

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят шестая сессия**

Женева, 25–27 февраля 2014 года

Пункт 4 с) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы отраслевого характера:**Безопасность дорожного движения****Обзор недавних мероприятий по безопасности
дорожного движения, проведенных Европейской
экономической комиссией Организации
Объединенных Наций****Записка секретариата***Резюме*

Комитет по внутреннему транспорту на своей семьдесят четвертой сессии в 2012 году принял План для Десятилетия действий Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) (ECE/TRANS/2012/4 и Согг.1 и 2). План ЕЭК ООН непосредственно увязан с Глобальным планом на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций и направлен на реализацию широкого круга целей ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения путем рассмотрения приоритетных сфер деятельности, а также принятия последовательных мер, в том числе и в будущем, по каждой цели в своем географическом районе и за его пределами. В настоящем документе содержится резюме мероприятий по безопасности дорожного движения, проведенных ЕЭК ООН в 2013 году, а также освещены другие связанные с Организацией Объединенных Наций ключевые события в области безопасности дорожного движения, такие как принятие Генеральной Ассамблеей последней резолюции по безопасности дорожного движения (A/RES/66/260) и выход последнего доклада Генерального секретаря о повышении безопасности дорожного движения (A/68/368).



Комитету предлагается рассмотреть прогресс, достигнутый ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения в 2013 году, на региональном и глобальном уровнях, путем предоставления секретариатской поддержки Рабочей группе по безопасности дорожного движения (WP.1) и иной технической помощи и помощи в области наращивания потенциала.

I. Недавние мероприятия по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН

A. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1)

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1), обслуживаемая ЕЭК ООН, является единственным постоянно действующим межправительственным органом системы Организации Объединенных Наций, деятельность которого сосредоточена на повышении безопасности дорожного движения. Обычно эта группа проводит две сессии в год в Женеве. В 2013 году она также провела специальную сессию – 5–6 декабря в Нью-Дели, Индия, – после инаугурационного «Форума по безопасности дорожного движения "Европа-Азия"», состоявшегося 4 декабря 2013 года.

2. В 2013 году WP.1 рассмотрела и доработала предложения по поправкам к Конвенции о дорожном движении 1968 года в целях обеспечения соответствия между Конвенцией и другими международно-правовыми документами, в том числе разработанными Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). К их числу относятся предложения, касающиеся освещения и световой сигнализации, а также определение "систем помощи при вождении". Кроме того, WP.1 рассмотрела предложение о внесении поправок в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года с целью включить в нее знаки с изменяющимся сообщением. WP.1 также обсудила такие вопросы, как взаимное признание водительских удостоверений, безопасный системный подход, многопрофильные исследования аварий и отвлечение внимания водителя во время вождения.

3. Начиная с 2014 года WP.1 будет курировать работу двух новых групп экспертов – Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам и Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах. Мандат Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам включает рассмотрение и выдвижение предложений в целях более глубокого ознакомления с дорожными знаками и более эффективного осуществления Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и Европейского соглашения 1971 года, дополняющего Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Мандат Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах включает анализ имеющихся данных для описания, оценки и более глубокого понимания проблем безопасности в точках взаимодействия автомобильного/железнодорожного транспорта, а также для разработки многопрофильного стратегического плана, направленного на снижение риска гибели и/или травмирования на железнодорожных переездах.

B. Правовые документы Организации Объединенных Наций

4. Была продолжена деятельность по гармонизации международных стандартов в области безопасности дорожного движения. В 2013 году число договаривающихся сторон Конвенции 1949 года о дорожном движении осталось на прежнем уровне (95). Наряду с этим, число договаривающихся сторон Конвенции о дорожном движении 1968 года увеличилось на 2 (Катар и Турция) и достигло 72. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных

средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), насчитывает 51 договаривающуюся сторону.

5. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) обеспечивает административную поддержку и несет ответственность в плане осуществления Соглашения 1958 года 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, и Соглашения 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах. Эти соглашения насчитывают соответственно 48 договаривающихся сторон и 33 договаривающиеся стороны, что охватывает большинство стран с крупной автомобильной промышленностью. Количество договаривающихся сторон Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров 1997 осталось неизменным (12).

6. В последнее время WP.29 приняла значительное число технических изменений для внесения в правила ООН в области транспортных средств с целью улучшить их показатели безопасности. Примерами таковых являются: i) включение в текст существующих правил положений об уменьшении слепой зоны с пассажирской стороны большегрузных транспортных средств и об улучшении для водителя видимости других участников дорожного движения; ii) введение более совершенных процедур испытания на опрокидывание в целях уменьшения риска выбрасывания детей из детских удерживающих систем, iii) принятие новых положений для испытания на снегу для некоторых категорий шин; iv) определение характеристик систем автоматического экстренного торможения (САЭТ) для категорий транспортных средств массой менее 8 тонн; v) принятие новых требований к служебным дверям, окнам и запасным выходам и требований безопасности в отношении специально отведенных зон для детских колясок или прогулочных складных колясок в городских автобусах.

7. В 2013 году WP.29 приняла четыре новые правила ООН в области транспортных средств, включая Глобальные технические правила ООН (ГТП), касающиеся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, в которых освещены следующие вопросы применительно к безопасности легковых автомобилей и трем основным системам: i) целостность топливной системы, ii) электрическая безопасность и iii) системы хранения водорода. Другие ГТП ООН – по защите от бокового удара о столб, позволят существенно повысить безопасность водителей и пассажиров автотранспортных средств в случае удара о вертикальные предметы (т.е. телеграфные столбы, указательные знаки и деревья). В последних ГТП ООН, в которых впервые в согласованном виде было изложено международное законодательство по обеспечению безопасности транспортных средств применительно к этой области, предусмотрены требования в отношении проведения испытаний на боковое столкновение, имитирующих такой вид ДТП, до выпуска транспортных средств на рынок. Ожидается, что в качестве ответной меры изготовители начнут, среди прочего, устанавливать более широкие боковые подушки безопасности с целью повысить уровень безопасности пассажиров. В этих новых ГТП ООН также предусмотрены улучшения в плане защиты голов водителей и пассажиров. Они дополняют Правила № 95 ООН, касающиеся защиты пассажиров в случае бокового столкновения легковых автомобилей, что выразится в более непосредственном рас-

смотрении вопросов травмирования головного мозга и спинного мозга. Данные правила способны предотвратить большое число ДТП, сопровождающихся жертвами и серьезными травмами, в случае бокового удара о столб по всему миру. Подробный перечень мероприятий WP.29 содержится в приложении к настоящему документу.

8. В настоящее время число Договаривающихся сторон Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) составляет 48. ЕЭК ООН подготовила "дорожную карту" с изложением вопросов, касающихся создания административных структур, необходимых для применения ДОПОГ (ECE/TRANS/WP.15/217, приложение IV). Кроме того, секретариат ЕЭК ООН опубликовал сводное издание ДОПОГ 2013 года, в котором отражены все поправки, внесенные до 1 января 2013 года.

С. Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, 6–12 мая 2013 года

9. В мае 2013 года ЕЭК ООН отметила проведение второй Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (провозглашена в резолюции A/RES/64/255 Генеральной Ассамблеи) совместно с партнерами секретариата во Дворце Наций, что сопровождалось организацией четырех ключевых мероприятий и ряда вспомогательных параллельных мероприятий. Подробная информация об этих мероприятиях приведена ниже.

10. Помимо этого, в Италии ЕЭК ООН в рамках партнерских отношений с Министерством инфраструктуры и транспорта страны, компанией АСТМ-СИАС, веб-газетой "Иль джорно" и компанией "ЛеСтраде" освещала проведение Глобальной недели безопасности дорожного движения в многотиражных местной газете и журнале и распространила 230 000 специально заказанных закладок для книг в местных школах и через киоски платных автомагистралей протяженностью примерно 1 300 км в Ломбардии, Пьемонте, Лигурии, Валле-д'Аоста, Эмилия-Романье и Тоскане (http://www.unece.org/trans/roadsafe/2nd_grs_week/programme.html).

