



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2008/5
9 September 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят шестая сессия
Женева, 18-21 ноября 2008 года
Пункт 4 предварительной повестки дня

БУДУЩАЯ РОЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Записка секретариата

1. 31 марта 2008 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию 62/244 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. В этой резолюции вновь подтверждается большое значение решения глобальных проблем безопасности дорожного движения и необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества и обмена знаниями с учетом потребностей развивающихся стран.
2. В резолюции признается неизменная приверженность ЕЭК ООН глобальным действиям по разработке связанных с безопасностью дорожного движения глобальных технических положений и поправок к международным Венским конвенциям о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и содержится призыв к ВОЗ и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций вместе с другими партнерами "Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения" (СБДД ООН) поощрять многосекторальное взаимодействие.

3. На своей пятьдесят четвертой сессии (26-28 марта 2008 года) Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела обмен мнениями по вопросу о возможном будущем расширении сферы своей деятельности в интересах сотрудничества и обмена знаниями в области безопасности дорожного движения во всемирном масштабе. Эта деятельность включает обмен передовым опытом в области безопасности дорожного движения, накопленным в развитых странах, с тем чтобы с этим опытом могли ознакомиться страны с переходной экономикой в регионе ЕЭК ООН или за его пределами.
4. WP.1 согласилась с тем, что расширение сферы ее деятельности могло бы стать позитивным фактором, если будет проведена всеобъемлющая оценка ее возможной будущей работы и если последующие шаги будут предприниматься постепенно и осмотрительно. В связи с этим WP.1 просила секретариат подготовить "дорожную карту" с описанием возможных путей продвижения WP.1 вперед и содействия глобальной программе сотрудничества в области безопасности дорожного движения.
5. Во исполнение этой просьбы Отдел транспорта ЕЭК ООН, действуя в качестве секретариата для WP.1, подготовил к ее пятьдесят пятой сессии всеобъемлющий неофициальный документ № 1, который представляет собой дискуссионный материал, содержащий анализ текущего положения и перечень возможных шагов.
6. Рабочая группа рассмотрела неофициальный документ № 1, наметила стратегические направления для продвижения вперед и сформулировала ряд рекомендаций в отношении практической осуществимости предложенных мероприятий с точки зрения кадровых ресурсов, времени и финансовых средств.
7. Настоящий документ был подготовлен секретариатом при поддержке небольшой группы добровольцев. В документе представлены сильные и слабые стороны WP.1, возможности и опасности, с которыми сталкивается WP.1 в ее усилиях по содействию обеспечению безопасности дорожного движения во всем мире, а также план действий, содержащий возможные действия на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы.
8. Ожидается, что на своей пятьдесят шестой сессии WP.1 рассмотрит настоящий документ, составленный в соответствии с данными ей указаниями, и, возможно, одобрит его, с тем чтобы он мог быть представлен Комитету по внутреннему транспорту для одобрения на его семьдесят первой сессии в 2009 году.

I. СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ WP.1

9. WP.1 является сегодня единственным постоянным межправительственным органом в системе Организации Объединенных Наций, который занимается проблемой безопасности дорожного движения, и она обладает прекрасными возможностями для обмена знаниями на глобальном уровне. WP.1 открыта не только для государств - членов ЕЭК ООН, но и для всех стран во всем мире.

10. Достижения WP.1 можно резюмировать следующим образом:

- a) разработка и постоянное обновление Венских конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года, которые способствуют облегчению условий международного дорожного движения и повышению его безопасности на основе принятия единообразных правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов, а также дорожной разметки;
- b) разработка и постоянное обновление уникального свода норм оптимальной практики в области обеспечения безопасности дорожного движения, который содержится в Сводных резолюциях о дорожном движении (СР.1) и о дорожных знаках и сигналах (СР.2);
- c) разработка базы данных, содержащей требования по обеспечению безопасности дорожного движения, которые действуют в ряде стран ЕЭК ООН, и основанной на данных, представляемых правительствами. Эта база данных содержит информацию о законодательстве, регламентирующем ограничения скорости, допустимые уровни содержания алкоголя в крови и методы его контроля, пользование ремнями безопасности и детскими удерживающими системами, ношение шлемов, включение огней, проведение периодических технических осмотров и выдачу водительских удостоверений;
- d) вклад в проведение недель безопасности дорожного движения, включая первую Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, организованную совместными усилиями Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и региональных комиссий Организации Объединенных Наций, которая прошла 23-29 апреля 2007 года;
- e) регулярное компилирование и распространение статистики дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке (<http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatpub.html>) силами ЕЭК ООН. ЕЭК

ООН располагает и осуществляет управление обширным набором очень подробных данных (в том числе доступных в онлайн-режиме), касающихся дорожно-транспортных происшествий и жертв в разбивке по странам, годам, месту, времени происшествия, дорожной обстановке, типу происшествия и возрастным группам, а также дорожно-транспортных происшествий с участием лиц в состоянии опьянения.

11. Существующие инициативы, связанные с распространением передового опыта и обменом знаниями, такие как Глобальное сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения (СБДД ООН) и Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения (ГПБДД), при всех их достоинствах являются неформальными консультативными механизмами, построенными на ценных отношениях партнерства между государственным и частным секторами. Однако эти инициативы не имеют официального правительственного статуса в рамках системы Организации Объединенных Наций.

12. Государства - члены Организации Объединенных Наций из всех регионов демонстрируют неизменно растущую заинтересованность в повышении безопасности дорожного движения.

II. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ WP.1

13. Некоторые виды деятельности ЕЭК ООН, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, осуществлялись при финансовой поддержке доноров (например, Италии, Фонда ФИА "Автомобиль и общество" и Европейской комиссии). Вместе с тем путевые расходы и расстояние препятствуют участию экспертов из стран с переходной экономикой в регионе ЕЭК ООН, и особенно экспертов из секретариатов других региональных комиссий Организации Объединенных Наций, в работе WP.1.

14. Нехватка надлежащих ресурсов на национальном уровне, а также в секретариате является серьезным препятствием, не позволяющим WP.1 в полной мере использовать ценнейшее достояние Группы, т.е. знания, экспертный потенциал и опыт в области безопасности дорожного движения, в более широких географических рамках.

15. Статистическая база данных ЕЭК ООН о дорожно-транспортных происшествиях недостаточно широко рекламируется и не используется Рабочей группой WP.1 для повышения наглядности своей работы и уточнения своего места в глобальной системе усилий, направленных на повышение безопасности дорожного движения. Охват данных,

периодичность их представления и их надежность в значительной мере зависят от отклика стран.

16. Одной из пяти основных причин низкого уровня безопасности дорожного движения является неудовлетворительное состояние инфраструктуры. ЕЭК ООН разработала инструмент на базе Интернета, который позволял бы получать информацию о текущих технических параметрах и стандартах Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА), однако до сих пор еще не завершена работа над перечнем стандартов для сети дорог категории "Е" в государствах - членах ЕЭК ООН. Такой перечень можно составить лишь на основе надежных данных, своевременно представленных странами.

III. ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ВКЛАДА WP.1 В ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ВО ВСЕМ МИРЕ

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

17. Для проекта "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий" были выделены средства в размере порядка 660 000 долл. США со Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН), и он будет осуществляться в 2008 и 2009 годах пятью региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с другими международными организациями и НПО, работающими в области безопасности дорожного движения.

18. Цель этого проекта состоит в том, чтобы помочь странам с переходной экономикой в разработке региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий и предложить для них примеры передового опыта в области обеспечения безопасности дорожного движения, которые могли бы помочь им достичь намеченных целевых показателей к 2015 году. В 2010 году планируется впервые провести всемирную конференцию на уровне министров по безопасности дорожного движения под эгидой Организации Объединенных Наций. На этой конференции можно было бы обсудить результаты вышеуказанного проекта, что могло бы привести к установлению глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения по образцу Целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия (ЦРДТ).

