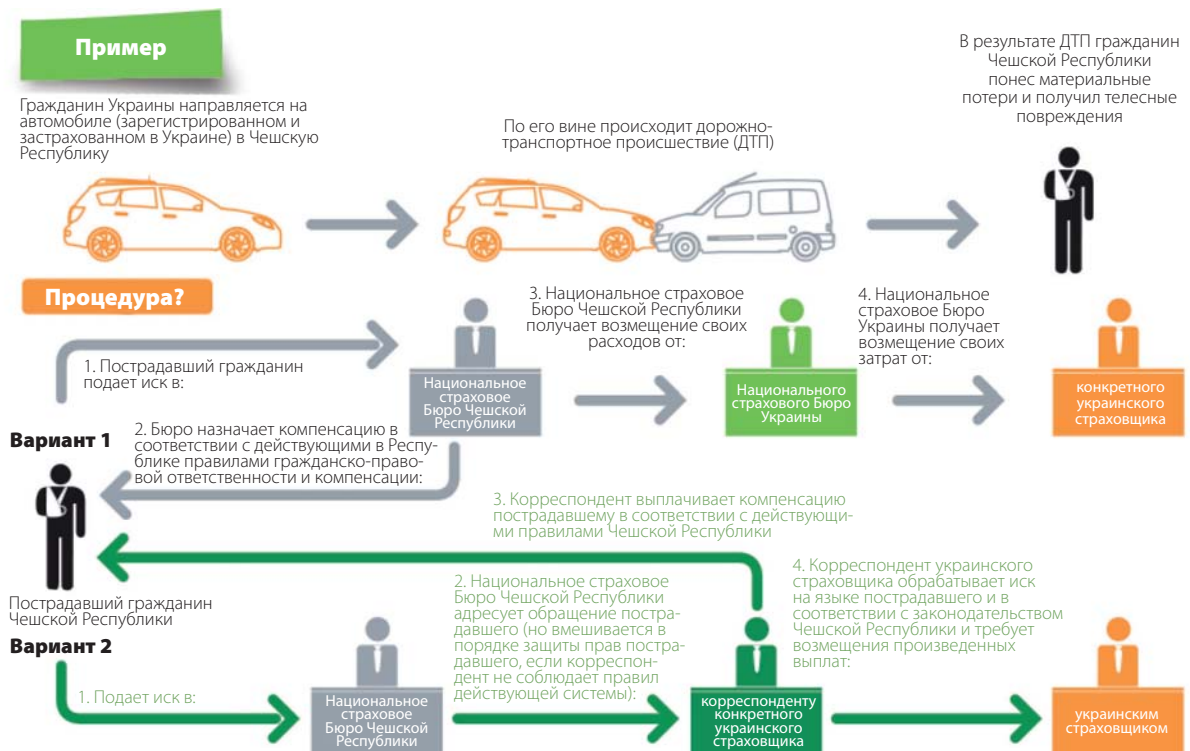
К системе присоединился Азербайджан

Прогресс в принятии Правил ООН о системах вызова экстренных оперативных служб

## Система «Зеленая карта»

**Эта система оказывает влияние на поведение и обеспечивает защиту автомобилистов**

КВТ ЕЖК ООН признает важное значение защиты автомобилистов, особенно в контексте расширения масштабов поездок через международные границы. Что касается последствий аварий при таком сценарии развития событий, то страхование ответственности перед третьими лицами играет исключительно важную роль в урегулировании неизбежных сложностей и проблем, возникающих в результате аварии. Система «Зеленая карта»<sup>32</sup>, соглашение о которой вступило в 1953 году, была закреплена в Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок КВТ ЕЖК ООН № 4. Участниками указанной системы, функционирующей как механизм защиты жертв дорожно-транспортных происшествий, случившихся за пределами их собственной страны или связанных с иностранными водителями, находившимися на территории страны указанных жертв, являются 47 государств-членов, представленных 46 национальными страховыми Бюро.



«Зеленая карта» представляет собой международный страховой сертификат, принимаемый во всех участвующих в соответствующей системе странах; наличие этого сертификата свидетельствует о том, что посещающий страну владелец автотранспортного средства имеет по крайней мере минимальное обязательное страховое покрытие гражданско-правовой ответственности, установленное законодательством посещаемой страны.

За оперативное управление и текущую деятельность учрежденной ЕЖК ООН системы страхования «Зеленая карта» отвечает Совет Бюро «Зеленая карта».

