



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят вторая сессия**

Женева, 25–28 февраля 2020 года

Пункт 4 h) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной
политики или нормативного характера:
безопасность дорожного движения****Проект рекомендаций Комитета по внутреннему
транспорту, направленных на укрепление национальных
систем безопасности дорожного движения****Записка секретариата**

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей восемьдесят первой ежегодной сессии принял стратегию КВТ до 2030 года (ECE/TRANS/288, пункт 15 а)) и выразил обеспокоенность в связи с недостаточным общемировым прогрессом в выполнении задач, предусмотренных целями устойчивого развития в сфере безопасности дорожного движения, и задач Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения (там же, пункт 64).

В связи с продолжающимся ростом смертности в результате дорожно-транспортных происшествий до 1,35 млн человек в год в последние два десятилетия главной приоритетной задачей Комитета и секретариата в предстоящие годы будет содействие улучшению положения в области безопасности дорожного движения во всем мире. Для достижения успеха в качестве органа, сопоставимого с ИМО и ИКАО, как это предусмотрено Стратегией, необходимо активизировать осуществление правовых документов по безопасности дорожного движения на национальном уровне, для чего требуется четкая концепция национальной системы безопасности дорожного движения, основанная на международно-правовых документах.

С учетом опыта государств – членов ЕЭК и в сфере морских/авиационных перевозок Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения при содействии секретариата принял в ноябре 2018 года свой Глобальный рамочный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения на основе концепции национальной системы безопасности дорожного движения с опорой на международное регулирование, в основном реализуемой на базе правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу компетенции Комитета. О поддержке такого системного подхода к безопасности также было заявлено в Стратегии КВТ.



Этот прогресс дал КВТ возможность **создать недостающее звено между международным и национальным уровнями** и помочь странам, в частности новым Договаривающимся сторонам, в дальнейшем осуществлении правовых документов. Для устранения этого пробела секретариат в соответствии со Стратегией КВТ и решениями Комитета, принятыми в феврале 2019 года, **в консультации с Бюро и с учетом замечаний Бюро, рабочих групп и административных комитетов**, подготовил проект рекомендаций КВТ, направленных на укрепление национальных систем безопасности дорожного движения, который содержится в настоящем документе.

Комитету предлагается **рассмотреть и, возможно, принять проект рекомендаций КВТ, направленных на укрепление национальных систем безопасности дорожного движения**, в качестве прямого вклада – посредством осуществления Стратегии КВТ – в поощрение устойчивого развития транспорта и мобильности и, тем самым, – в реализацию Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года с учетом итогов третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения (Стокгольм, Швеция, 19–20 февраля 2020 года).

I. Общее описание

1. Всеобъемлющая и эффективная национальная система обеспечения безопасности дорожного движения, основанная на международной нормативно-правовой базе, передовой практике и опыте, состоит из пяти основных компонентов. К ним относятся:

- a) управление безопасностью дорожного движения (или связующий компонент);
- b) безопасный участник дорожного движения;
- c) безопасное транспортное средство;
- d) безопасная дорога;
- e) эффективное реагирование после аварии.

2. Деятельность в рамках компонента управления безопасностью дорожного движения может включать в себя постановку целей, вертикальное и горизонтальное управление, а также мониторинг. В числе других направлений деятельности в рамках этого компонента может быть координация с другими усилиями по обеспечению высококачественных условий жизни и мобильности населения, охватываемыми политикой планирования землепользования и политикой мобильности. Хотя работа по всем основным компонентам и областям будет осуществляться конкретными органами, координация их деятельности посредством управления безопасностью дорожного движения может быть улучшена путем создания ведущего учреждения/ учреждений по безопасности дорожного движения или назначения одного из министерств для координации безопасности дорожного движения, или же она может обеспечиваться национальным правительством.

