
Рабочая группа по устойчивому транспорту, транзиту и взаимосвязанности (ТРГ-УТТВ)

26-я сессия
25 ноября 2021 г.
Виртуальный режим

**Вопросы и совершенствование
политики безопасности дорожного движения в странах СПЕКА**

(Пункт 5.4 повестки дня)
Примечание ЭСКАТО/ЕЭК ООН

1. Несмотря на существенный прогресс в повышении безопасности дорожного движения, достигнутый в некоторых странах за последнее десятилетие, общемировые результаты гораздо хуже, и для значительного снижения числа смертельных случаев и травм на дорогах мира крайне необходимы изменения. Дорожно-транспортный травматизм является первой причиной летальных исходов в результате несчастных случаев во всем мире. Дорожно-транспортные происшествия являются причиной более 1,35 миллиона смертей в год, в то время как подсчеты несмертельных травм варьируются от 20 до 50 миллионов, и наносят значительный экономический ущерб людям, их семьям и странам. По некоторым оценкам, дорожно-транспортные происшествия обходятся большинству стран в 3% от их валового внутреннего продукта.
2. За последние два десятилетия было предпринято несколько глобальных инициатив по улучшению ситуации по безопасности дорожного движения в мире. Начиная с 2004 года Генеральная Ассамблея приняла в общей сложности девять резолюций. Были организованы три Глобальные министерские конференции по безопасности дорожного движения: в Москве, Российская Федерация (ноябрь 2009 года), Бразилиа, Бразилия (ноябрь 2015 года) и Стокгольме, Швеция (февраль 2020 года), на которых были приняты декларации, призывающие правительства, международные организации,

неправительственные организации и благотворительные фонды к сотрудничеству в решении сопутствующих вопросов.

3. С принятием Повестки дня на период до 2030 года международное сообщество однозначно отнесло безопасность дорожного движения к числу главных вопросов развития, поставив амбициозную задачу сократить вдвое количество смертельных случаев и травм на дорогах в мире к 2020 году в рамках задачи 3.6 целей в области устойчивого развития, касающейся хорошего здоровья и благополучия. Вопрос безопасности дорожного движения также отражен в задаче 11.2, которая направлена на обеспечение доступа к безопасным, недорогим, доступным и экологически устойчивым транспортным системам для всех.
4. 31 августа 2020 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 74/299 о «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», в которой провозгласила период 2021–2030 годов вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью снизить по крайней мере на 50 процентов смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий в период 2021–2030 годов, и в этой связи призвала государства-члены продолжать до 2030 года деятельность по решению всех связанных с обеспечением безопасности дорожного движения задач в рамках целей в области устойчивого развития, включая задачу 3.6. В Резолюции содержится просьба разработать план действий на Второе Десятилетие в качестве руководящего документа для поддержки реализации его целей. В ответ на эту просьбу ЭСКАТО и ЕЭК присоединились к Глобальной целевой группе под председательством Всемирной организации здравоохранения для подготовки Глобального плана действий, который был представлен на глобальном уровне 28 октября 2021 года.
5. С учетом глобальных проблем, с которыми сталкиваются государства-члены, в апреле 2018 года был создан Фонд безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (ФПБП ООН) в качестве многопартнерского целевого фонда для содействия конкретным действиям по достижению целевых показателей дорожной безопасности целей в области устойчивого развития. Цель Фонда - помочь странам с низким и средним уровнем доходов внедрить эффективные национальные системы обеспечения безопасности дорожного движения для а) существенного сокращения числа

погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий и b) снижения экономических потерь от них. Его гранты укрепляют национальный и местный потенциал по управлению и повышению безопасности дорожного движения путем предоставления финансирования и технической экспертизы.

6. На сегодняшний день ФПБП ООН провел один пилотный и два дополнительных конкурса предложений (тендера) и в настоящее время поддерживает 15 проектов, охватывающих 4 региона, демонстрирующих совместные усилия ООН и целого ряда заинтересованных сторон.¹ В настоящее время готовится следующий конкурс заявок, который должен быть объявлен в марте 2022 года.