19. Этот проект будет осуществляться главным образом посредством организации семинаров: по одному или более под эгидой каждой из региональных комиссий. Планируется, что Экономическая комиссия для Африки, Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана будут обеспечивать охват по 15 участвующих стран каждая, ЕЭК - 7-10 стран, а Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии - 5-8 стран.

20. В ходе предметной работы, которую предстоит проделать в контексте составления методологий для установления целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий, ЕЭК ООН будет основываться на таких имеющихся достижениях, как разработанные в рамках ЕЭК ООН статистические определения, методологии, базы данных, включая результаты переписей дорожного движения, без которых задача установления разумных целевых показателей и ориентиров для сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий, а также их контроля, по всей видимости, будет очень сложной.

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

21. Стремясь добиться оптимального использования имеющегося потенциала WP.1 и Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения (СБДД ООН) в целях выполнения их институционального мандата, связанного с повышением безопасности дорожного движения, и признавая необходимость дальнейшего расширения сотрудничества, которое принесет пользу всем членам ЕЭК ООН и всему международному сообществу в целом, небольшая рабочая группа WP.1 в составе Италии, Нидерландов и США предложила разработать дополнительное соглашение, посвященное таким областям, в которых можно добиться существенных результатов, как поведение участников дорожного движения и соответствующие контрмеры.

22. Предлагаемое соглашение рассматривается в качестве своего рода дополнения оперативных процессов разработки правил в рамках Венских конвенций 1968 года. Предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.1/2008/4, получило поддержку со стороны Соединенного Королевства и Фонда ФИА "Автомобиль и общество".

23. В рамках предлагаемого соглашения были бы определены научно обоснованные наилучшие виды практики в области поведения участников дорожного движения. Для того чтобы страны, находящиеся на различных уровнях развития, смогли внедрить эти

наилучшие виды практики, для каждого такого вида был бы установлен ряд ориентиров, позволяющих различным странам добиваться постепенного внедрения наилучших видов практики, связанных с поведенческими аспектами проблемы безопасности дорожного движения (например, использование ремней безопасности, управление транспортным средством в состоянии опьянения, скорость и т.д.).

24. Разработка такой стратегии, служащей конкретным воплощением сочетания значительного экспертного потенциала WP.1 и опыта ВОЗ в деле разработки и реализации решений в области общественного здравоохранения, соответствовала бы директивам Комитета по внутреннему транспорту и Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, призывавших WP.1 к более тесному сотрудничеству с СБДД ООН (КВТ: ECE/TRANS/162; ГА ООН: A/RES/58/289) в целях активной выработки решений для транспортных, экономических и социальных аспектов кризисной ситуации в области безопасности дорожного движения. Эти сформулированные на совместной основе наиболее эффективные виды практики и соответствующие поэтапные ориентиры будут публиковаться на вебсайтах WP.1 и СБДД ООН, а также непосредственно доводиться до сведения сторон данного соглашения. Небольшая группа членов WP.1, представившая это предложение, сочла, что на данном этапе было бы преждевременно выбирать какую-либо одну структуру для этого соглашения, поскольку здесь возможно несколько вариантов, в том числе:

- a) соглашение, аналогичное Глобальному соглашению 1998 года, осуществление которого относится к ведению WP.29. В рамках этого возможного варианта функции надзора за осуществлением данного соглашения выполнял бы исполнительный комитет в составе представителей WP.1, СБДД ООН и государств-членов. Все участники этого соглашения входили бы в членский состав представительного органа, который на основе голосования утверждал бы конечные проекты наиболее эффективных видов практики, промежуточные ориентиры и программы кураторской деятельности, разработанные с учетом конкретных потребностей и составленные специальными рабочими группами по конкретной тематике;
- b) резолюция, аналогичная существующим резолюциям № 1 и 2 и содержащая указания и стратегии в отношении поведенческих аспектов безопасности дорожного движения, которая может быть принята любой страной и является достаточно гибкой для того, чтобы она подходила для различных уровней развития.

