



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.1/2003/16  
15 July 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по безопасности дорожного движения  
(Сорок третья сессия, 22-25 сентября 2003 года,  
пункт 6 повестки дня)

**БУДУЩАЯ РАБОТА**

**Повышение безопасности мотоциклов**

Представлено Соединенными Штатами Америки

Соединенные Штаты переживают невероятный бум популярности мотоциклов. С 1997 года объем продаж новых мотоциклов возрос приблизительно на 91%. В 2000 году в США было продано около 471 000 новых мотоциклов по сравнению с 379 000 в 1999 году. Ожидается, что такая повышательная тенденция продолжится и в следующие пять-семь лет.

Наряду с увеличением парка мотоциклов с 1997 года также растет и число случаев гибели в дорожно-транспортных происшествиях с участием мотоциклов. С 1996 года в дорожно-транспортных происшествиях погибло более 100 000 мотоциклистов. С точки зрения пробега транспортных средств в 2001 году вероятность гибели мотоциклистов при аварии почти в 26 раз превышала вероятность гибели водителей или пассажиров легковых автомобилей. Этот показатель резко возрос с 1997 года, когда вероятность гибели

мотоциклистов в 14 раз превысила вероятность гибели водителей или пассажиров легковых автомобилей.

Статистика аварийности также свидетельствует о том, что основной причиной гибели и серьезного травматизма мотоциклистов в дорожно-транспортных происшествиях в Соединенных Штатах Америки являются травмы головы. По сравнению с мотоциклистом, пользующимся шлемом, вероятность смертельного исхода мотоциклиста без шлема в результате травмы головы на 40% выше. Наконец, последний анализ возрастной структуры показывает, что за последние десять лет число погибших в возрастной группе от 20 до 29 лет, которая всегда характеризуется наивысшим годовым показателем смертности в результате дорожно-транспортных происшествий с участием мотоциклов, снизилось, тогда как количество погибших в возрастной группе 40 и более лет возросло. Аналогичный рост коэффициентов смертности в этой возрастной группе отмечается и в других странах.

В США ведется активная работа в области повышения безопасности мотоциклетного движения и поиска эффективных решений этой важной проблемы здравоохранения. НАБДД инициировала программу безопасности мотоциклистов на основе всеобъемлющего подхода, направленного на: 1) предотвращение дорожно-транспортных происшествий с участием мотоциклов; 2) снижение степени тяжести травм водителей в случае таких аварий и 3) обеспечение быстрой и адекватной медицинской помощи в чрезвычайных ситуациях, а также на повышение качества лечения жертв дорожно-транспортных происшествий. Некоторые из ключевых направлений деятельности: выявление мотоциклистов-нарушителей, обучение и подготовка мотоциклистов, выдача удостоверений на право управления мотоциклами, технологии изготовления мотоциклов и законы, касающиеся проектирования дорог и использования шлемов.

### **Рекомендации, касающиеся деятельности WP.1**

Начать обсуждение и обмен информацией между странами-членами WP.1 и основными неправительственными организациями по вопросам повышения безопасности мотоциклов.

1. Создать рабочую группу для изучения масштабов проблемы с участием государств-членов;
2. определить страны с низкими коэффициентами смертности и травматизма;

3. выявить успешные программы этих стран, проводимые в них рекламные кампании и используемую практику;
4. на основе этих успешных примеров разработать стратегии, которые могли бы быть приняты другими государствами-членами и государствами, не являющимися членами WP.1.

Одна из задач в рамках этого плана действий должна заключаться в распространении среди других государств-членов вопросника, содержащего следующие вопросы:

- Каким образом другие страны выявляют, задерживают и преследуют в судебном порядке мотоциклистов-нарушителей?
- Должны ли мотоциклисты в других странах или регионах проходить курс специальной подготовки, для того чтобы получить водительское удостоверение?
- Указывается ли в водительском удостоверении уровень квалификации? Кто платит за подготовку?
- Какова статистика смертности мотоциклистов более старшего возраста (свыше 40 лет)?
- Привлекается ли мотоциклист, не имеющий надлежащей подготовки, к судебной ответственности, если он причастен к дорожно-транспортному происшествию?
- Число зарегистрированных мотоциклов и мотоциклистов;
- коэффициенты смертности и травматизма;
- коэффициенты смертности и травматизма по причине отсутствия на мотоциклистах шлема в момент аварии;
- законы, регулирующие использование шлемов;
- размер штрафа за ненашивание шлема;

- Существуют ли какие-либо другие виды стимулов, например пониженные страховые премии, которые предлагаются для поощрения использования шлемов?
- Существуют ли какие-либо программы или рекламные кампании, направленные на стимулирование использования шлемов?
- Применяются ли какие-либо другие наказания, помимо штрафов, если водители не носят шлема?
- Другие успешно применяемые подходы.

### **Приблизительные сроки**

Сентябрь 2003 года	Создание рабочей группы
Апрель 2004 года	Разработка и распространение вопросника
Апрель 2005 года	Представление предварительных результатов и рекомендаций для WP.1

---