Деятельность ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения

А. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1)

7. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1), обслуживаемый секретариатом ЕЭК ООН, является единственным постоянным межправительственным органом по безопасности дорожного движения в системе Организации Объединенных Наций. Участие в WP.1 открыто для всех стран мира. Обычно WP.1 собирается два раза в год в Женеве, Швейцария. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН обеспечивает секретариатскую поддержку группы: обслуживает заседания, готовит документы, повестки дня и отчеты, собирает и распространяет информацию и облегчает связь между правительствами.
8. Помимо прочих инициатив, WP.1 рассмотрела предложения о поправках к Конвенции о дорожном движении от 1968 года с целью сохранения согласованности между конвенцией и положениями правил в отношении транспортных средств, принятых в рамках Соглашения от 1958 года об освещении и световой сигнализации. Кроме того, WP.1 рассматривает предложение о внесении поправок в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года и обсуждает вопросы, связанные с автоматизированным вождением, взаимным признанием водительских удостоверений, безопасным системным подходом, междисциплинарным расследованием ДТП и отвлеченным вождением.

¹ <https://unece.org/projects-2>

В. Правовые документы Организации Объединенных Наций

9. Со времени последнего заседания РГ количество договаривающихся сторон Конвенции о дорожном движении 1949 года было изменено до 102. К Конвенции о дорожном движении 1968 года присоединилась одна новая договаривающаяся сторона, в результате чего общее число договаривающихся сторон Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года достигло 85, а общее число договаривающихся сторон - 68. Число договаривающихся сторон Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (1970), было увеличено до 52.
10. Под управлением и под ответственность Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) Соглашение от 1958 года о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах и условиях взаимного признания разрешений, предоставленных на основе настоящих Правил Организации Объединенных Наций (редакция 3) и Соглашения от 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или используются на колесных транспортных средствах, имеют 54 и 38 договаривающихся сторон соответственно, охватывая большинство стран с крупной автомобильной промышленностью. Число договаривающихся сторон Соглашения от 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров - 16.
11. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) недавно принял значительное количество технических изменений в Правилах Организации Объединенных Наций в отношении транспортных средств, касающихся аспектов безопасности и защиты окружающей среды, с уделением особого внимания современным системам помощи водителю для защиты уязвимых участников дорожного движения (Информационная система слепых зон для обнаружения велосипедов; системы предупреждения о движении задним ходом и информационные системы о трогании с места), а также первый набор правил ООН для автоматизированных транспортных средств (автоматизированная система контроля полосы движения, кибербезопасность и

обновления программного обеспечения по беспроводной сети). Работа, связанная с автоматизированными/автономными транспортными средствами, регулируется Рамочным документом WP.29 по автоматизированным/автономным транспортным средствам, который был одобрен КВТ в 2020 году. Кроме того, требования к периодическому техническому осмотру транспортных средств были расширены двумя новыми Правилами по испытаниям транспортных средств, работающих на СПГ/СНГ/КПГ, и по испытаниям электрических и гибридно-электрических транспортных средств.

С. Техническая помощь в области безопасности дорожного движения

12. Обзор результативности деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (ОРДОБДД):

- В 2019 году Правительство Казахстана договорилось с ЕЭК ООН о подготовке ОРДОБДД в Казахстане. Проект поможет Казахстану укрепить потенциал управления безопасностью дорожного движения и эффективно решать, и улучшать национальные показатели безопасности дорожного движения. Он поможет правительству определить наиболее важные аспекты безопасности дорожного движения и приоритетные потребности путем подготовки Обзора в Казахстане. В настоящее время обсуждается вопрос о том, как разблокировать реализацию данного проекта.
- Подготовка ОРДОБДД для Узбекистана была одной из тем на встрече Е.П. Шавката Мирзиёева, Президента Республики Узбекистан и Исполнительного секретаря ЕЭК ООН Ольги Алгаеровой в Ташкенте в июле 2021 года. Проект Концептуальной записки уже подготовлен, и следующим шагом будет назначение координатора по Узбекистану для реализации проекта.

Д. Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения

13. 29 апреля 2015 года г-н Жан Тодт был назначен Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Специальным посланником по безопасности дорожного движения. В этой роли г-н Тодт помогает мобилизовать устойчивую политическую приверженность делу обеспечения безопасности дорожного движения своим

приоритетом; пропаганда и повышение осведомленности о правовых документах Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения; обмен установленными передовыми методами обеспечения безопасности дорожного движения; и пропаганда адекватного глобального финансирования безопасности дорожного движения. Вместе с ЕЭК ООН Специальный посланник учредил и запустил Целевой фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в апреле 2018 года. На сегодняшний день Специальный посланник встретился с 26 главами государств и более 180 официальными лицами в 87 государствах-членах, призвав к политической приверженности высокого уровня безопасности дорожного движения, особенно в наиболее пострадавших районах. ЕЭК осуществляет роль секретариата².