3. В рамках других компонентов деятельность должна быть сосредоточена на следующих областях:

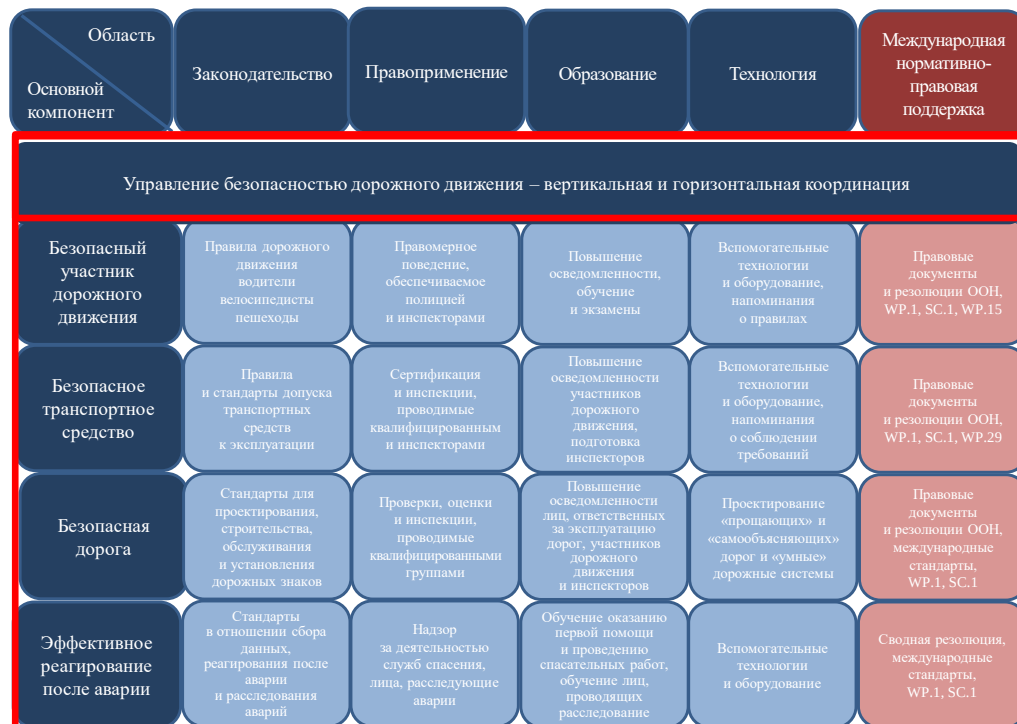
- a) законодательство – с тем чтобы иметь четкую основу для повышения безопасности дорожного движения, а также назначения учреждений, ответственных за осуществление, правоприменение, просвещение и мониторинг;
- b) правоприменение (включая, при необходимости, проведение инспекций и проверок) – с целью убедиться, что правила, положения и стандарты соблюдаются и/или применяются;
- c) образование – с целью обеспечить, чтобы правила и положения были известны и могли применяться на практике;

d) технология – для дополнения и укрепления других областей с целью повышения эффективности системы;

e) международная нормативно-правовая поддержка – с целью формирования международной правовой базы и институциональных платформ для поддержки работы в других областях.

4. В перечне всех мер по областям и основным компонентам сформулированы рекомендации Комитета ЕЭК ООН по внутреннему транспорту, цель которых состоит в оказании содействия любой стране в создании или укреплении и обеспечении устойчивости ее национальной системы безопасности дорожного движения (см. рисунок). Порядок расположения основных компонентов, в частности компонентов «Безопасный участник дорожного движения», «Безопасное транспортное средство» и «Безопасная дорога», не предполагает какого-либо предпочтения одного компонента другому. В рамках общей системы обеспечения безопасности эти компоненты одинаково важны и дополняют друг друга для достижения безопасности дорожного движения. Вместе с тем не следует пренебрегать работой ни по одному из основных компонентов, поскольку это поставило бы под угрозу создание прочной и целостной национальной системы обеспечения безопасности дорожного движения. В то же время страны могут вначале определить в качестве приоритета национальные действия в том компоненте, где принятие мер принесло бы им наибольшую отдачу с точки зрения безопасности дорожного движения.