## Система вызова экстренных оперативных служб

Действующие в Европейском союзе системы вызова экстренных оперативных служб позволяют сберечь до 2 500 человеческих жизней в год. По некоторым подсчетам, наличие таких систем позволяет ускорить время реагирования экстренных служб примерно на 40% в городских районах и до 50% – в других местах. В глобальных масштабах необходимо обеспечить полную взаимодополняемость систем определения местоположения и сетей мобильной телекоммуникации. В контексте этой необходимости Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств проводит работу по согласованию технических требований на основе практических тестов и планирует утвердить правило относительно систем вызова экстренных оперативных служб.

### ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

#### что ЕЭК ООН создала систему страхования «Зеленая карта»?

Каждый год в Европе происходит более 400 000 дорожно-транспортных происшествий, участниками которых являются владельцы автотранспортных средств различных стран, участвующих в системе страхования «Зеленая карта». То есть каждый день случается свыше 1 000 таких происшествий.

Владельцы автотранспортных средств, попавшие в ДТП в своей стране по вине транспортного средства, зарегистрированного в другой стране, могут получить компенсацию за причиненный ущерб через механизм системы «Зеленая карта». Национальное страховое Бюро пострадавшего владельца автотранспортного средства урегулирует претензии пострадавшего в соответствии с национальным законодательством страны происшествия. В свою очередь это Бюро воспользуется своим правом предъявления соответствующего иска страховщику владельца транспортного средства, по вине которого произошло ДТП (с более подробной информацией можно ознакомиться на веб-сайте Совета Бюро «Зеленая карта» [www.cobx.org](http://www.cobx.org)).

Деятельность системы «Зеленая карта» направлена на достижение двух следующих целей:

- облегчение процедуры пересечения национальных границ: автомобилистам нет необходимости оформлять национальные договоры страхования в каждой посещаемой ими стране;
- облегчение процедуры урегулирования претензий пострадавших в ДТП, совершенных при участии иностранных автомобилистов.





## Реагирование на ситуации, вызванные дорожными авариями

### Цель 11

#### Извлечение уроков из опыта дорожных аварий

##### ВВЕДЕНИЕ

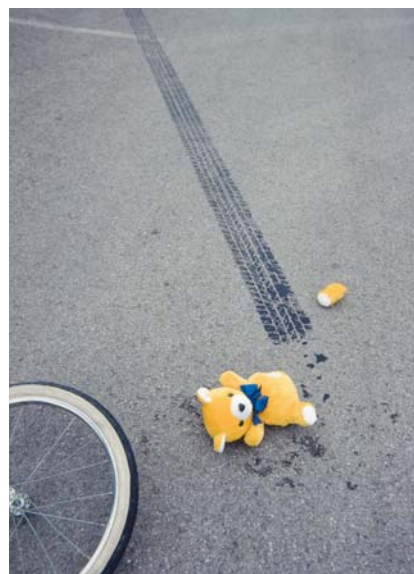
### *Авария транспортного средства не является изолированным событием*

Хотя за общими статистическими данными отдельных людей не видно, обычно такие данные позволяют обратить внимание на значение каждой человеческой жизни. Миру не устают повторять, что каждый день на дорогах погибают 3 800 человек. Однако зачастую этот сухой факт по-настоящему доходит до сознания лишь тех людей, которые лично знали или являются родственниками человека, погибшего в результате дорожной аварии.

Отдельно взятая авария может выглядеть как изолированный инцидент, однако она может быть источником ценной информации и внести вклад в коллективные знания о безопасности дорожного движения. Кроме того, при расследовании аварии полезно применять многодисциплинарный подход, при котором рассматриваются не только непосредственные результаты ошибки, допущенной человеком, но также системы и их роль в формировании контекста, в котором оператор транспортного средства делает ошибки.

При многопрофильном исследовании аварий (МПИА) основное внимание уделяется вопросам предупреждения аварий или их последствий, а не поиску виновных в аварии и их ответственности. Хотя полученные ценные данные и сделанные на их основе выводы на будущее касаются одного конкретного инцидента, они обладают значительным потенциалом, реализуемым в результате накопления и ассимиляции статистических данных, поскольку таким образом соответствующие данные не только помогают конкретным пользователям, но также используются для совершенствования систем. Такие улучшения и новые знания, полученные на основе данных конкретных аварий, могут быть использованы для внесения поправок в действующие международные соглашения и правила или для подготовки новых соглашений или правил.

Извлечение уроков из всех событий, повсеместно, может помочь в выработке решений, необходимых для обеспечения безопасности дорожного движения.



##### ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

###### ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

**Осуществляется подготовка руководства по эффективной практике МПИА**

**Повышение сопоставимости применяемых определений в целях дальнейшего согласования национальных данных статистики безопасности дорожного движения**

Наряду с активной работой по оказанию помощи странам и регионам в установлении на основе анализа статистических данных амбициозных, но реалистичных целей в области безопасности дорожного движения, ЕЭК ООН также поощряет использование статистических данных при исследовании аварий, поскольку такая практика может быть полезной для всех заинтересованных сторон. Использование инструментов МПИА исключительно важно для идентификации факторов, которые могут способствовать возникновению аварий, и принятию мер по снижению влияния соответствующих факторов в целях повышения безопасности дорожного движения.

В статистике транспорта ЕЭК ООН содержатся детальные данные о дорожно-транспортных происшествиях, включая данные о численности погибших, раненых и о числе аварий, повлекших за собой телесные увечья, в разбивке по дорожной обстановке, времени и типу происшествия. Эти данные обновляются на регулярной основе, они доступны в Интернете в режиме онлайн. Кроме того, уже много лет ЕЭК ООН выпускает периодическое издание «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и

Северной Америке», материалы которого используются государственными службами и должностными лицами для анализа тенденций и характеристик дорожно-транспортных происшествий в целях планирования мер по совершенствованию безопасности дорожного движения. Рабочая группа по статистике (WP.6) КВТ ЕЭК ООН занимается разработкой надлежащих методологий и терминологии, необходимых для согласования статистических данных, а также сбором данных государств-участников и их распространением.

## Статистические данные ЕЭК ООН собираются и уточняются на ежегодной основе по ряду параметров дорожно-транспортных происшествий

ЕЭК ООН составляет ряд показателей, описывающих ситуацию в вопросах безопасности дорожного движения в странах – членах Комиссии. В числе таких показателей: число погибших и раненых людей в расчете на одного жителя страны и на один пассажирский автомобиль, тяжесть случаев дорожно-транспортных происшествий и распределение погибших и раненых в ДТП людей по категориям пользователей дорог.

## Многопрофильное исследование аварий



Среди специалистов, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, все шире распространяется мнение, что в настоящее время для того, чтобы эффективно решать проблемы повышения безопасности дорожного движения, необходимо применять многопрофильные системные подходы. Вместо того чтобы рассматривать в изоляции отдельные элементы безопасности дорожного движения (инженерные вопросы, правоприменительную практику или образование), необходимо выстраивать мостики и связи между всеми элементами, оказывающими влияние на безопасность дорожного движения, и выявлять, каким образом различные элементы влияют друг на друга на постоянной основе.

Рабочая группа по безопасности дорожного движения КВТ ЕЭК ООН организует обмен эффективной практикой проведения многопрофильных исследований аварий с целью повсеместного использования соответствующего опыта.

## Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)

В ЕЭК ООН ведутся работы по созданию инструмента «SafeFITS», использование которого поможет лицам и органам, принимающим решения, проводить в вопросах безопасности дорожного движения политику, эффективно работающую в конкретном национальном контексте. В указанном инструменте будет использоваться модель, основанная на исторических данных и соотношениях между рядом переменных величин, касающихся безопасности дорожного движения; предполагается, что эта модель позволит прорабатывать различные сценарии политики и иллюстрировать результаты конкретных мер в указанной области.

## Определение целей деятельности по уменьшению травматизма на дорогах

Целевые показатели являются исключительно важными элементами национальных стратегий и планов. ЕЭК ООН оказывает содействие в выработке целей деятельности, направленной на снижение числа лиц, погибших и травмированных в результате дорожно-транспортных происшествий. Базы данных о дорожно-транспортных происшествиях на национальном уровне представляют собой инструмент, с помощью которого можно осуществлять мониторинг ситуации и измерять прогресс за определенный промежуток времени. В рамках Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА) Проектная рабочая группа по вопросам транспорта и пересечения границ осуществляет мониторинг прогресса в достижении установленных целей и наличия данных о безопасности дорожного движения. В результате этой работы четыре из семи стран – участниц программы СПЕКА публикуют данные о безопасности дорожного движения.

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

ПОСКОЛЬКУ ДО СИХ ПОР ПРОИСХОДИТ **ОГРОМНОЕ ЧИСЛО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**, В РЕЗУЛЬТАТЕ КОТОРЫХ ЛЮДИ ГИБНУТ ИЛИ ПОЛУЧАЮТ ТРАВМЫ И УВЕЧЬЯ, ...

**МЫ ПОМОГАЕМ СТРАНАМ В РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ПООЩРЯЯ ВСЕСТОРОННИЙ – ОХВАТЫВАЮЩИЙ ВСЕ 360 ГРАДУСОВ – ПОДХОД К РЕШЕНИЮ ЭТОЙ ПРОБЛЕМЫ**



**С ЕЭК ООН – К ЖИЗНИ В БОЛЬШЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ!**

### Решение трудных проблем

«В первые шесть месяцев 2015 года в Соединенных Штатах Америки число людей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, резко увеличилось»<sup>33</sup>.