1. Симпозиум по вопросу о региональных подходах к проблеме употребления алкоголя за рулем

11. С целью отметить начало Глобальной недели безопасности дорожного движения ООН в Женеве, Швейцария, ЕЭК ООН в партнерстве с Международным центром алкогольной политики (ИКАП) провел симпозиум на тему "Региональные подходы к проблеме употребления алкоголя за рулем". Участвовавшие в нем эксперты из стран Европы, Африки, Азии и Ближнего Востока обсудили свои региональные подходы к основным вопросам, влияющим на связанные с алкоголем ДТП, в которые попадают такие уязвимые участники дорожного движения, как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты. В дополнение к проблеме пьяных водителей была рассмотрена также менее изученная проблема пьяных уязвимых участников дорожного движения. Симпозиум завершился церемонией подписания плаката, в ходе которой участники имели возможность выразить личную приверженность повышению безопасности дорожного движения, поставив свои подписи на большом специально изготовленном для этого плакате "Мы не пьем за рулем".

2. Скауты за глобальную безопасность дорожного движения

12. Параллельно с указанным симпозиумом ЕЭК ООН вступила в партнерские отношения с Всемирной организацией скаутского движения, организацией "Скаутинг Айрленд" и Греческим институтом безопасности дорожного движения "Панос Милонас", с тем чтобы предоставить 50 молодым лидерам в рамках своей глобальной программы "Ровер скаутс" возможность принять участие в интерактивной лекции профессора Класа Тингваля, который является одним из разработчиков концепции "Нулевой уровень смертности на дорогах". Участникам программы "Ровер скаутс" было поручено подготовить и представить в конце этого мероприятия свои планы по модернизации связанных с пешеходами аспектов Конвенции о дорожном движении 1968 года, отражающие точку зрения молодежи.

3. "Круглый стол", посвященный Международному дню повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах, 2013 год

13. Международный союз железных дорог (МСЖД) при поддержке железнодорожной сообщества во всем мире и все большего числа организаций дорожной отрасли уже пятый год проводит Международный день повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах (МДОПЖДП) в целях повышения осведомленности участников дорожного движения и пешеходов о рисках на железнодорожных переездах и изменения их поведения, с тем чтобы они "вели себя на железнодорожных переездах безопасным образом".

14. Примечательным событием МДОПЖДП в 2013 году стало проведение пресс-конференции и затем двух "круглых столов" по трем компонентам безопасности на железнодорожных переездах – обучение, инженерное обеспечение и обеспечение соблюдения. Национальные эксперты и пропагандисты из Греции, Индии, Италии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Швейцарии и Эстонии провели обсуждение, в ходе которого были рассмотрены следующие вопросы: каким образом можно положительно повлиять на поведение на железнодорожных переездах и как развитие инфраструктуры и обеспечение соблюдения могут стимулировать и поощрять безопасное поведение. Это мероприятие завершилось церемонией подписания плаката, что подтвердило приверженность участников безопасному поведению на железнодорожных переездах, а также открытием выставки МДОПЖДП, на которой были представлены работы победителей организованного МСЖД третьего международного детского конкурса рисунков на тему безопасности на железнодорожных переездах.

4. Дискуссионный форум, посвященный вопросам страхования и безопасности дорожного движения

15. Важными вопросами безопасности дорожного движения являются также права потерпевших и страхование, в частности в международном контексте. ЕЭК ООН в сотрудничестве с Советом страховых бюро (ССБ) провела совещание по теме страхования и безопасности дорожного движения. ССБ является ведущей организацией, которая обеспечивает функционирование системы "зеленой карты" путем обработки и урегулирования исков в результате ДТП, совершенных водителями из других стран и регионов. В ходе этого совещания были рассмотрены связанные со страхованием вопросы и предложены решения в целях повышения уровня безопасности при пересечении дорог. Кроме того,

было продемонстрировано новейшее оборудование для проверки водителей на усталость.