Рисунок

Общая схема национальной системы обеспечения безопасности дорожного движения

II. Связь с пятью компонентами безопасности дорожного движения и 12 добровольными глобальными целевыми показателями

5. Эти рекомендации основаны на Глобальном плане для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы и предусматривают использование пяти основных компонентов безопасности дорожного движения в качестве важнейших элементов для создания национальной системы обеспечения безопасности дорожного движения. Эти компоненты интегрированы во всеобъемлющую и устойчивую систему, дополняемую и подкрепляемую мерами по международной координации.

6. Рекомендации призваны служить эталоном для создания или завершения создания национальных систем безопасности дорожного движения. Таким образом, текущие рекомендации предлагают более конкретные действия. К ним также относятся любые действия, которые необходимы для достижения 12 добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения¹. С этой целью в главе III (ниже) также указывается, какой набор рекомендуемых действий полезен для достижения конкретной цели.

7. Кроме того, одно из преимуществ рекомендаций заключается в подробном описании мер в четырех взаимосвязанных, но отдельных областях, таких как законодательство, правоприменение, образование и технология, по каждому из четырех компонентов. Эти области являются отдельными, поскольку за деятельность в них, как правило, отвечают разные национальные субъекты. В то же время они взаимосвязаны, поскольку действия в одной области могут оказаться невозможными или не привести к ожидаемому результату, если никакой работы не будет проводиться в другой области в рамках того же компонента.

¹ С этими целевыми показателями можно ознакомиться по адресу http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states-Annex.pdf?ua=1.

- Пример 1: Проведение проверок на дорогах было бы неэффективным, если бы не были установлены и введены в действие правила дорожного движения, подлежащие проверке, и если бы не было эффективной системы наказаний в отношении правонарушителей.
- Пример 2: Практическая реализация требований о периодической проверке транспортных средств была бы неэффективной без создания специальных субъектов (центров техосмотра транспортных средств) для проведения таких проверок.

8. Таким образом, классификация мер в рекомендациях призвана показать весь спектр взаимосвязанных действий, которые должны быть предприняты различными субъектами на скоординированной основе в целях повышения безопасности участников дорожного движения, транспортных средств, дорог, а также повышения эффективности мер реагирования после аварий. Она также направлена на поощрение совместной эффективной работы различных субъектов на страновом уровне.

9. Кроме того, в рекомендациях указаны имеющиеся (по каждому компоненту) конкретные конвенции/соглашения и резолюции Организации Объединенных Наций, образующие международную нормативно-правовую базу, которая служит основой для создания национальных систем безопасности дорожного движения.

10. Таким образом, эти рекомендации можно рассматривать как желаемое развитие Глобального плана для Десятилетия действий, в рамках которого предлагаются конкретные действия по всем компонентам и областям, которые в силу присущих им взаимосвязанных особенностей способствуют созданию надежных национальных систем безопасности дорожного движения и должны привести к эффективным результатам в этой области.

III. Возможные меры по созданию, укреплению и/или поддержанию национальной системы безопасности дорожного движения

11. Как указано в настоящем разделе, детальные меры по всем областям и основным компонентам могут эффективно использоваться странами, которые отвечают базовым первоначальным условиям. Это требует наличия общей системы управления, определяемой правовыми и институциональными рамками, которые могут быть еще больше усовершенствованы в целях создания или завершения создания всеобъемлющих и устойчивых национальных систем безопасности дорожного движения.

A. Управление безопасностью дорожного движения

1. Деятельность по управлению

12. Эта область включает в себя следующие меры:

- a) установление целевых показателей дорожной безопасности (снижение смертности, снижение аварийности, снижение серьезного травматизма), связанных с осуществлением национальных действий;
- b) обеспечение вертикальной и горизонтальной координации действий, предпринимаемых назначенными органами, по всем компонентам и областям безопасности дорожного движения;
- c) обеспечение координации с приоритетами и политикой других стран, особенно с политикой в области планирования землепользования и мобильности населения;
- d) обзор результатов на основе мониторинга действий и внесение коррективов в промежуточные целевые показатели и в действия на национальном уровне.