Приведенная свежая информация о ситуации в Соединенных Штатах Америки вызывает беспокойство, несмотря на объективный факт, что позитивное влияние мер по обеспечению безопасности в этой стране явно возрастает: действительно, за несколько последних десятилетий доля людей, погибших в результате аварий, совершенных водителями в нетрезвом состоянии, снизилась с примерно 50% общего числа жертв ДТП до примерно 30%<sup>34</sup>. Помимо этого, сократилось число погибших пользователей дорог среди подростков и увеличились число людей, пользующихся ремнями безопасности. Более того, в автомобилях все более широко применяются технологии, обеспечивающие безопасность движения<sup>35</sup>.

Тем не менее упомянутые последние данные указывают на то, что необходимо продолжать упорную работу по обеспечению безопасности дорожного движения во всех странах мира, преодолевая влияние массы факторов, затрудняющих достижение этой цели. В развивающихся странах некоторые водители не пользуются последними техническими достижениями в сфере обеспечения безопасности дорожного движения или не знают, как ими пользоваться. При каждом подъеме экономики в результате расширения занятости увеличивается число людей, пользующихся дорогами, и вместе с этим возрастают возможности дорожных аварий и гибели людей. Снижение расходов на топливо, вызванное падением цен на нефть, может привести к увеличению склонности к вождению транспортных средств и к увеличению количества пройденных ими километров; к авариям может приводить и отвлечение водителей в результате пользования мобильными телефонами.

## Шесть основных областей позитивного воздействия ЕЭК ООН на безопасность дорожного движения на период до 2020 года и на последующую перспективу

### Улучшение управления безопасностью дорожного движения

В конечном счете вопросы законодательства и правоприменительной практики в области безопасности дорожного движения относятся к сфере внутренних дел государств. Помимо стран региона ЕЭК ООН, уже согласующих свои законы и правила с положениями международных конвенций и соглашений, страны за пределами этого региона также могли бы получить существенные выгоды от принятия и выполнения требований правовых документов Организации Объединенных Наций и от активного участия в деятельности, направленной на наращивание их потенциала в области обеспечения безопасности дорожного движения. На определенном этапе за этим последует и присоединение соответствующих стран к упомянутым конвенциям и соглашениям.



### Расширение международных правовых рамок на неохваченные области

Некоторые пробелы в международном законодательстве касаются интересов значительных групп населения и затрагивают важные тематические области. Для надлежащего решения таких вопросов, как обеспечение безопасности пешеходов и велосипедистов, использование мотоциклетных шлемов, вождение транспортных средств в нетрезвом виде, вопросы технической политики и технологических возможностей, требуются более согласованные и целенаправленные усилия.

Например, в Конвенции о дорожном движении 1968 года нет положений, регулирующих использование мотоциклистами шлемов в национальных границах; в Конвенции лишь предусмотрено, что договаривающиеся стороны могут отказать в допуске на свою территорию участвующих в международном дорожном движении мотоциклов с прицепами и мотоциклов, водители и пассажиры которых не используют защитные шлемы.

### Переход от использования частных автомобилей к использованию общественного транспорта

Одной из основных целей политики в области обеспечения безопасности дорожного движения является снижение вероятности дорожных аварий путем улучшения дорожной инфраструктуры и обучения пользователей дорог, а также смягчение последствий аварий путем улучшения технических характеристик транспортных средств. При всей значимости этих мер не менее важно пропагандировать использование более безопасных видов транспорта и снижение рисков путем использования общественного транспорта. Соответственно, поощрение перехода от использования частных автомобилей к использованию общественного транспорта может быть крайне важным шагом в направлении повышения безопасности дорожного движения. Однако такой переход возможен только при наличии хорошей транспортной инфраструктуры и безопасного парка общественного транспорта.

Центральным правительственным органам и местным органам власти необходимо разрабатывать меры политики, направленные на создание надлежащей инфраструктуры и на поощрение использования общественного транспорта. На данном этапе им следует оказать поддержку в разработке комплексных стратегий развития транспорта, предусматривающих функционирование различных видов транспорта и способствующих как снижению напряженности транспортных потоков и снижению давления транспорта на окружающую среду, так и улучшению здоровья людей.

### Развитие перевозок грузов другими видами транспорта

Повышению безопасности дорожного движения могли бы также способствовать снижение объемов перевозки грузов автомобильным транспортом и соответствующее увеличение объемов перевозок другими видами транспорта. Уменьшение числа рейсов грузовых автомобилей привело бы к снижению рисков, создаваемых на дорогах тяжело груженными автомобилями, в том числе рисков, возникающих в связи с неправильной укладкой груза.