D. Другие пропагандистские мероприятия и деятельность по наращиванию потенциала

16. 2 и 3 мая 2013 года в Алматы, Казахстан, прошла восемнадцатая сессия Проектной рабочей группы по облегчению перевозок и пересечения границ СПЕКА (ПРГ-ТПГ). Эта сессия была организована Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан – ведущей страны СПЕКА в области транспорта. В число семи стран – членов ПРГ-ТПГ СПЕКА входят Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Деятельность данной группы направлена прежде всего на создание новых и на развитие существующих сетей автомобильных и железных дорог в регионе. Она также нацелена на осуществление Программы действий, которая была принята на основе Алматинской декларации, касающейся развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.

17. В ходе этой сессии ПРГ-ТПГ вновь предложила – уже большему числу стран СПЕКА – принять меры в связи с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, присоединиться к работе, проводимой ООН на глобальном и региональном уровнях, и представить ЕЭК ООН и Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) доклад, по возможности в письменной форме, о решениях и мерах, принятых в этом отношении. Кроме того, членам ПРГ-ТПГ было предложено обеспечить сбор качественных данных о безопасности дорожного движения с целью облегчить регулярный мониторинг прогресса в области повышения безопасности дорожного движения на национальном и региональном уровнях. Группа также предложила одной из своих стран-членов выступить с инициативой провести у себя конференцию, посвященную повышению уровня информированности о безопасности дорожного движения, в которой могли бы принять участие другие страны СПЕКА, организовав на ней обмен оптимальной практикой.

18. Опираясь на успех симпозиума по региональным подходам к проблеме употребления алкоголя за рулем, проведенного в рамках второй Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, ЕЭК ООН и Международный центр алкогольной политики в сентябре 2013 года в ходе шестьдесят шестой сессии WP.1 совместно обнародовали электронную книгу. Эта электронная книга содержит полные результаты исследований, впервые представленные в предварительном виде на симпозиуме в разбивке по основным факторам, влияющим на связанные с алкоголем ДТП с участием таких уязвимых участников дорожного движения, как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты, в странах Европы, Африки, Азии, Австралии и Ближнего Востока (http://www.unece.org/trans/roadsafe/ebook_launch.html).

19. 4 декабря 2013 года в Нью-Дели, Индия, ЕЭК ООН организовала инаугурационный «Форум по безопасности дорожного движения "Европа-Азия"», после которого была проведена шестьдесят седьмая сессия WP.1 продолжительностью два дня. Это мероприятие было организовано в рамках партнерских отношений с Министерством дорожного транспорта и автомобильных дорог Индии, Автодорожным институтом и Международным союзом автомобильного транспорта при сотрудничестве со стороны ЭСКАТО.

II. Резолюция 66/260 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций

20. Самая последняя резолюция по безопасности дорожного движения (A/RES/66/260) была принята Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций 23 мая 2012 года. В этой последней резолюции, автором которой являлась Российская Федерация, а соавторами – порядка 80 стран, содержался призыв к государствам – членам ООН проводить мероприятия по обеспечению дорожной безопасности по каждому из пяти основных направлений Глобального плана на Десятилетие действий, а именно: организация дорожного движения и его безопасности, повышение безопасности на дорогах и мобильность, повышение надежности автотранспортных средств, повышение безопасности участников дорожного движения и меры последующего реагирования на дорожно-транспортные происшествия (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/A-RES-66-260e.pdf>).

21. Вполне вероятно, что в 2014 году правительство Российской Федерации представит еще одну резолюцию по безопасности дорожного движения. ЕЭК ООН будет координировать ответы, поступившие от других региональных комиссий ООН, и тем самым будет способствовать разработке проекта предлагаемой резолюции.