13. Эта работа может выполняться ведущим учреждением/учреждениями или министерством, назначенным для координации вопросов безопасности дорожного движения. Она может также включать помощь в обеспечении достаточного финансирования министерств и соответствующих ведомств, осуществляющих конкретные действия по обеспечению безопасности дорожного движения.

14. Принятие национальных мер и их увязка с обязательными по срокам национальными целевыми показателями позволят странам достичь целевого показателя 1 добровольных глобальных целевых показателей в области обеспечения безопасности дорожного движения: «К 2020 году все страны должны разработать всеобъемлющий многосекторальный национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения с обязательными по срокам целевыми показателями».

2. Мониторинг

15. Эта область включает в себя следующие меры:

а) поддержание общей базы данных по безопасности дорожного движения или интегрированных баз данных, которые ведутся соответствующими назначенными органами для принятия конкретных мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Единая база данных, если она будет создана, может поддерживаться ведущим учреждением/учреждениями;

б) подготовка и распространение показателей, связанных с мероприятиями в рамках национальной деятельности, в том числе таких показателей, как:

- ежегодное количество проверок на дорогах и других проверок;
- ежегодное количество штрафов за нарушение правил дорожного движения (в разбивке по нарушению: превышение скорости, отсутствие шлема, неиспользование детских удерживающих устройств, неиспользование ремня безопасности, чрезмерное употребление алкоголя/психоактивных веществ, использование мобильного телефона во время вождения, блокировка общественных мест и т. д.);
- количество выданных за год водительских удостоверений;
- количество проведенных за год водительских экзаменов;
- количество изъятых за год водительских удостоверений (с разбивкой по нарушению);
- количество зарегистрированных транспортных средств;
- количество проведенных за год периодических технических осмотров;
- количество отозванных за год регистрационных свидетельств;
- доля находящихся в эксплуатации транспортных средств, отвечающих требуемым техническим стандартам;
- доля новых или импортируемых (подержанных) транспортных средств, отвечающих требуемым техническим стандартам;
- доля находящихся в эксплуатации транспортных средств, успешно прошедших периодический технический осмотр;
- количество лицензий, выданных/изъятых за год инспекционными центрами;
- протяженность дорог в разбивке по категориям;
- изменение протяженности дорог за год;
- количество проведенных за год проверок и инспекций на дорогах;
- доля проверенных или проинспектированных километров дорог;
- протяженность или доля дорог, прошедших инспекцию (соответствуют требуемому техническому стандарту);

- количество лицензий, выданных за год проверяющим/инспекционным органам или изъятых у них;
- годовые изменения в бюджетах органов, отвечающих за безопасность дорожного движения;
- среднее за год время реагирования после аварии;
- доля многопрофильных исследований аварий (МПИА) во всех расследованиях аварий;
- число проведенных за год информационно-разъяснительных мероприятий (по темам);
- число проведенных за год учебных мероприятий для автомобильных инспекторов, проверяющих и инспекторов на дорогах и работников профессиональных аварийно-спасательных служб.

В. Безопасный участник дорожного движения

1. Законодательство



16. Эта область, касающаяся правил дорожного движения, водителей транспортных средств (включая велосипедистов) и пешеходов, должна включать в себя следующие меры:

- а) разработка всеобъемлющей системы знаков, сигналов и инструкций, которые должны соблюдаться на дороге;
- б) принятие строгих правил для водителей и специальных правил для профессиональных водителей;
- в) принятие надлежащих правил для пешеходов и велосипедистов, а также правил, касающихся их взаимодействия с водителями и поведения водителей в отношении пешеходов и велосипедистов с соответствующей ответственностью для водителей;
- г) введение эффективных правил, касающихся расположения на проезжей части, маневрирования, обгона, движения в потоке, смены направления, замедления движения;
- д) принятие правил в отношении перекрестков, железнодорожных переездов и требования уступить дорогу;
- е) регулирование разумной скорости и расстояния между транспортными средствами;