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

25. Международная организация по стандартизации (ИСО) занимается разработкой международного стандарта для систем управления в области безопасности дорожного движения. Будущий стандарт не будет затрагивать обязанности, связанные с регламентацией; он будет призван служить дополнением к работе в области безопасности дорожного движения, проводимой такими межправительственными организациями, как ЕЭК ООН и ВОЗ. Он будет применяться ко всем сторонам, играющим свою роль в области безопасности дорожного движения, и позволит использовать комплексный подход к данной проблеме. Цель состоит в том, чтобы помочь организациям повысить эффективность их работы в области безопасности дорожного движения, вносить вклад в сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, лучше справляться с нормативными требованиями и оправдывать ожидания общества в области безопасности дорожного движения, использовать последовательный подход, включающий цикл "планирование - выполнение - оценка - усовершенствование" и постоянное повышение эффективности, а также намечать цели в области безопасности дорожного движения и добиваться их достижения.

Д. Двусторонняя помощь

26. Многие развитые страны - члены ЕЭК ООН разработали двусторонние программы оказания помощи странам с переходной экономикой в их усилиях по повышению безопасности дорожного движения (Испания, Швеция и т.д.). Можно было бы организовать обмен успешным опытом и его распространение на уровне WP.1.

Е. Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка

27. Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка был создан в 2006 году с целью оказания поддержки усилиям, предпринимаемым на глобальном, региональном и страновом уровнях в интересах сокращения числа людей, погибающих и получающих травмы в результате дорожно-транспортных происшествий в странах с переходной экономикой. Задача Механизма заключается в проведении мероприятий по улучшению стратегий в области безопасности дорожного движения и соответствующего институционального потенциала в конкретных странах. В рамках этого Механизма, предоставляющего субсидии, финансирование осуществляется по двум направлениям: первое охватывает глобальные инициативы в области безопасности дорожного движения, а второе предназначено для оказания поддержки в реализации

страновых программ. Сейчас начался процесс финансирования на страновом уровне путем выделения средств для проведения отдельных мероприятий и путем предоставления дополнительной поддержки новым и существующим проектам многосторонних банков развития в области безопасности дорожного движения.

IV. ФАКТОРЫ, СОЗДАЮЩИЕ УГРОЗУ ДЛЯ ВКЛАДА WP.1 В ПОВЫШЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

28. Было признано, что критическая ситуация в области безопасности дорожного движения носит характер "глобального кризиса", и Генеральная Ассамблея вновь подтвердила большое значение решения глобальных проблем безопасности дорожного движения и необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества с учетом потребностей развивающихся стран путем повышения возможностей обеспечения безопасности дорожного движения и благодаря финансовой и технической поддержке этих усилий. Вместе с тем неотложные приоритеты, с которыми сталкиваются страны с переходной экономикой, а также нехватка финансовых ресурсов, политической воли и решимости являются серьезными препятствиями для отыскания решения проблемы кризисной ситуации в области безопасности дорожного движения.

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

30. Венские конвенции доказали свою эффективность в качестве инструментов для облегчения условий дорожного движения на основе согласования правил, знаков, сигналов и дорожной разметки во многих регионах/субрегионах мира, однако до сих пор имеют место случаи, когда приходится сталкиваться с нежеланием применять эти конвенции как таковые, поскольку предпочтение отдается в пользу адаптированных смягченных вариантов.

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

32. Национальным и международным усилиям, направленным на повышение безопасности дорожного движения, препятствует нехватка воли и ресурсов для обеспечения устойчивого повышения безопасности дорожного движения или реализации связанных с этим программ/проектов.

33. Все угрозы, упомянутые выше, носят общий характер, но они оказывают влияние на вклад WP.1 в урегулирование глобальной кризисной ситуации в области безопасности дорожного движения.