Правительствам необходимо оказать помощь в разработке мер политики, направленных на поощрение использования интермодальных перевозок и способов стимулирования таких перевозок. В целом ряде стран региона ЕЭК ООН правительства активно реализуют инициативы, направленные на поощрение перехода к интермодальным перевозкам грузов. К таким инициативам относятся субсидирование услуг, позволяющих убрать тяжело груженные автомобили с шоссе дорог (и разместить их на железнодорожных платформах), и предоставление грантов на строительство интермодальных грузовых терминалов и на приобретение железнодорожных вагонов и платформ, ориентированных на предоставление новых услуг по перевозке грузов.

ЕЭК ООН сотрудничает со странами-членами, осуществляя мониторинг их действий, направленных на стимулирование использования мультимодального транспорта. Информация об этих действиях распространяется среди стран-членов через доступную в режиме онлайн базу данных, размещенную на веб-сайте ЕЭК ООН. Необходимо действовать еще более активно, добиваясь дальнейшего изменения структуры грузовых перевозок различными видами транспорта.



### На пути к 2020 году: назначение Специального посланника по безопасности дорожного движения

Чтобы укрепить и обеспечить согласованность усилий, направленных на достижение целей Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций назначил президента Международной автомобильной федерации г-на Жана Тодта своим Специальным посланником по безопасности дорожного движения. Деятельность г-на Тодта в качестве Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций будет направлена на обеспечение политической поддержки глобальных усилий в области безопасности дорожного движения. Г-н Тодт рассчитывает использовать свое участие в глобальных и региональных конференциях для повышения информированности их участников относительно правовых документов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и для распространения передового опыта в этой области. Он также будет стремиться мобилизовать достаточные ресурсы для финансирования необходимой пропагандистской работы, используя для этого стратегические партнерские связи между государственным и частным секторами и сектором неправительственных организаций.

### Выработка национальных стратегий и планов

Ряду стран, организовавших скоординированную многосекторную деятельность по повышению безопасности дорожного движения на основе национальных планов, удалось добиться постепенного снижения показателей гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий. Применение прагматических подходов к реализации соответствующих программ может способствовать выработке и принятию стратегий и планов как национального, так и регионального уровней. Как показал обзор состояния деятельности стран африканского континента по выполнению рекомендаций Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, предпринятой Экономической комиссией для Африки, ситуации в разных странах сильно отличаются друг от друга. Было отмечено, в частности, что имеющиеся институты африканских стран не в состоянии заниматься проблемами травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий на африканском континенте. Уровень прогресса в реализации Глобального плана в различных странах неодинаков, причем ряд стран добились хороших результатов в деятельности по одним элементам плана, но неудовлетворительно продвигаются в реализации задач других элементов. Если по тематике управления безопасностью дорожного движения определенный прогресс отмечен примерно в 40% стран, то по вопросам согласования форматов данных и использования в отчетной документации международных стандартов свыше 30% стран не предприняли никаких существенных действий<sup>36</sup>.



Следует отметить, что, поскольку во многих случаях страны с низким и средним уровнем доходов не располагают экспертными знаниями, необходимыми для составления эффективных национальных стратегий и планов повышения безопасности дорожного движения, им может быть оказана помощь в подготовке или в улучшении упомянутых стратегий путем проведения аудита состояния безопасности дорожного движения. В результате такого аудита должны быть выработаны конкретные рекомендации в отношении действий, которые необходимо предпринять для создания или улучшения национальной системы управления безопасностью дорожного движения соответствующей страны. Проведение аудита должно также способствовать наращиванию потенциала, предусматривающему, в частности, профессиональную подготовку сотрудников государственного аппарата, участвующих в рекомендуемой деятельности.

### Взаимодействие со Специальным посланником по безопасности дорожного движения

В настоящее время, когда во всем мире, и особенно в странах с низкими и средними доходами, в связи с экономическим ростом быстрыми темпами развивается автомобилизация населения, для всех стран актуально и необходимо добиться существенного прогресса в повышении безопасности своих дорог. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций назначил г-на Жана Тодта своим Специальным посланником по безопасности дорожного движения, уполномочив его вести пропаганду безопасности дорожного движения во всем мире и добиваться включения соответствующих вопросов в повестку для правительств всех стран. Секретариату ЕЭК ООН поручено обеспечить секретарское обслуживание Специального посланника по безопасности дорожного движения.

