



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/2004/11/Add.1
2 January 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

(Шестьдесят шестая сессия, 17-19 февраля 2004 года,
пункт 13 с) повестки дня)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Последующие меры во исполнение резолюций Генеральной Ассамблеи
о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения**

Записка секретариата

Настоящая записка была подготовлена секретариатом по консультации с Председателем WP.1 и в соответствии с поручением Бюро Комитета, которое было дано на его сессии в декабре 2003 года.

I. Справочная информация

1. 29 мая 2003 года Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию A/RES/57/309, в преамбуле которой заявляется о "необходимости всемирных усилий по достижению более глубокого понимания важности обеспечения безопасности дорожного движения как государственной проблемы, в первую очередь с помощью просвещения и распространения информации". В этой резолюции Генерального секретаря также просили представить Генеральной Ассамблее доклад о глобальном кризисе в области безопасности

дорожного движения с учетом мнений, выраженных государствами-членами и соответствующими органами и учреждениями системы Организации Объединенных Наций.

2. В докладе Генерального секретаря Генеральной Ассамблеей было рекомендовано *"призвать систему ООН предпринять усилия для решения проблемы глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. В частности, рекомендуется оказать соответствующим учреждениям помощь в разработке дополнительных мероприятий с учетом масштабов этой проблемы и **определить в рамках системы Организации Объединенных Наций координирующий орган** для оказания содействия этим усилиям и для их координации в рамках Организации Объединенных Наций, а также между Организацией Объединенных Наций и многосторонними учреждениями"* (документ A/58/228¹, пункт 44 а)).

3. 5 ноября 2003 года, рассмотрев доклад Генерального секретаря, Генеральная Ассамблея приняла вторую резолюцию о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения (документ A/RES/58/9)¹. В этой резолюции отмечается, в частности, что ГА проведет пленарное заседание 14 апреля 2004 года в связи со Всемирным днем здоровья и представлением Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма. В ней также предлагается организовать совещание экспертов, представителей частного сектора, соответствующих неправительственных организаций, гражданского общества и других заинтересованных сторон, в том числе средств массовой информации, утром 15 апреля 2004 года в связи с проведением пленарного заседания в агитационных целях и для обмена информацией о передовом опыте организации дорожного движения. Кроме того, в пункте 3 постановляющей части резолюции *"Экономическому и Социальному Совету предлагается, действуя вместе с другими соответствующими организациями и органами системы Организации Объединенных Наций, а также через свои региональные комиссии, содействовать обмену информацией о передовом опыте обеспечения безопасности дорожного движения и разработке рекомендаций по борьбе с дорожно-транспортным травматизмом"*.

4. На сессии ГА несколько стран и организаций высказались за то, чтобы в этой резолюции был также определен координирующий орган, рекомендованный в докладе Генерального секретаря, и предложили возложить такую глобальную задачу на Рабочую группу по безопасности дорожного движения (WP.1). Однако в тот момент консенсуса достичь не удалось, поэтому в резолюции не содержится никаких ссылок.

¹ Имеется по адресу: <http://www.unece.org/trans/roadsafe/rs crisis.html>

5. Тем не менее вопрос о глобальном органе по безопасности дорожного движения может быть поднят на пленарном заседании ГА 14 апреля 2004 года, поэтому важно, чтобы и WP.1, и Комитет по внутреннему транспорту обсудили этот вопрос до вышеупомянутого заседания. Настоящая записка призвана служить основой для такого обсуждения. Однако с учетом составленного расписания сессий вначале она будет представлена Комитету. Комитет мог бы дать соответствующие указания WP.1, после чего WP.1 выработает окончательную и более обоснованную позицию по данному вопросу.