34. Одной из трудностей, с которой сталкивается WP.1, а также другие рабочие группы, является низкий уровень участия в работе сессий среди тех стран, которые испытывают наиболее острую потребность в доступе к знаниям и информации о последних достижениях в области безопасности дорожного движения. До тех пор пока не будут найдены пути и средства для поддержания участия этих стран в работе сессий WP.1, результаты (даже при наличии амбициозной и творчески составленной программы работы) будут оставаться ограниченными.

V. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ

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

A. Стратегические направления

36. WP.1 следует оставаться блюстителем юридических документов, благодаря которым она завоевала высокий авторитет; в то же время в случае необходимости и при условии сохранения гибкости организационной структуры предусматривается также создание тематических специальных подгрупп по образцу WP.29. Результаты их работы будут подлежать одобрению на уровне WP.1, которая занималась бы стратегическими аспектами безопасности дорожного движения.

37. WP.1 должна быть глобальным ориентиром в тех аспектах безопасности дорожного движения, которые связаны с правилами и оптимальными видами практики, применимыми на глобальном уровне, и особенно развивающимися странами. Для этого было бы весьма полезно провести углубленный анализ причин неудовлетворительных показателей в области безопасности дорожного движения на пострановой и региональной основе. Недостаточно лишь вводить в действие юридические документы, принимать резолюции и указывать, "что нужно делать": нужно также указывать, "как нужно делать", особенно в отношении практического осуществления.

38. Безопасность дорожного движения оказывает влияние на все компоненты устойчивого развития, поэтому ее следует в полной мере учитывать при разработке и осуществлении стратегий устойчивого развития транспортного сектора.

39. Безопасность дорожного движения - это глобальная проблема, но, хотя решениями для этой проблемы должны быть глобальные стратегии, осуществляться эти стратегии должны главным образом на местном уровне. Глобальные стратегии могут разрабатываться лишь на основе активизации сотрудничества, поэтому WP.1 следует укреплять механизмы партнерства/развивать синергическое взаимодействие с наиболее значимыми участниками работы над проблемой безопасности дорожного движения. Сделан уже первый шаг, в адрес СБДД ООН направлено приглашение провести совместное совещание с WP.1 в ноябре 2008 года. Следующим шагом могло бы стать официальное закрепление этой практики однодневных совместных совещаний. Следует также предусмотреть организацию таких совместных совещаний с другими партнерами на основе взаимного интереса и возможных элементов взаимодополняемости.

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

41. Многие развитые страны - члены ЕЭК разработали двусторонние программы оказания помощи странам с переходной экономикой в их усилиях по повышению безопасности дорожного движения (Испания, Швеция и т.д.). Следует организовать обмен успешным опытом и его распространение на уровне WP.1. Членам WP.1 следует

предложить поделиться с другими участниками совещаний теми уроками, которые они извлекли в качестве доноров/реципиентов помощи в области безопасности дорожного движения.

В. Возможные действия на краткосрочную перспективу (2008-2009 годы)

42. Работа над проблемой безопасности дорожного движения носит межсекторальный характер и охватывает различные национальные структуры (директивные/нормотворческие, правоприменительные и т.д.), такие, как министерства транспорта, здравоохранения, внутренних дел, полиции и образования. Действия:

Будет расширяться и укрепляться национальное и региональное сотрудничество между соответствующими компетентными органами, участвующими в работе в области безопасности дорожного движения.

43. Увеличивается число стран, в которых имеются советы по безопасности дорожного движения (или аналогичные структуры), играющие ключевую роль в координации деятельности различных компетентных органов, участвующих в реализации междисциплинарного портфельного подхода. Несмотря на их жизненно важную роль, эти советы по безопасности дорожного движения, по всей видимости, не имеют международной сети, в отличие, например, от нормотворческих структур в железнодорожном секторе, которым удалось создать форум для регулярных консультаций между собой. Действия:

WP.1 будет играть ключевую роль в процессе создания "клуба советов по безопасности дорожного движения". Такой форум обеспечивал бы более оперативное распространение информации о том, чем реально занимается WP.1, на национальном уровне. В качестве первого шага соответствующим представителям этих национальных структур будет предложено принять участие в пятьдесят седьмой сессии WP.1 в марте 2009 года.