III. Доклад Генерального секретаря о повышении безопасности дорожного движения во всем мире

22. Каждые два года Генеральный секретарь представляет доклад о повышении безопасности дорожного движения. Последний доклад Генерального секретаря по этому вопросу вышел в сентябре 2013 года (A/68/368). В этот доклад, в подготовку которого ЕЭК ООН внесла значительный вклад, включена обновленная информация о ходе осуществления рекомендаций, содержащихся в резолюциях Генеральной Ассамблеи за последние пять лет, в том числе в отношении достижения целей Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp1/Improving_Global_Road_Safety_2013_en.pdf).

Приложение

План осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (2011–2020 годы)

Введение

1. Настоящее приложение является кратким описанием мероприятий WP.29 из документа ECE/TRANS/2012/4, внесенного на рассмотрение на сессии Комитета по внутреннему транспорту в марте 2012 года, в котором ЕЭК ООН представляет свой План действий на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы). Указанный план непосредственно увязан с Глобальным планом на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (2011–2020 годы) и направлен на реализацию широкого круга целей ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения путем рассмотрения приоритетных сфер деятельности, а также принятия последовательных мер, в том числе и в будущем, по каждой цели в своем географическом районе и за его пределами. Данный план будет ежегодно рассматриваться и обновляться для обеспечения прогресса в выполнении поставленных задач и достижении показателей результативности.

2. Исходя из этого, в настоящем приложении отражен прогресс в осуществлении мероприятий по мониторингу и оценке деятельности WP.29 в рамках Десятилетия действий с момента объявления о его начале (11 мая 2011 года). По решению сессии WP.29, прошедшей в марте 2012 года, оно будет обновляться и направляться WP.29 для рассмотрения и представления замечаний на его ежегодных ноябрьских сессиях в течение всего десятилетия (см. ECE/TRANS/WP.29/1095, пункт 97).

3. Данное приложение основано на документе WP.29-161-10, распространенном в ходе 161-й сессии WP.29.

<i>Области</i>	<i>Прошлые и нынешние действия ЕЭК ООН</i>	<i>Будущие действия ЕЭК ООН</i>	<i>Ответственный орган</i>	<i>Сроки</i>	<i>Показатели результативности</i>
Присоединение к конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения.	<p>Мониторинг осуществления конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения:</p> <p>Соглашение 1958 года 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 (50 ДС);</p> <p>Соглашение 1998 года о принятии глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (33 ДС);</p>	Будут разработаны показатели осуществления конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения.	WP.1, WP.29, SC.1, WP.15	2011–2020 годы	Число новых ДС конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения и число правил Организации Объединенных Наций/ГТП Организации Объединенных Наций, принятых на национальной основе странами, являющимися ДС какого-либо соглашения.

<i>Области</i>	<i>Прошлые и нынешние действия ЕЭК ООН</i>	<i>Будущие действия ЕЭК ООН</i>	<i>Ответственный орган</i>	<i>Сроки</i>	<i>Показатели результативности</i>
	Соглашение 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (12 ДС);				
	23 июня 2011 года было принято новое предписание ООН (Предписание № 2 ООН). Принятие этого предписания ООН будет иметь значение для безопасности дорожного движения.	Область применения предписаний № 1 и 2 ООН будет распространена на транспортные средства категорий М ₁ , N ₁ и O ₁ , что сделает Соглашение более полезным для стран с формирующейся экономикой и для тех стран, в которых отсутствует система периодических технических осмотров (ПТО).	WP.29	2011–2020 годы	Число новых ДС, присоединившихся к Соглашению и/или начавших применять предписания ООН, которые уже применяются 12 ДС.
	Повышение осведомленности и техническая помощь в целях присоединения.	ЕЭК ООН будет способствовать проведению рабочих совещаний по укреплению национального и регионального потенциала и консультациям по содействию присоединению новых стран.	WP.1, WP.29, SC.1, WP.15	Постоянно	Число новых ДС конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций о безопасности дорожного движения; обеспечение соответствия между конвенциями и соглашениями Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и региональными и национальными законами.

