
Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту, транзиту и взаимосвязанности (РГ-УТТВ)

25-я сессия
22-23 октября 2020 г.
В виртуальном формате

**Вопросы и меры политики в сфере безопасности
дорожного движения в странах СПЕКА
(Пункт 5.4 повестки дня)**

ЭСКАТО / ЕЭК ООН

1. Несмотря на то, что за последнее десятилетие в некоторых странах был достигнут значительный прогресс в повышении безопасности дорожного движения, общие результаты в глобальном масштабе не такие хорошие, и срочно необходимы изменения для значительного сокращения числа смертей и травм на дорогах во всем мире. Дорожно-транспортные травмы являются первой причиной гибели людей в результате несчастных случаев во всем мире. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий умирает более 1,3 миллиона человек, в то время как оценки несмертельных травм варьируются от 20 миллионов до 50 миллионов.
2. Дорожно-транспортные происшествия наносят значительный экономический ущерб отдельным лицам, их семьям и странам. Эти потери возникают из-за стоимости лечения, а также из-за потери производительности для тех, кто погиб или стал инвалидом из-за травм, а также для членов семьи, которым необходимо взять отпуск на работу или учебу, чтобы позаботиться о раненых. По некоторым оценкам, дорожно-транспортные происшествия обходятся большинству стран в 3% их валового внутреннего продукта.
3. В мае 2010 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций провозгласила период 2011–2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Десятилетие действий привело к появлению новых мероприятий, таких как:
 - Всего за десятилетие к конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения присоединился 41 человек.

- В 2011 году СБ ООН разработал Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы. План обеспечил общую основу для деятельности, сгруппированной по «компонентам»: управление безопасностью дорожного движения, безопасные дороги, безопасные транспортные средства, безопасные пользователи и эффективное реагирование на аварии. Определены ключевые направления деятельности по каждому столпу. Странам рекомендуется присоединиться к основным правовым инструментам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и/или полностью выполнять их.
4. В сентябре 2020 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций провозгласила 2021–2030 годы Вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Второе Десятилетие имеет цель сократить смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий не менее чем на 50 процентов с 2021 по 2030 год, и в этой связи Генеральная Ассамблея ООН призвала государства-члены продолжать действия до 2030 года по всем задачам связанным с безопасностью дорожным движениям. Цели устойчивого развития, включая задачу 3.6, в соответствии с обещанием политического форума высокого уровня по устойчивому развитию 2019 года, созванного под эгидой Генеральной Ассамблеи, особенно с учетом оставшегося десятилетия действий по достижению Целей Устойчивого Развития к 2030 году;
 5. В сентябре 2015 года в Нью-Йорке государства - члены Организации Объединенных Наций официально приняли Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Мировые лидеры подтвердили свою приверженность международному развитию и официально приняли 17 целей устойчивого развития (ЦУР). Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года поставила амбициозную цель - сократить вдвое к 2030 году глобальное число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.
 6. На Совещании государств-членов, посвященном завершению работы по разработке добровольных глобальных целевых показателей для факторов риска для безопасности дорожного движения и механизмов предоставления услуг в Женеве в ноябре 2017 г., было принято двенадцать добровольных глобальных целевых показателей для факторов риска

для безопасности дорожного движения и механизмов предоставления услуг. согласовано консенсусом. Цели можно рассматривать как часть из 34 мероприятий Глобального плана.

7. С учетом глобальных проблем, с которыми сталкиваются страны-члены, Фонд безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (UNRSF) был создан в апреле 2018 года в качестве многопартнерского целевого фонда для содействия конкретным действиям по достижению целевых показателей безопасности дорожного движения в рамках устойчивого развития. Цели. Фонд направлен на оказание помощи странам с низким и средним уровнем дохода в создании эффективных национальных систем безопасности дорожного движения, чтобы: а) существенно снизить количество смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий и (б) снизить экономический ущерб, связанный с ними. Его гранты укрепляют национальный и местный потенциал по управлению и повышению безопасности дорожного движения путем предоставления финансовых средств и технических знаний. Глобальный рамочный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения направляет деятельность Фонда с упором на применение системного подхода безопасности к управлению безопасностью дорожного движения: безопасные пользователи; безопасные автомобили; безопасные дороги; и эффективное реагирование на аварии после аварии, и рассмотрение их как важнейших блоков для развития интегрированной и эффективной национальной системы безопасности дорожного движения.
8. На 3-й Глобальной конференции по безопасности дорожного движения в Стокгольме 19 февраля 2020 года Фонд безопасности дорожного движения ООН представил десять новых проектов, направленных на устранение основных пробелов в системах безопасности дорожного движения 12 стран. С общим бюджетом около 4 миллионов долларов США эти проекты позволят в ближайшие месяцы расширить географический охват и охват программ Фонда. Готовится новый конкурс заявок, который должен быть объявлен в октябре 2020 года.