- g) строгое регулирование вождения в условиях усталости и воздействия веществ, негативно влияющих на способность управлять транспортным средством;
- h) введение правил об обязательном использовании средств безопасности (ремней безопасности, детских удерживающих систем, шлемов);
- i) регулирование использования фонарей;
- j) строгое регламентирование загрузки транспортных средств и перевозки пассажиров и введение специальных правил крепления грузов для автомобильного транспорта и перевозки пассажиров автобусами;
- k) разработка надлежащих правил поведения в случае ДТП;
- l) надлежащее регулирование отвлекающих факторов во время вождения и ходьбы, связанных с использованием информационно-развлекательных систем, портативных электронных устройств или мобильных телефонов;
- m) введение правил, касающихся пассажирских транспортных средств общего пользования и рельсового транспорта;
- n) надлежащее регулирование остановки и стоянки на дороге и открытия дверей;
- o) разработка специальных правил для автомагистралей и/или туннелей;
- p) разработка специальных правил для велосипедистов, водителей мопедов и мотоциклов;
- q) назначение органов, ответственных за выполнение, в том числе за обеспечение выполнения принятых правил и положений, а также за их дальнейшую разработку, по мере необходимости;
- r) введение эффективной системы штрафов за нарушение правил дорожного движения;
- s) принятие системы обязательного страхования ответственности за управление транспортными средствами;
- t) принятие конкретных правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и определение таких грузов, их классификация, маркировка или упаковка;
- u) оценка эффективности и полноты законодательства (полнота нормативной базы в сопоставлении с международной нормативной базой);
- v) принятие конкретных правил для обеспечения хорошего видения/видимости всех участников дорожного движения.

17. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные органы, занимающиеся вопросами дорог и дорожного движения, такие как Министерство транспорта и/или Министерство внутренних дел².

18. Осуществление вышеизложенных мер с уделением особого внимания мерам 6, 7, 8 и 12, а также в сочетании с мерами, предусмотренными в разделах, посвященных правоприменению, образованию и технологии ниже, позволит достичь целевых показателей 6, 7, 8, 9, 10 и 11 добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения: i) к 2030 году вдвое сократить долю транспортных средств, превышающих установленное ограничение скорости, и добиться сокращения числа травм и случаев смерти, связанных с превышением установленного ограничения скорости (особенно в отношении мер 6 и 18); ii) к 2030 году увеличить долю мотоциклистов, правильно пользующихся стандартными шлемами, почти до 100% (особенно меры 8 и 18); iii) к 2030 году увеличить долю водителей и пассажиров автотранспортных средств, использующих

² Перечни учреждений (как на национальном, так и на международном уровнях) приводятся только в справочных целях.

ремни безопасности или стандартные детские удерживающие системы, почти до 100% (особенно меры 8 и 18); iv) к 2030 году вдвое сократить число дорожно-транспортных происшествий и случаев смерти, связанных с употреблением водителями алкоголя, и/или добиться сокращения числа происшествий, связанных с другими психоактивными веществами (особенно меры 7 и 18); v) к 2030 году все страны должны принять национальные законы, ограничивающие или запрещающие использование мобильных телефонов во время вождения (особенно меры 12 и 18); и vi) к 2030 году все страны должны ввести в действие правила в отношении продолжительности работы и отдыха профессиональных водителей и/или присоединиться к международным/региональным правилам в этой области (особенно меры 7 и 18).

2. Правоприменение



19. Эта область, касающаяся обеспечения правомерного поведения на дорогах с помощью полиции и инспекторов, должна включать в себя следующие меры:

а) проверка на дорогах соблюдения правил дорожного движения водителями, пешеходами и велосипедистами, а также недопущение превышения объема грузов и количества пассажиров (проводимая сотрудниками полиции и другими инспекторами с использованием технологий контроля соблюдения правил дорожного движения, например камер контроля скорости, других камер наблюдения с высоким разрешением для выявления правонарушений, алкогольно-респираторных трубок);

б) проведение других проверок (например, проверок на предприятиях времени отдыха профессиональных водителей);

с) недопущение использования общественных мест – тротуаров и велосипедных дорожек – для размещения там транспортных средств или коммерческой деятельности;