II. Обоснование целесообразности преобразования WP.1 в глобальный форум

6. Безопасность дорожного движения во все большей степени становится глобальной проблемой. Во всех странах мира объем автомобильных перевозок растет быстрыми темпами. Одним из неблагоприятных последствий этой тенденции является увеличение числа дорожно-транспортных происшествий и жертв. Хотя на глобальном уровне положение в той или иной стране или группе стран существенно различается, правительства всех стран сталкиваются с похожими проблемами. В частности, введение правил дорожного движения, обеспечивающих высокий уровень безопасности на дорогах, является общей задачей для правительств всех стран. Именно этим и обусловлена необходимость создания глобального органа для изучения данной проблемы. Таким органом, очевидно, должна стать организация в рамках системы ООН. Какой орган ООН обладает опытом и необходимыми знаниями в области безопасности дорожного движения? Только ЕЭК ООН, и в частности WP.1. Может ли WP.1 успешно ответить на этот глобальный вызов?

7. Если судить по достигнутым результатам, то безусловно может. За последние три десятилетия в регионе ЕЭК ООН, где объем дорожного движения возрос приблизительно в три раза, ежегодное число погибших на дорогах уменьшилось почти наполовину. Можно отметить, что такому снижению в значительной степени способствовали участие правительств и соответствующих организаций в работе WP.1 и применение правил дорожного движения, разрабатываемых в рамках Рабочей группы. Эти правила содержатся главным образом в Венских конвенциях о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и дополняющих их Европейских соглашениях. Поэтому можно предположить, что участие в деятельности WP.1 и эффективное применение этих правил также способствуют снижению числа дорожно-транспортных происшествий и жертв на дорогах в других странах.

8. Основные правовые документы, а именно Венские конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, которые уже применяются более чем в 50 странах,

включая многие страны, не являющиеся членами ЕЭК ООН, открыты для присоединения всех государств - членом ООН. Кроме того, в настоящее время WP.1 занимается изменением структуры и обновлением сводных резолюций CP.1 о дорожном движении и CP.2 о дорожных знаках и сигналах, с тем чтобы охватить все правила, которые не являются обязательными, и таким образом разработать компендиум оптимальной практики безопасности дорожного движения, который может использоваться на глобальном уровне. В деятельности WP.1 участвуют правительства и соответствующие НПО (см. приложение).

9. Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН обладает опытом организации работы глобальных органов. Под его руководством действует Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Хотя характер деятельности WP.29 и порядок его работы отличаются от WP.1, WP.29 является глобальным форумом. Кроме того, Комитет внимательно следит за деятельностью Комитета ЭКОСОС и его двух подкомитетов экспертов по перевозкам опасных грузов и СГУ, которые также являются глобальными форумами. Их секретариатское обслуживание обеспечивает Отдел транспорта ЕЭК ООН.

10. Кроме того, можно считать, что WP.29, рассматривающий вопросы безопасности транспортных средств, в сочетании с WP.1, которая занимается правилами дорожного движения и изучением человеческого фактора, могли бы создать мощный синергический эффект в работе над проблемой безопасности дорожного движения на всемирном уровне.

III. Возможная роль глобальной WP.1

11. Главная задача WP.1 - создание условий для сведения к минимуму рисков дорожно-транспортных происшествий и ограничения их последствий. С этой целью она разрабатывает и обновляет конвенции и соглашения, устанавливающие правила дорожного движения. **Эта задача останется ключевой и для будущей глобальной WP.1.** Хотя будущие функции WP.1 будут соответствующим образом адаптированы, с тем чтобы результатами ее работы могли воспользоваться и другие страны, в основном они останутся теми же, что и сегодня, а именно:

- a) разработка и обновление соглашений и конвенций, направленных на повышение безопасности дорожного движения, включая Венские конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и дополняющие их Европейские соглашения;
- b) обновление сводных резолюций о дорожном движении (CP.1) и о дорожных знаках и сигналах (CP.2);

- c) сбор и распространение информации о национальных правовых положениях в области безопасности дорожного движения;
- d) организация недель безопасности дорожного движения каждые четыре года. Эти кампании не будут ограничиваться регионом ЕЭК ООН, а будут также проводиться в других странах;
- e) обмен опытом и оптимальной практикой в области автомобильных перевозок и безопасности дорожного движения. Этот аспект будет приобретать все большее значение в силу того, что в случае глобального участия уровни опыта и знаний в этой области будут существенно различаться. Половина или целый день в ходе сессий WP.1 могут быть посвящены обстоятельному обсуждению какой-либо конкретной проблемы безопасности дорожного движения, например представляющей интерес для развивающихся стран.