Деятельность ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения

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

9. 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.

10. 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.

В. Правовые документы Организации Объединенных Наций

11. Со времени последнего заседания РГ количество договаривающихся сторон Конвенции о дорожном движении 1949 года было изменено до 101. Пять новых договаривающихся сторон присоединились к Конвенции о дорожном движении от 1968 года, в результате чего их общее число достигло 84, а еще одна сторона присоединилась к Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах, в результате чего общее число договаривающихся сторон достигло 68. Число договаривающихся сторон Европейского соглашения от 1971 года, дополняющего Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, было увеличено до 36.
12. 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 выросло до 16.

13. 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, WP.29 принял, среди прочего, поправки к Правилам № 22 ЕЭК. на мотоциклетных защитных шлемах для дальнейшего повышения безопасности водителей двухколесных транспортных средств, а также для повышения их износостойкости в районах с высокой температурой/высокой влажностью. 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. В Соглашение 1997 года были внесены изменения, касающиеся соответствия требованиям процесса технического осмотра и, таким образом, повышения качества режима периодического технического осмотра, который окончательно вступил в силу в ноябре 2019 года.

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

14. 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 секретариата (<http://www.unecsc.org/united-nations-special-envoy-for-road-safety/roadsafetyenvoy.html>). Ниже приводится краткая информация о взаимодействии г-на Тодта со странами СПЕКА в 2019-2020 годах.

- В сентябре 2019 года Специальный посланник посетил Республику Казахстан (встречи с Первым заместителем Премьер-министра, заместителем председателя Сената, министром здравоохранения, министром внутренних дел, вице-министром культуры и спорта, а также с мэрами городов Нур-Султан и Алматы). В ходе своих встреч Специальный посланник призвал к более твердой приверженности этому вопросу и скоординированным усилиям по реализации Национальной стратегии безопасности дорожного движения, направленной на достижение к 2020 году не более 12 погибших в результате дорожно-транспортных происшествий на 100 000 населения, а также содействие безопасности дорожного движения, связанных целей Повестки дня на период до 2030 года. Поскольку Казахстан уже является участником семи конвенций Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, Специальный посланник призвал к их успешному выполнению. Кроме того, в ходе встреч подчеркивалось несоответствие между национальными данными о количестве погибших в результате дорожно-транспортных происшествий и оценками ВОЗ, и

соответствующим должностным лицам было настоятельно рекомендовано решить эту проблему путем улучшения сбора данных о безопасности дорожного движения.

- В сентябре 2019 года Специальный посланник впервые посетил Республику Узбекистан (встречи с министром иностранных дел, председателем Сената, заместителями министров здравоохранения, транспорта и внутренних дел, а также с заместителем мэра Ташкента). В ходе встреч Специальный посланник поздравил Узбекистан с рейтингом страны с лучшими показателями безопасности дорожного движения в Центральной Азии, призвав к неизменной приверженности и усилиям по дальнейшему повышению безопасности дорожного движения. Среди рекомендуемых мер Специальный посланник подчеркнул важность усиления правоохранительных органов, повышения уровня образования, более безопасных транспортных средств и инфраструктуры, а также эффективного и своевременного оказания помощи после аварии. Учитывая существенные различия в оценках ВОЗ и национальных отчетах о дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом, заинтересованным сторонам было рекомендовано усилить сбор данных и улучшить координацию данных между соответствующими заинтересованными сторонами. Поскольку Узбекистан является договаривающейся стороной четырех из семи конвенций Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, Специальный посланник высказался за успешное выполнение этих конвенций и присоединение к оставшимся трем.

Деятельность ЭСКАТО по безопасности дорожного движения

1. Ежегодно на дорогах мира по оценкам 1,2–1,3 миллиона человек погибают и до 50 миллионов получают ранения. Без решительных мер ежегодное число погибших, по прогнозам, увеличится до более чем 1,8 миллиона к 2020 году. На регион ЭСКАТО приходилось 60 процентов всех погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в мире в 2016 году. Более того, гибель уязвимых участников дорожного движения является серьезной проблемой для область, край.
2. В «Глобальном отчете о состоянии безопасности дорожного движения» (Всемирная организация здравоохранения, 2018 г.) подчеркивается, что число ежегодных смертей в

результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире достигло 1,35 миллиона.

3. Принимая во внимание, что глобальный уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий составляет в среднем 18.2 на 100 000 населения, в странах СПЕКА существуют значительные различия: самые высокие показатели в Таджикистане и Казахстане, а самые низкие в Азербайджане и Узбекистане. (Таблица 1).