д) выдача водительских прав и инспектирование организаций по подготовке водителей, а также надзор за проведением экзаменов;

е) эффективное применение мер наказания и использование антикоррупционного механизма;

ф) применение различных правоприменительных мер с целью недопущения правонарушений (например, превышение скорости – технический осмотр – страхование ответственности) путем обеспечения взаимодействия и предоставления правоприменительным органам доступа к базам данных о техническом осмотре транспортных средств, регистрации транспортных средств, водительских удостоверениях;

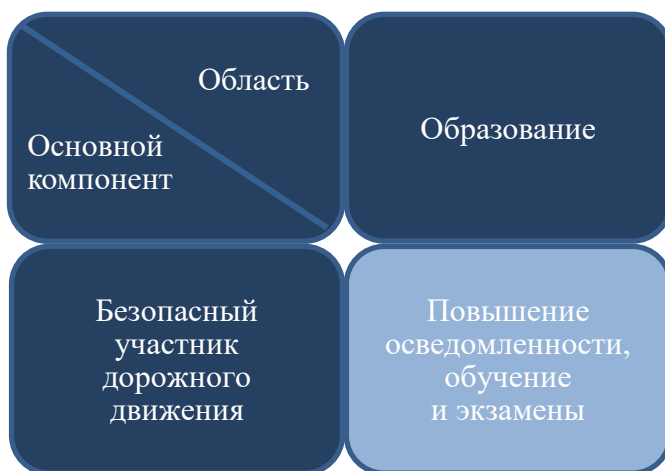
g) поддержка разработки и внедрения более сложных технологий для выявления и мониторинга правонарушений со стороны участников дорожного движения;

h) оценка эффективности правоприменительной деятельности в отношении участников дорожного движения с использованием соответствующих показателей;

i) обеспечение выделения достаточных средств на правоприменительную деятельность.

20. Ответственность за осуществление: главным образом, дорожная полиция, Министерство внутренних дел и его органы, такие как соответствующие инспекционные органы.

3. Образование



21. Эта область, касающаяся повышения осведомленности, обучения и экзаменов для участников дорожного движения, должна включать в себя следующие меры:

a) начало проведения разъяснительной работы по вопросам безопасности дорожного движения и обучение детей (начиная с 5 лет) минимальным базовым правилам безопасности дорожного движения с акцентом на безопасное пересечение улиц и движение по тротуарам;

b) обучение велосипедистов на раннем этапе (дети в возрасте 10–12 лет);

c) обучение водителей в соответствии с категориями водительских прав, на которые подается заявка, и проверка их навыков вождения и поведения путем сдачи экзамена перед выдачей водительского удостоверения;

d) специальное обучение профессиональных водителей и проверка их (водительских) навыков и поведения перед выдачей сертификата профессиональной компетентности в дополнение к водительскому удостоверению;

e) специальное обучение и сертификация инструкторов по вождению;

f) периодическая переподготовка профессиональных водителей, в частности водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы;

g) внесение изменений в обучение и экзамены с учетом технического прогресса и изменений в управлении автомобилем;

h) повышение осведомленности о правилах дорожного движения с ориентацией не только на водителей путем осуществления программ по вопросам безопасности дорожного движения в школах и проведения целенаправленных информационно-просветительских кампаний;

i) подготовка сотрудников правоохранительных органов, проводящих проверки на дорогах, по вопросам информирования о правилах дорожного движения в процессе обеспечения их соблюдения;

j) оценка эффективности учебной деятельности с использованием соответствующих показателей;

k) обеспечение выделения достаточных средств на образование и подготовку кадров.

22. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство образования, Министерство внутренних дел, Министерство транспорта, Министерство информации, и соответствующие ведомства.