44. В новой резолюции A/RES/62/244 Генеральной Ассамблеи ставится акцент на проблеме глобальной безопасности дорожного движения. Выраженная в этой резолюции поддержка предложения правительства Российской Федерации провести в этой стране первую всемирную конференцию на уровне министров по безопасности дорожного движения в ноябре 2009 года является важным новым элементом в деле повышения политической значимости этой пандемии смертей и травматизма, связанных с дорожно-транспортными происшествиями. Действия:

Секретариат ЕЭК ООН и WP.1 будут оказывать российскому правительству все возможное содействие в деле подготовки этого исторического мероприятия, включая предоставление выступающих, материалов для подготовки документов этого мероприятия, предлагаемого текста заключительного заявления, содействия в обеспечении охвата всех министров транспорта и т.д. Эта конференция, в частности, могла бы дать возможность странам согласовать региональные целевые показатели сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий, а, возможно, даже и принять решение в отношении глобальной цели по образцу целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия. В этом случае WP.1 могла бы внести свой вклад в подготовительную работу.

45. База статистических данных ЕЭК ООН о дорожно-транспортных происшествиях рекламируется недостаточно широко, но она, бесспорно, является тем инструментом, который Рабочей группе WP.1 следует использовать для повышения наглядности своей работы и уточнения своего места в системе глобальных усилий, направленных на повышение безопасности дорожного движения. Деятельность:

WP.1 будет и далее расширять охват данных, укреплять регулярность представления и повышать надежность статистики дорожно-транспортных происшествий ЕЭК ООН.

46. Для того чтобы WP.1 была более доступной для всех стран - членов ЕЭК ООН и могла осуществлять деятельность на основе расширенного мандата, в качестве предварительного условия требуется наличие дополнительных - и в частности финансовых - ресурсов. Действия:

- a) проведение переговоров по отдельному соглашению с уже существующим Глобальным механизмом по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка для поддержания работы WP.1 по реализации намеченной ею деятельности, а также работы других региональных комиссий Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения;
- b) поощрение развития механизмов партнерства (или аналогичных форм сотрудничества), например между компетентными органами, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения в развитых странах, и соответствующими компетентными органами в странах с переходной экономикой;

- с) стимулирование развития синергического взаимодействия с основными проектами, финансируемыми ЕС, в регионе ЕЭК ООН (например, с проектом "Разработка координированных национальных транспортных стратегий в странах Центральной Азии", в рамках которого была создана Рабочая группа по безопасности дорожного движения) в целях извлечения максимальных выгод из опыта друг друга.

47. Следует уделять больше внимания привлекательному оформлению прошлых достижений и текущей деятельности WP.1 и их широкому пропагандированию/распространению. Действия:

- а) разработка интерактивного КД-ПЗУ, содержащего существующие документы (конвенции, резолюции), относящиеся к ведению WP.1. Этот КД-ПЗУ можно было бы распространять на всех важных мероприятиях, имеющих отношение к проблеме безопасности дорожного движения, и среди всех заинтересованных сторон;
- б) внесение вклада в разработку нового международного стандарта ИСО для систем управления в области безопасности дорожного движения и содействие обеспечению его применения;
- с) соединение вебсайта ЕЭК ООН с другими вебсайтами, имеющими отношение к проблеме безопасности дорожного движения;
- д) создание адресного списка WP.1/Безопасность дорожного движения и организация регулярных дискуссий в электронном формате с участием членов WP.1 на добровольной основе;
- е) активное и целенаправленное пропагандирование WP.1 (самого форума и его достижений) и использование "зеленых книг" СБДД ООН как ценных инструментов, достойных использования.