Основные усилия Специального посланника направлены на мобилизацию устойчивой политической поддержки идее отнесения вопросов безопасности дорожного движения к числу приоритетных направлений государственной деятельности. Он пропагандирует и повышает информированность своих контрагентов относительно правовых документов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, куратором которых является ЕЭК ООН, и в частности конвенций 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а также соглашений о принятии единообразных условий и технических предписаний для колесных транспортных средств 1958, 1997 и 1998 годов. Кроме того, он пропагандирует эффективную практику безопасного дорожного движения и помогает мобилизовать средства для поддержания пропагандистской работы, используя для этого стратегические партнерские связи между государственным и частным секторами и сектором неправительственных организаций. Сотрудничество со Специальным посланником способствует повышению безопасности дорожного движения во всем мире.



Г-н Стефен Кангу (вверху) и г-н Роберт Тама Лисинге, ЭКА ООН – участники регионального рабочего совещания в Аддис-Абебе

«Непреложным фактом является то, что число смертей на дорогах продолжает увеличиваться, и, учитывая, что приближается середина Десятилетия действий, существует опасность, что нам не удастся достичь амбициозных целей, поставленных нами для того, чтобы остановить эту пандемию».

Жан Тодт, Президент Международной автомобильной федерации и Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения («Tackling the Invisible Pandemic on Our Roads», *The World Post*, 22 September 2015)



Слева направо: г-жа Мишель Йео, г-н Жан Тодт, г-н Пан Ги Мун и г-н Кристиан Фриис Бах

**Открытое письмо г-на Жана Тодта,  
Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных  
Наций по безопасности дорожного движения**

Я искренне привержен идее конструктивно работать в инклюзивной манере, с участием всех заинтересованных сторон, во благо всех пользователей дорог в целях мобилизации дополнительных, более энергичных усилий, необходимых для недопущения ужасных последствий дорожных аварий, тяжелое бремя которых накладывает негативный отпечаток на жизнь огромного числа людей во всем мире.

В своем качестве Специального посланника я буду пропагандировать основные выводы и рекомендации, которые будут выработаны под эгидой Организации Объединенных Наций, желательной при активном участии всех заинтересованных сторон, работающих в области обеспечения безопасности дорожного движения. Таким образом, я надеюсь внести свой вклад в работу многих преданных своему делу практических работников и специалистов, которые уже много лет заняты поиском решений, с помощью которых можно было бы повысить безопасность дорожного движения в глобальных масштабах. Я твердо убежден, что можно добиться создания более благоприятных условий для решения соответствующих вопросов, но для этого требуется, чтобы вопросы безопасности дорожного движения были включены в число приоритетов деятельности лидеров современного мира.

Прежде всего я приветствую тот факт, что обеспечение безопасности дорожного движения четко указано в числе целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций, которые предполагается принять на предстоящей сессии Генеральной Ассамблеи ООН в сентябре текущего года. Я буду добиваться и сделаю все возможное, чтобы эта цель была зафиксирована в итоговой версии документа ООН, и приложу все возможные усилия для достижения поставленной цели.

Крайне важно, чтобы вторая Всемирная конференция высокого уровня по безопасности дорожного движения, которая состоится позднее в этом году в Бразилии, приняла согласованные решения с указанием четко сформулированных и поддающихся измерению целевых задач. Чтобы добиться такого результата, а именно побудить правительства прийти к соглашению о принятии конкретных мер для решения проблем безопасности дорожного движения, я намерен мобилизовать сильную и консолидированную поддержку по этому вопросу со стороны как всего сообщества специалистов, работающих в области безопасности дорожного движения, так и всех других людей, которых беспокоят эти вопросы.

*В мои задачи, согласованные с Генеральным секретарем, входят оказание содействия в мобилизации систематической политической поддержки деятельности в области безопасности дорожного движения, пропаганда правовых инструментов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и повышение информированности относительно этих документов и оказание поддержки распространению эффективной практики путем участия в соответствующих конференциях на глобальном и региональном уровнях. Мне также поручено организовать мобилизацию ресурсов, возможно, через Фонд безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций и путем установления стратегических партнерских связей между государственным и частным секторами и сектором неправительственных организаций и Организацией Объединенных Наций.*

*В ближайшие месяцы, заручившись поддержкой политических лидеров и лидеров делового мира, я выступлю с новой инициативой, направленной на достижение этой цели. Я буду работать вместе с вами в позитивной атмосфере конструктивного сотрудничества, чтобы общими усилиями преодолеть глобальный кризис в области безопасности дорожного движения. Убежден, что для того, чтобы организовать и вести активную деятельность, направленную на достижение целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, и поддерживать такую деятельность на систематической основе с ориентацией на горизонт 2030 года, нам нужна сильная и сплоченная коалиция сил, выступающих за обеспечение безопасности дорожного движения. В этом контексте я считаю, что нам нужен мир, в котором не будет дорожно-транспортных происшествий, вызывающих смерть или травмирующих людей, и для этого нам необходимо добиться радикального сокращения числа дорожных аварий.*