4. Технология



23. Эта область, касающаяся вспомогательных технологий и оборудования, а также напоминаний о правилах, должна включать в себя следующие меры:

a) оказание поддержки разработчикам с целью вывода на рынок технологий, обеспечивающих соблюдение всеми участниками правил дорожного движения (алкогольная блокировка зажигания, напоминания о ремне безопасности, напоминание о скорости/интеллектуальные ограничители скорости, напоминание о приближении к железнодорожному переезду, напоминание на мобильном телефоне о соблюдении правил безопасности во время вождения или ходьбы);

b) оказание поддержки разработчикам с целью вывода на рынок оборудования и технологий для транспортных средств и инфраструктуры, оказывающих помощь водителям и другим участникам дорожного движения в опасных ситуациях и в предотвращении или смягчении последствий дорожно-транспортных происшествий (обнаружение пешеходов/велосипедистов, функции экстренного рулевого управления, автоматические системы экстренного торможения, защитная одежда для мотоциклистов, интеллектуальное управление светофорами, например, на пешеходных переходах, велосипедных дорожках и т. д.).

24. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство транспорта, Министерство внутренних дел, Министерство информации и связи, Министерство промышленности, Министерство экономики и торговли, и соответствующие ведомства, в частности, отвечающие за нормы и стандарты.

5. Международная нормативно-правовая поддержка



25. Ориентиром для разработки национального законодательства по вопросам безопасности участников дорожного движения служат конвенции Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, особенно конвенции, перечисленные ниже:

- Конвенция о дорожном движении 1968 года;
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года;
- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года;
- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, 1970 года и будущие поправки в качестве глобального соглашения или дальнейшая разработка в качестве глобальной рекомендации для всех водителей автотранспортных средств;
- Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970 года.

26. Для поддержки национальных мер по повышению безопасности участников дорожного движения могли бы быть полезны следующие резолюции Организации Объединенных Наций:

- Сводная резолюция о дорожном движении;
- Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах;
- Резолюция о процессе внедрения высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в дорожном движении.

27. Руководство деятельностью по конвенциям и резолюциям осуществляется Глобальным форумом по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН (WP.1), Рабочей группой ЕЭК ООН по автомобильному транспорту (SC.1, работа экипажей) и Рабочей группой ЕЭК ООН по перевозкам опасных грузов (WP.15).

28. Необходимо более активное присоединение к правовым документам и участие в деятельности межправительственных платформ с целью внедрения передовых методов и создания новых разработок для включения в национальные системы обеспечения безопасности дорожного движения для постоянного обновления этих систем.

29. Присоединение к этим конвенциям позволит странам достичь показателя 2 добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного

движения: к 2030 году все страны должны присоединиться к одному или нескольким основным правовым документам ООН по безопасности дорожного движения.

С. Безопасное транспортное средство

1. Законодательство



30. Эта область, касающаяся правил и стандартов допуска транспортных средств к эксплуатации, должна включать в себя следующие меры:

- a) принятие правил регистрации транспортных средств, включающих строгие процедуры технического осмотра;
- b) принятие правил, касающихся опознавательных знаков транспортного средства;
- c) установление минимальных требований безопасности транспортного средства для допуска к эксплуатации новых и/или импортируемых поддержанных транспортных средств (торможение, электронный контроль устойчивости, рулевое управление, шины, устройства освещения и подсветки, ремни безопасности, крепления детских удерживающих устройств (ISOFIX), защита от фронтального и бокового ударов и бокового удара о столб, защита пешеходов, детские удерживающие системы и шлемы, передняя и задняя противоподкатная защита, безопасные стеклянные материалы)³;