- В сентябре 2019 года Специальный посланник посетил Республику Казахстан и Республику Узбекистан и обсудил пути повышения безопасности дорожного движения и реализации целей национальной стратегии безопасности дорожного движения. Во время визита г-на Тодта правительствам был представлен Фонд дорожной безопасности ООН, в котором предлагается рассмотреть возможность внесения взносов и представить проектные предложения.

Безопасность дорожного движения в регионе ЭСКАТО

14. В 2016 году на Азиатско-Тихоокеанский регион пришлось 60,2% от общего числа смертельных случаев на дорогах мира. Поскольку в 2016 году в результате дорожно-транспортных происшествий погибло около 813 000 человек, что почти на 11 процентов больше, чем в 2013 году, эта тенденция идет вразрез с задачей 3.6 ЦУР, которая направлена на 50-процентное снижение смертности и травматизма в результате ДТП к 2020 году.

15. Уязвимые участники дорожного движения - пешеходы, велосипедисты и моторизованные двух- и трехколесные транспортные средства - составляют более половины всех смертельных случаев на дорогах региона ЭСКАТО (около 55%). Бремя смертности на дорогах непропорционально велико среди стран с уровнем дохода выше и ниже среднего по отношению к численности их населения. В странах региона ЭСКАТО с уровнем дохода ниже среднего эта проблема стоит более остро (54,8%).

² <http://www.unece.org/united-nations-special-envoy-for-road-safety/roadsafetyenvoy.html>

16. Относительно уровня смертности в результате ДТП в регионе СПЕКА наблюдаются значительные различия: в Таджикистане и Казахстане этот показатель самый высокий, а в Азербайджане и Узбекистане - самый низкий (Таблица 1).

Таблица 1: Расчетный уровень смертности в результате ДТП в странах СПЕКА

№.	Страна	Примерный уровень смертности в результате ДТП (на 100 000 населения)
1.	Афганистан	15.1
2.	Азербайджан	8.7
3.	Казахстан	17.6
4.	Кыргызстан	15.4
5.	Таджикистан	18.1
6.	Туркменистан	14.5
7.	Узбекистан	11.5

Источник: ВОЗ. Доступно по ссылке:

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/Table_A2_Road_Traffic_Deaths.pdf?ua=1

17. В 2018 году государства-члены ЭСКАТО приняли резолюцию 74/3 "Повышение безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе для устойчивых транспортных систем", в которой подчеркивается необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества и обмена знаниями по безопасности дорожного движения на всех уровнях. Она призвала всех членов и ассоциированных членов активизировать национальные усилия и региональное сотрудничество с целью достижения связанных с безопасностью дорожного движения целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и предпринять шаги по повышению безопасности дорожного движения.³

18. Безопасность дорожного движения остается ключевой тематической областью в проекте новой региональной программы действий по устойчивому развитию транспорта для Азиатско-Тихоокеанского региона (2022–2026 гг.), которая будет рассмотрена для принятия на 4-й Министерской конференции по транспорту в декабре этого года.

19. На седьмом заседании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам в декабре 2017 года было принято новое приложение к Межправительственному соглашению по

3 Подробная информация о Региональной программе действий по устойчивому транспортному сообщению в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2017-2021 гг.) доступна по адресу E/ESCAP/73/15/Add.1, annex I.

сети Азиатских автомобильных дорог - приложение II bis, озаглавленное "Стандарты проектирования азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения". Согласно статье 8(5) Соглашения, это новое приложение II bis вступит в силу через 12 месяцев после того, как две трети сторон Соглашения представят Генеральному секретарю инструмент о принятии либо напрямую, либо через секретариат ЭСКАТО. На данный момент приложение еще не вступило в силу, и тем странам СПЕКА, которые еще не сделали этого, рекомендуется предпринять шаги для его принятия. Секретариат ЭСКАТО готов оказать помощь в этом процессе. Вступление в силу приложения II bis к Соглашению имеет важное значение, так как оно запустит процесс среди государств-членов по улучшению стандартов местной инфраструктуры для размещения новых объектов в целях повышения безопасности дорожного движения.