Таблица 1

№.	Страна	Расчетный уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (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 на: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/Table_A2_Road_Traffic_Deaths.pdf?ua=1

3. В поддержку резолюций ГА ООН, а также резолюции ЭСКАТО №66/6 «Повышение безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе» и резолюции №73/4 «Осуществление Декларации министров об устойчивом транспортном сообщении в Азиатско-Тихоокеанском регионе», ЭСКАТО продолжает оказывать помощь странам-членам в выполнении их целей в рамках обновленных региональных целей и задач в области безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона на 2016-2020 годы, предусматривающей сократить вдвое количество дорожно-транспортных травм и смертей в соответствии с целью 3.6 ЦУР, а также Региональной программой действий по устойчивому развитию транспорта (2017-2021), принятый на Министерской конференции по транспорту, состоявшейся в Москве в декабре 2016 года.

4. Эффективный мониторинг и оценка прогресса в области безопасности дорожного движения зависят от точных систем данных для измерения и мониторинга смертей, травм и аварий в результате дорожно-транспортных происшествий. Это оказалось серьезной проблемой для стран-участниц СПЕКА. Недостоверность сведений о дорожно-транспортных происшествиях - серьезная проблема, и это важный фактор, препятствующий пониманию масштабов и

воздействия проблемы. Сравнение между зарегистрированными правительствами случаями смертельного исхода в результате дорожно-транспортных происшествий и смертностью, оцененными Всемирной организацией здравоохранения в 2016 году, показало, что в странах с низким уровнем доходов несоответствие данных составило 84 процента, а в странах со средним уровнем дохода 51 процент.

5. В ответ на это несоответствие данных в начале 2019 года ЭСКАТО присоединилась к инициативе по созданию центра наблюдения за безопасностью дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Обсерватория безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе была создана Азиатским банком развития, Международной автомобильной федерацией, Международным транспортным форумом, ЭСКАТО и Всемирным банком при поддержке Всемирной организации здравоохранения и Глобального фонда безопасности дорожного движения. Он призван стать региональным форумом по статданным, политике и практике безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе и предоставит платформу для лиц, принимающих решения из стран региона, чтобы узнать больше о важности точных и согласованных данных о ДТП, а также способствовать развитию синергетической среды, позволяющей странам собирать полезную и своевременную информацию для решения продолжающегося кризиса в области безопасности дорожного движения.

6. Стартовый семинар в рамках Обсерватории был организован Всемирным банком в Сингапуре в марте 2019 года, а второй семинар был организован ЭСКАТО в Бангкоке в декабре 2019 года. Участвовали четыре страны-члена СПЕКА (Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан и Узбекистан). в мастерской.

7. В декабре 2019 года Азиатский банк развития, действующий в качестве секретариата Обсерватории, направил странам-членам письмо-приглашение, чтобы определить их заинтересованность в присоединении. Членство позволит улучшить сбор и анализ данных о безопасности дорожного движения и повлечет за собой ежегодное собрание. По состоянию на конец июля 2020 года шесть стран-участниц, включая три страны-участницы СПЕКА (Афганистан, Азербайджан и Казахстан), подтвердили свое членство в Обсерватории.

8. О создании Обсерватории было официально объявлено на 3-й Министерской конференции по безопасности дорожного движения в Стокгольме в феврале 2020 года. Первый семинар по внедрению Обсерватории был организован практически 26 августа 2020 года Азиатским

банком развития в сотрудничестве с ЭСКАТО и другими организациями. партнеры по развитию. В семинаре приняли участие участники из четырех стран СПЕКА (Афганистан, Азербайджан, Казахстан и Узбекистан).

9. Для того чтобы Обсерватория стала функциональным региональным инструментом повышения безопасности дорожного движения, важно обеспечить его региональное признание и широкое распространение.

Тематическая рабочая группа, возможно, пожелает:

- Продолжать свои усилия по разработке и реализации национальных стратегий и планов действий в области безопасности дорожного движения, укреплять двустороннее и многостороннее сотрудничество для достижения целей и задач в соответствии с Вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также ЦУР, связанных с безопасностью дорожного движения;
- Эффективно применять правовые инструменты Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения;
- Рассмотрение мероприятий в рамках Фонда безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (UNRSF);
- Просить о поддержке в сфере разработки политики, а также об увеличении финансирования усилий по обеспечению безопасности дорожного движения в странах СПЕКА, включая программы улучшения инфраструктуры и обучающие программы;
- Обеспечить сбор качественных данных о безопасности дорожного движения и просить техническую помощь в сборе данных для облегчения регулярного мониторинга безопасности дорожного движения на национальном и региональном уровнях;
- Привлечь те страны СПЕКА, которые еще не сделали этого, присоединиться к Азиатско-Тихоокеанской обсерватории безопасности дорожного движения и активно участвовать в ее деятельности.