## ПРИМЕЧАНИЯ

1. World Health Organization, Global Status Report on Road Safety 2015; [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/).
2. A. Silverman, "What would it take to halve the number of road deaths by 2020?", *The Guardian*, 7 May 2015; <http://www.theguardian.com/global-development-professionals-network/2015/may/07/road-fatalities-deaths-safety-sustainable-development-goals>.
3. Ibid.
4. "Driving to an early grave", *The Economist*, 25 January 2014; <http://www.economist.com/news/international/21595031-rich-countries-have-cut-deaths-and-injuries-caused-crashes-toll-growing?fsrc=explainsdig>.
5. J. Todt, "Tackling the Invisible Pandemic on Our Roads", *The World Post*, 22 September 2015.
6. "Driving to an early grave", *The Economist*, 25 January 2014, op. cit.
7. E. Gutiérrez, "Latin America struggling to meet 2020 road deaths target", *The Guardian*, 28 January 2014.
8. Исследование подготовлено сотрудником Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН Натаном Ментоном.
9. См.: [www.who.int/violenceinjuryprevention/roadsafetystatus/2013/en/](http://www.who.int/violenceinjuryprevention/roadsafetystatus/2013/en/).
10. См.: [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/crt1968e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/crt1968e.pdf).
11. См.: [data.worldbank.org/data-catalog/worldwide-governance-indicators](http://data.worldbank.org/data-catalog/worldwide-governance-indicators).
12. Speed management, OECD Transport Research Centre, 2006.
13. World Health Organization, Global Status Report on Road Safety 2013.
14. World Health Organization, Global Status Report on Road Safety 2015.
15. Fédération Internationale de l'Automobile, "Road Safety Targets Included in the Sustainable Development Goals", 13 August 2015; <http://www.fia.com/news/road-safety-targets-included-sustainable-development-goals>.
16. World Health Organization, Global Status Report on Road Safety 2013.
17. B. Liu et al., "Helmets for preventing injury in motorcycle riders", *The Cochrane Database of Systematic Reviews*, issue 5, 2005.
18. "Streetwise", *The Economist*, 5-11 September 2015.
19. G. Kleinhubbert, "Collision Course: Unrestricted Seniors Endanger German Roads", *Spiegel Online*, 23 March 2012.
20. Доклад подготовлен д-ром Михаэлем Кале и представлен на одной из сессий Рабочей группы по безопасности дорожного движения. Идея исследования возникла под влиянием выводов, к которым пришла в 2010 году исследователь Швейцарского института предупреждения аварий д-р. Ивонна Аккерман-Штюмер, в которых отмечались различия в характере дорожно-транспортных происшествий в трех основных – немецкоговорящем, франкоговорящем и италогворящем – этнических и географических районах Швейцарии.
21. "Driving to an early grave", *The Economist*, 25 January 2014, op. cit.
22. A. Carlsson, Evaluation of 2+1 roads with cable barriers; Swedish Road Administration; <http://www.vti.se/en/publications/evaluation-of-21-roads-with-cable-barrier-final-report/>.
23. United Nations Economic Commission for Europe, "UNECE and Partners Launch initiative to save lives at Level Crossings", 3 June 2014; веб-сайт: <http://www.unece.org/index.php?id=35674>.
24. D. Gelles et al., "Complex Car Software Becomes the Weak Spot Under the Hood", *The New York Times*, 26 September 2015; [http://www.nytimes.com/2015/09/27/business/complex-car-software-becomes-the-weak-spot-under-the-hood.html?hp&action=click&pgtype=Homepage&module=second-columnregion&region=top-news&WT.nav=top-news&\\_r=1](http://www.nytimes.com/2015/09/27/business/complex-car-software-becomes-the-weak-spot-under-the-hood.html?hp&action=click&pgtype=Homepage&module=second-columnregion&region=top-news&WT.nav=top-news&_r=1).
25. "One professor's quest to fix driverless cars' major flaw - ethics", *Globe and Mail*, 8 October 2015.
26. 26 United Nations Economic Commission for Europe, ECE/TRANS/WP.1/2015/8; [www.unece.org/trans/roadsafe/wp12015.html](http://www.unece.org/trans/roadsafe/wp12015.html).
27. United Nations Economic Commission for Europe, Spectrum of Road Safety Activities, 2012.
28. Технологический центр DEKRA, Германия.
29. United Nations Economic Commission for Europe, Spectrum of Road Safety Activities, 2012.
30. S. Williams, "As Head-Up Displays Become Common, Distraction Becomes an Issue", *The New York Times*, 10 September 2015.
31. International Guidelines on Safe Load Securing for Road Transport, Annex IV, 2014, International Road Transport Union.
32. См.: [www.cobx.org](http://www.cobx.org).
33. J. Lowy, "Traffic deaths up sharply in first 6 months of 2015; better economy, lower gas prices cited", *US News & World Report*, 17 August 2015; <http://www.usnews.com/news/politics/articles/2015/08/17/traffic-deathsup-sharply-in-first-6-months-of-this-year>.
34. Там же.
35. Там же.
36. FIA Foundation, "UN Conference reviews African road safety progress", 3 July 2015; <http://www.fiafoundation.org/blog/2015/july/un-conference-reviews-african-road-safety-progress>.