20. ЭСКАТО является одной из 11 организаций ООН, участвующих в Фонде безопасности дорожного движения ООН. В рамках пилотных проектов Фонда безопасности дорожного движения ООН (ФПБП ООН), утвержденных в 2019 году, секретариат ЭСКАТО в партнерстве с другими партнерами реализует ряд проектов. Ожидается, что следующий конкурс предложений (тендер) будет объявлен секретариатом Фонда безопасности дорожного движения ООН в начале 2022 года. Странам СПЕКА рекомендуется представить проектные предложения в Отдел транспорта ЭСКАТО в надлежащее время.
21. Бангкокская декларация "Город и транспорт: безопасность, эффективность и устойчивость» была принята на региональном совещании на тему "Город и транспорт: безопасность, эффективность и устойчивость", организованном ЭСКАТО в виртуальном формате 9-10 июня 2021 года. В Декларации отмечает важность принятия мер по внедрению системного подхода для повышения безопасности городских транспортных систем и, в свою очередь, сокращения числа погибших и пострадавших в ДТП ("Безопасный системный подход" / "Safe System Approach"). Во встрече приняли участие пять государств-членов СПЕКА, а именно: Афганистан, Азербайджан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.
22. Эффективный мониторинг и оценка прогресса в области безопасности дорожного движения зависят от наличия точных систем данных для измерения и мониторинга смертности, травматизма и дорожно-транспортных происшествий. ЭСКАТО

присоединилась к региональной инициативе группы организаций развития по созданию Азиатско-Тихоокеанской обсерватории по безопасности дорожного движения (APRSO)⁴ в качестве регионального форума по данным, политике и практике в области безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Целью Азиатско-Тихоокеанской обсерватории по безопасности дорожного движения (APRSO) является улучшение обслуживания и поддержки государств-членов в их согласованных усилиях по решению вопросов, связанных с данными по безопасности дорожного движения. По состоянию на октябрь 2021 года 20 государств-членов ЭСКАТО, включая пять стран СПЕКА, а именно Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан и Туркменистан, стали членами Азиатско-Тихоокеанской обсерватории по безопасности дорожного движения (APRSO). Первая ежегодная встреча членов Азиатско-Тихоокеанской обсерватории по безопасности дорожного движения (APRSO) была организована в виртуальном формате партнерами по развитию, включая ЭСКАТО, 21 и 22 апреля 2021 года для обсуждения вопросов сбора и сопоставления данных по безопасности дорожного движения для принятия более обоснованной политики.⁵

Рабочая группа может изъявить желание:

- Продолжать усилия по разработке и реализации национальных стратегий и планов действий по безопасности дорожного движения, укреплять двустороннее и многостороннее сотрудничество для достижения целей и задач в соответствии со вторым Десятилетием действий по безопасности дорожного движения, а также ЦУР, связанных с безопасностью дорожного движения;
- Эффективно применять правовые документы ООН по безопасности дорожного движения;
- Рассмотреть мероприятия в рамках Фонда безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (ФПБП ООН);
- Обратиться за политической поддержкой и обязательствами, а также за увеличением финансирования мероприятий по безопасности дорожного движения в странах

4 Список членов APRSO можно найти на сайте: <https://www.aprso.org/about-aprso>, просмотрен 18 октября 2021 года.

5 <https://www.aprso.org/event/aprso-annual-meeting-november-2021>, accessed on 20 October 2021.

СПЕКА, включая улучшение инфраструктуры и программы по повышению осведомленности;

- Призвать те страны СПЕКА, которые еще не сделали этого, принять приложение II bis к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог;
- Основываясь на результатах Обзоров результативности деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (ОРДОБДД), побуждать страны-члены СПЕКА обращаться за технической помощью в области безопасности дорожного движения через ОРДОБДД.
- Обеспечить сбор качественных данных по безопасности дорожного движения и запросить техническую помощь в сборе данных для облегчения регулярного мониторинга безопасности дорожного движения на национальном и региональном уровнях;
- Призвать те страны СПЕКА, которые еще не сделали этого, присоединиться к Азиатско-Тихоокеанской обсерватории по безопасности дорожного движения (APRSO) и активно участвовать в ее деятельности.