<i>Области</i>	<i>Прошлые и нынешние действия ЭК ООН</i>	<i>Будущие действия ЭК ООН</i>	<i>Ответственный орган</i>	<i>Сроки</i>	<i>Показатели результативности</i>
Цель 2: Защита участников дорожного движения					
Защита уязвимых участников дорожного движения	14 марта 2012 года были приняты новые правила ООН, касающиеся безопасности пешеходов.	Будут приняты новые испытательные инструменты, отвечающие требованиям биодостоверности, в правилах ООН и ГТП ООН для создания транспортных средств, в большей степени учитывающих интересы пешеходов.	WP.29	2011–2020 годы	Число ДС, применяющих правила Организации Объединенных Наций.
	Был заказан дискуссионный документ о выгодах от правильного использования шлемов и их специальной конструкции (Правила № 22), с тем чтобы шлемы закрывали всю голову и сводили к минимуму ударное воздействие в случае ДТП.	Работа продолжается.	WP. 29	2012 год	Число новых стран, применяющих Правила № 22 ООН.
	Уделение особого внимания безопасной мобильности пожилых участников движения и принятие положений в Правилах № 16 ООН в отношении ограничителей нагрузки привязных ремней в целях снижения риска перелома ребер грудной клетки.		WP.29	2011–2020 годы	Увеличение числа ДС, применяющих Правила № 16. (46 ДС)

<i>Области</i>	<i>Прошлые и нынешние действия ЕЭК ООН</i>	<i>Будущие действия ЕЭК ООН</i>	<i>Ответственный орган</i>	<i>Сроки</i>	<i>Показатели результативности</i>
Цель 3: Повышение безопасности транспортных средств					
Поощрение государств-членов к применению и принятию правил, касающихся безопасности транспортных средств, разработанных Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) Организации Объединенных Наций.	После принятия [2] ГТП ООН и 3 правил ООН общее число правил Организации Объединенных Наций составило 132, а ГТП Организации Объединенных Наций – [14].	ЕЭК ООН будет разрабатывать новые правила Организации Объединенных Наций, ГТП Организации Объединенных Наций и поправки, направленные на повышение безопасности транспортных средств.	WP.29	2012–2013 годы	Число ДС, применяющих правила Организации Объединенных Наций.
	14 марта 2012 года были приняты новые правила ООН, касающиеся светоизлучающих диодов (СИД). Благодаря этим новым правилам ООН повысится эффективность активной системы безопасности (системы освещения транспортных средств) и ее способность реагировать на изменение условий дорожного движения.	Технологии СИД будут интегрированы во все системы освещения и световой сигнализации транспортных средств.	WP.29	2012–2020 годы	Число ДС, применяющих правила Организации Объединенных Наций.
	17 ноября 2011 года были приняты новые ГТП ООН, касающиеся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов. Благодаря этим новым ГТП ООН повысится эффективность органов	Требования ГТП ООН будут интегрированы в соответствующие правила ООН.	WP.29	2011–2020 годы	Число ДС, применяющих правила Организации Объединенных Наций.

Области	Прошлые и нынешние действия ЕЭК ООН	Будущие действия ЕЭК ООН	Ответственный орган	Сроки	Показатели результативности
	управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов и их способность реагировать на изменение условий дорожного движения на глобальном уровне.				
	В 2012 году было принято 95 поправок к правилам ООН в целях их обновления с учетом технического прогресса.	Продолжится обновление правил ООН с учетом технического прогресса.	WP.29	2012 год	46 ДС, применяющих поправки к правилам ООН.
	Принято 4 поправки к ГТП ООН в целях их обновления с учетом технического прогресса.	Продолжится обновление ГТП ООН с учетом технического прогресса.	WP.29	2012 год	Число ДС, применяющих правила Организации Объединенных Наций.
	Участие секретариата в рабочем совещании по рассмотрению сотрудничества по вопросам нормативного регулирования между членами Комитета ВТО по устранению технических барьеров в торговле (ТБТ) 9 ноября 2011 года. Участвующим странам было предложено применять правила, разработанные WP.29, и присоединиться к соглашениям 1958 и 1998 годов.	Мониторинг деятельности по итогам участия секретариата в рабочем совещании с Комитетом ВТО по устранению технических барьеров в торговле.	WP.29	2011–2020 годы	Число новых ДС, применяющих правила Организации Объединенных Наций.