С. Возможные действия на среднесрочную перспективу (2009-2010 годы)

48. WP.1 располагает всеми необходимыми знаниями/экспертным потенциалом и опытом для расширения своей роли и передачи ноу-хау в страны за пределами региона ЕЭК, что может также оказаться полезным другим региональным комиссиям Организации Объединенных Наций для наращивания потенциала и организации деятельности в области безопасности дорожного движения в их регионах. Действия:

- a) приглашение делегатов от всех региональных комиссий для участия в работе WP.1 и делегирование им полномочий пропагандистов деятельности WP.1 в их комиссиях;
- b) поощрение создания региональных групп по безопасности дорожного движения в рамках ЭКА, ЭСКЗА, ЭСКАТО и ЭКЛАК в целях сплочения государств-членов и укрепления сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами в области безопасности дорожного движения в соответствующих регионах;
- c) периодическая организация совещаний WP.1 за пределами Женевы под эгидой рабочих групп других региональных комиссий Организации Объединенных Наций;
- d) стимулирование и поощрение взаимодействия между СБДД ООН и региональными группами по безопасности дорожного движения в рамках региональных комиссий Организации Объединенных Наций.

49. Проект "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий" будет осуществляться пятью региональными комиссиями в сотрудничестве с другими международными организациями и НПО, работающими в области безопасности дорожного движения. Действия:

WP.1 будет вносить вклад в осуществление этого проекта и пропагандировать его результаты в качестве основы для установления глобальной цели в области безопасности дорожного движения по образцу ЦРДТ.

50. В свете того обстоятельства, что в рамках реформы Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) и создания Международного транспортного форума (МТФ) было прекращено функционирование Рабочей группы ЕКМТ по безопасности дорожного движения, стоит проанализировать, какие направления деятельности, осуществлявшейся этой рабочей группой, WP.1 хотела бы сохранить. Действия:

Изучение практической возможности поощрения экспертных обзоров ситуации в области безопасности дорожного движения в странах с переходной экономикой в сотрудничестве с соответствующими партнерами (например, Всемирным банком, странами-донорами) и участия в их проведении.

D. Возможные действия на долгосрочную перспективу (после 2011 года)

51. Безопасность дорожного движения - это глобальная проблема, которая требует глобального решения. Часть этого глобального решения составляют существующие правила и оптимальные виды практики, однако еще предстоит проделать очень большой объем работы. Действия:

Разработка глобального документа по безопасности дорожного движения, который охватывал бы реальные потребности, не охваченные другими (существующими) документами.

52. В 2006 году в целях облегчения задачи распространения программ оценки состояния дорог (ПОСД) на страны с низким и средним уровнем доходов была разработана Международная программа оценки состояния дорог (МПОСД). Основываясь на утвержденной методологии, предполагающей использование трех стандартных протоколов, МПОСД позволяет осуществлять широкомасштабные программы повышения безопасности автомобильных дорог, на которых гибнут и получают серьезные травмы большое число участников дорожного движения. Инициатива МПОСД способствует разработке таких местных моделей и решений, которые отвечают потребностям и интересам безопасности дорожного движения в участвующих развивающихся странах. Действия:

Установление сотрудничества с МПОСД и изъявление готовности участвовать совместно с ней в обследованиях дорог на предмет их безопасности.

VI. ВЫВОДЫ

53. Достижения WP.1 хорошо известны в регионе ЕЭК ООН и за его пределами. Проведено обновление Венских конвенций 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, и опубликованы их сводные тексты. Резолюции 1 и 2, содержащие полезные своды оптимальных видов практики, также приведены в соответствие с самыми последними изменениями в области безопасности дорожного движения.

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

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

56. Ожидается, что страны-члены представят в секретариат дополнительные указания в отношении дальнейших путей, учитывая при этом то, что для осуществления ряда предлагаемых действий в распоряжение секретариата ЕЭК ООН, а также других региональных комиссий Организации Объединенных Наций требует предоставить дополнительные ресурсы.