## АВТОРЫ И ИСТОЧНИКИ ФОТОГРАФИЙ

Иллюстрация на стр. VI – поисковик Freepik, веб-сайт [www.flaticon.com](http://www.flaticon.com); изображение пешехода – работа Скота де Йонге – с веб-сайта [www.flaticon.com](http://www.flaticon.com)

Фото на стр. VII любезно предоставил Хосе Ферейро

Фото на стр. 2, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 26, 28, 31, 35, 41, 43, 48 и 61 любезно предоставил Роберт Новак

Фото и иллюстрации на стр. 1, 3, 5, 6, 8, 13, 14, 21, 25, 27, 28, 29, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 44, 50, 53, 55, 56, 57 и 59 взяты с веб-сайта iStockphoto LP (<http://www.istockphoto.com/>)

Фото на стр. 3 – из газеты «Иль Джорно» от 8 мая 2013 года

Фото на стр. 9 (из материалов United Nations Photos) – Жан-Марк Ферре

Фото на стр. 9 – с веб-сайта <http://en.kremlin.ru/events/president/news/6037>

Иллюстрации на стр. 4, 7, 16, 22, 28, 30, 31, 32, 35, 40, 43, 45, 47, 50, 51, 58, и 60 – из публикаций, информационных материалов и официальных документов ЕЭК ООН

Графики на стр. 11 и 17 подготовлены Натаном Ментоном (Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН)

График на стр. 20 подготовлен Междисциплинарной рабочей группой по механике аварий (1986); Вальц и др. (1983) и Министерством транспорта Швеции (2002 год) – согласно ссылке в документе «Speed management», OECD Transport Research Centre, 2006

Фото на стр. 33 любезно предоставлено Торстеном Алмом (<http://www.trafikverket.se/om-oss/pressrum/Bilder-och-filmer/Bilder/Vagar-och-trafik/>)

Фото на стр. 40 любезно предоставлено фирмой «Continental» (DTCO 1381 © Continental)

Изображение на стр. 40 – с веб-сайта [www.autokindersitz.at](http://www.autokindersitz.at)

Изображение на стр. 42 – с веб-сайта [www.esafetychallenge.eu/en/esafety\\_challenge/esafety\\_applications/electronic\\_stability\\_control\\_esc/](http://www.esafetychallenge.eu/en/esafety_challenge/esafety_applications/electronic_stability_control_esc/)

Фото на стр. 46 – из информационного материала, касающегося Кодекса практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ)

Фото на стр. 51 и 52 любезно предоставил Оливье Кервелла

Иллюстрация на стр. 54 любезно предоставлена Советом Бюро ([www.cobx.org](http://www.cobx.org))

Фото на стр. 62 (из материалов United Nations Photos) – Марк Гартен

Иллюстрации дорожных ограждений подготовлены Марианной Дарне (Группа информации, ЕЭК ООН)

Фото на обложке любезно предоставил Роберт Новак и использованы материалы с веб-сайта iStockphoto LP и из публикаций ЕЭК ООН

# Вместе с ЕЭК ООН на пути к безопасности



Ежегодно в ДТП погибают  
1,25 млн. и получают травмы  
50 млн. человек

- 1968 год. Конвенция о дорожном движении
- 1968 год. Конвенция о дорожных знаках и сигналах
- 1975 год. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)
- 1970 год. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)
- 1958 год. Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний
- 1997 год. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров
- 1998 год. Соглашение о принятии глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах
- 1957 год. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)

Задача: за период до  
**2020**

года сберечь 2 миллиона человеческих жизней  
и уберечь от травм 80 миллионов человек

Information Service  
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations  
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland  
Telephone: +41(0)22 917 44 44  
Fax: +41(0)22 917 05 05  
E-mail: [info.ece@unece.org](mailto:info.ece@unece.org)  
Website: <http://www.unece.org>