<i>Области</i>	<i>Прошлые и нынешние действия ЕЭК ООН</i>	<i>Будущие действия ЕЭК ООН</i>	<i>Ответственный орган</i>	<i>Сроки</i>	<i>Показатели результативности</i>
Меры, принимаемые региональными организациями экономической интеграции (РОЭИ)/ДС, по замене региональных нормативных актов правилами Организации Объединенных Наций/ГТП Организации Объединенных Наций.	Регламент Комиссии (ЕС) № 407/2011 от 27 апреля 2011 года включает 62 правила ООН в приложение IV к регламенту ЕС № 661/2009, который касается требований к официальному утверждению типа конструкции в отношении общей безопасности транспортных средств и в котором перечислены правила Организации Объединенных Наций, применяемые в обязательном порядке.	Мониторинг деятельности после вступления в силу регламента ЕС.	WP.29	2011–2020 годы	Число новых директив, замененных правилами Организации Объединенных Наций. (Заменено приблизительно 54 директивы.)
Пассивная и активная безопасность	Разработаны и приняты правила Организации Объединенных Наций и глобальные технические правила Организации Объединенных Наций по: детским удерживающим системам, предотвращению хлыстовых травм, защите в случае лобового, бокового и заднего столкновения, ремням безопасности и их креплениям, защите против поражения электротоком в электрических и гибридных транспортных средствах.	ЕЭК ООН распространит сферу применения действующих правил ООН по безопасности аккумуляторных электромобилей на велосипеды с подвесным двигателем/мотоциклы (категория L). Будут доработаны ГТП ООН по безопасности электромобилей.	WP.29	2014 год	Число ДС, применяющих правила ООН и ГТП ООН.

<i>Области</i>	<i>Прошлые и нынешние действия ЕЭК ООН</i>	<i>Будущие действия ЕЭК ООН</i>	<i>Ответственный орган</i>	<i>Сроки</i>	<i>Показатели результативности</i>
	Были приняты правила по пассивной безопасности (надежность в случае столкновений), ремням безопасности – 1970 год, защитным шлемам – 1972 год, детским удерживающим системам (ДУС) – 1981 год, испытаниям на лобовое и боковое столкновение – 1995 год, безопасности пешеходов – 2008 год, безопасности гибридных транспортных средств и электромобилей – 2010 год.	В целях включения новых положений по снижению тяжести хлыстовых травм будут внесены поправки в нынешние правила Организации Объединенных Наций и ГТП Организации Объединенных Наций, касающиеся подголовников.	WP.29	2013 год	Число ДС, применяющих правила Организации Объединенных Наций.
	15 ноября 2012 года были приняты новые правила ООН, касающиеся детских удерживающих систем, вводящие новые предписания относительно бокового удара и движений, препятствующих вращению.	ЕЭК ООН распространит сферу применения этих правил на невстроенные детские удерживающие системы ("Универсальный бустер" или "Бустер для конкретного транспортного средства").	WP.29	2014 год	Число ДС, применяющих новые правила Организации Объединенных Наций.
	27 июня 2013 года приняты новые ГТП ООН по безопасности гибридных транспортных средств/транспортных средств, работающих на водороде.	Будут внесены поправки в нынешние ГТП ООН с целью охватить требования к эффективности резервуаров любого рода (для сжиженного водорода, низкотемпературного компримированного водорода (НТКН2) и т.д.) и согласованные типы испыта-	WP.29	2014 год	Число ДС, применяющих новые правила Организации Объединенных Наций.