12. В качестве одной из новых функций может возникнуть потребность в консультативных услугах, подготовке и оказании технической помощи для нуждающихся в этом стран, в частности в связи с присоединением к Венским конвенциям и другим соответствующим правовым документам и их применением.

13. WP.1 необходимо будет изменить свой мандат/положения о круге ведения, включая более подробное и четкое описание своей роли и функций.

IV. Материальные последствия

14. WP.1 может стать глобальным форумом без привлечения дополнительных ресурсов, по крайней мере на начальном этапе. Нынешние штатные сотрудники могут взять на себя следующие задачи: рассылка писем правительствам всех стран - членов Организации Объединенных Наций и заинтересованным организациям с целью обеспечить назначение координаторов по безопасности дорожного движения; расширение списка получателей документов WP.1 за счет этих координаторов; обеспечение рассылки документов WP.1 всем указанным адресатам. Добровольцы WP.1, которые изъявляют готовность посетить эти страны, по возможности, используя для этого бюджетные средства своих стран, выделяемые на оказание помощи в целях развития, могли бы предоставить консультативные услуги, оказать содействие в подготовке кадров и техническую помощь нуждающимся в этом странам по их запросу. Это может быть также сделано соответствующими организациями под наблюдением WP.1.

15. Однако эффективность такого решения, вероятно, будет в определенной степени ограничена. Для повышения значимости этой работы и оказания помощи на глобальном уровне потребуются дополнительные ресурсы. Для выполнения увеличивавшегося объема работы по существу и административных задач, а также организации, например, по одному рабочему совещанию в год в разных регионах, возможно под эгидой одной из региональных комиссий ООН, как минимум потребуется еще одна должность категории специалистов. Необходимо будет также финансировать путевые расходы участников этих рабочих совещаний и сотрудников секретариата.

16. Еще один вид деятельности, которым было бы целесообразно заняться, - сбор статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях во всемирном масштабе. Однако более эффективно с этой задачей могла бы справиться WP.6. С этой целью секретариат будет рассылать существующий вопросник по дорожно-транспортным происшествиям всем странам и публиковать глобальный бюллетень. ЕЭК ООН будет единственным органом, предоставляющим такую информацию, которая имеет крайне важное значение для понимания масштабов проблемы безопасности дорожного движения. Однако для выполнения такой задачи потребуются еще одна должность категории специалистов и должность младшего сотрудника по статистике в секретариате.

* * *

Приложение

СОСТАВ WP.1 И УЧАСТИЕ В ЕЕ РАБОТЕ

Членами WP.1 являются представители 55 государств - членов ЕЭК ООН.

В работе WP.1 участвуют следующие международные организации: Европейская комиссия (ЕК), Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ).

В деятельности WP.1 также принимают участие следующие неправительственные организации: Международная организации по стандартизации (ИСО), Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Международная федерация мотоциклистов (МФМ), Международный туристский альянс/Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международная ассоциация заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Федерация европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Международная организация по безопасности дорожного движения (МОПДТП), Международный комитет по экзаменам на вождение (МКЭВ), Институт по исследованию проблем дорожного движения (ИДД), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Глобальная программа для сотрудничества в области безопасности дорожного движения (ГПСБДД), Международная федерация пешеходов (МФП), Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД), Европейская федерация велосипедистов (ЕФВ), Фонд ФИА, Международная конфедерация ассоциаций экспертов и консультантов (СИДАДЕК).