<i>Области</i>	<i>Прошлые и нынешние действия ЕЭК ООН</i>	<i>Будущие действия ЕЭК ООН</i>	<i>Ответственный орган</i>	<i>Сроки</i>	<i>Показатели результативности</i>
		ний на столкновение (заднее, лобовое и боковое). Будет составлен проект соответствующих правил ООН.			
		Будут разработаны поправки к правилам Организации Объединенных Наций по лобовому столкновению с уделением особого внимания защите пожилых пассажиров, женщин, а также структурным элементам транспортного средства для повышения его безопасности и защиты других участников движения.	WP.29	2014 год	Ожидается одобрение этой деятельности GRSP и WP.29. – Принятие поправок.
	[Приняты новые ГТП ООН, касающиеся бокового удара о столб]	Будут введены новые правила ООН, касающиеся: бокового удара о столб (2014–2015 годы), согласования манекенов (2014 год), сопоставимости краш-тестов (2015 год).	WP.29	2012–2015 годы	Число ДС, применяющих правила ООН и ГТП ООН.

<i>Области</i>	<i>Прошлые и нынешние действия ЕЭК ООН</i>	<i>Будущие действия ЕЭК ООН</i>	<i>Ответственный орган</i>	<i>Сроки</i>	<i>Показатели результативности</i>
	Статья I. В марте 2013 года утверждена обязательная установка системы автоматического экстренного торможения для междугородных автобусов и грузовых автомобилей.	Продолжится обновление правил ООН с учетом технического прогресса.	WP.29	2012–2013 годы	Число ДС, применяющих правила Организации Объединенных Наций.
	Статья II. В июне 2013 года утверждена обязательная установка САЭТ для мини-автобусов и развозных фургонов.	Продолжится обновление правил ООН с учетом технического прогресса; к правилам ООН добавлено положение о пересмотре.	WP.29	2013–2020 годы	Число ДС, применяющих правила Организации Объединенных Наций.
Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)	Статья III. Разработан для принятия первый набор руководящих принципов, которые касаются технических аспектов БАТС (включены в СР.3).	Будут приняты новые ГТП Организации Объединенных Наций для обеспечения слышимости электрических и гибридных транспортных средств.	WP.29	2012–2013 годы	Число стран, применяющих правила Организации Объединенных Наций.

<i>Области</i>	<i>Прошлые и нынешние действия ЕЭК ООН</i>	<i>Будущие действия ЕЭК ООН</i>	<i>Ответственный орган</i>	<i>Сроки</i>	<i>Показатели результативности</i>
Цель 5: Технологии – на службу безопасной мобильности					
Инновации – ИТС	Разработана Стратегия ИТС ("дорожная карта").	В целях повышения безопасности дорожного движения будет оказываться содействие практической реализации решений в области ИТС.	Секретариат, WP.1, SC.1, WP.5, WP.15, WP.24, WP.29	2011–2020 годы	Опубликование пакета документов по Стратегии ИТС: справочный документ, памятная записка по стратегическим вопросам, "дорожная карта". Осуществление "дорожной карты" по ИТС.
	Обновление существующих правил и создание новых правил для продвижения решений в области ИТС в целях обеспечения безопасности транспортных средств.	Будут проводиться рабочие совещания по наращиванию потенциала.	WP.29	2011–2020 годы	Число проведенных рабочих совещаний по наращиванию потенциала.
	Рассмотрены вопросы, относящиеся к системам АСПВ, в ходе сотрудничества WP.1 и WP.29.	Будут проводиться рабочие совещания по рассмотрению этих вопросов, на которых будут сформулированы рекомендации.	WP.1, WP.29	2011–2015 годы	Поправки к Конвенции о дорожном движении 1968 года.