³ Минимальный набор правил ООН в отношении транспортных средств для повышения безопасности дорожного движения:
 Правила ООН № 13 и 13Н, касающиеся тормозов, и правила № 78 ООН или ГТП ООН № 3, касающиеся торможения мотоциклов;
 Правила ООН № 140, касающиеся электронного контроля устойчивости или ГТП ООН № 8;
 Правила ООН № 79, касающиеся рулевого управления;
 Правила ООН № 30, 54 и 75, касающиеся шин;
 Правила ООН № 48, 53 и 74, касающиеся установки устройств освещения;
 Правила ООН № 16, касающиеся ремней безопасности, и правила ООН № 14, касающиеся креплений ремней безопасности;
 Правила ООН № 145, касающиеся креплений ISOFIX;
 Правила ООН № 94 и 95, касающиеся защиты от лобового столкновения и бокового удара, и Правила ООН № 135 или ГТП ООН № 14, касающиеся бокового удара о столб;
 Правила ООН № 127 или ГТП ООН № 9, касающиеся безопасности пешеходов;
 Правила ООН № 44 или 129, касающиеся детских удерживающих систем, и Правила ООН № 22, касающиеся шлемов;
 Правила ООН № 58 и 93, касающиеся задней и передней противоподкатной защиты;
 Правила ООН № 43 или ГТП ООН № 6, касающиеся безопасных стеклянных материалов;
 Правила ООН № 73, касающиеся боковых защитных устройств.

d) введение режима сертификации транспортных средств для новых и/или импортируемых поддержанных транспортных средств с установлением требований к процессам сертификации, назначению технических служб и/или инспекторов, имеющимся у них средствам и их знаниям, контролю качества и соответствию контролю за производством и/или рынком;

e) введение периодического технического осмотра эксплуатируемых (зарегистрированных) транспортных средств с установлением требований к охвату и периодичности осмотров, проверяемым элементам, оценке недостатков тестовым методом, аппаратуре и оборудованию для проведения осмотра, квалификации и подготовке инспекторов, а также надзору за работой центров технического осмотра⁴;

f) назначение органов, ответственных за осуществление, в том числе за обеспечение выполнения принятых правил и положений, а также за их дальнейшую разработку, по мере необходимости;

g) введение эффективной системы штрафов за несоблюдение требований, предъявляемых к транспортным средствам;

h) введение требований к транспортным средствам и сертификации для перевозки опасных грузов;

i) оценка эффективности и полноты законодательства (полнота нормативной базы в сопоставлении с международной нормативной базой);

j) введение регистрации транспортных средств для предотвращения угона: маркировка запчастей.

31. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство промышленности, Министерство транспорта и/или Министерство внутренних дел.

32. Осуществление вышеизложенных мер в сочетании с мерами, предусмотренными в разделах «Правоприменение», «Образование» и «Технология» ниже, позволит достичь показателя 5 добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения: к 2030 году 100 процентов новых (определяемых как произведенные, проданные или импортированные) и поддержанных автотранспортных средств будут отвечать высоким стандартам безопасности, таким как рекомендуемые приоритетные правила Организации Объединенных Наций, глобальные технические правила или эквивалентные признанные национальные требования в отношении эффективности работы.

2. Правоприменение



⁴ Правило ООН № 1, касающееся инспектирования связанных с окружающей средой элементов транспортного средства, правило ООН № 2, касающееся проверки пригодности автомобилей к эксплуатации, резолюция СР.6, касающаяся надзора за испытательным оборудованием, профессиональными навыками и подготовкой инспекторов.

33. Эта область, касающаяся сертификации и инспекций, проводимых квалифицированными инспекторами, должна включать в себя следующие меры:

- a) предоставление инспекционным центрам, имеющим частные мастерские, полномочий на проведение технического осмотра, а также осуществление надзора и проведение проверок инспекционных центров;
- b) проведение технических проверок на дорогах, в том числе проверок крепления груза (сотрудники полиции и технические инспекторы, технология, обеспечивающая правоприменение, например мобильные станции техосмотра, портативные приборы для проведения осмотра);
- c) создание и объединение баз данных для регистрации транспортных средств, проведения периодических технических осмотров и инспектирования состояния дорог;
- d) осуществление контроля за импортом/экспортом новых и подержанных транспортных средств;
- e) эффективное применение мер наказания за использование транспортных средств с истекшим сроком действия сертификатов;
- f) эффективное применение мер наказания в отношении инспекционных центров и использование антикоррупционного механизма;
- g) оценка эффективности деятельности по обеспечению соблюдения законодательства в отношении транспортных средств с использованием соответствующих показателей;
- h) обеспечение выделения достаточных средств на проведение инспекций, осуществление надзора и проверок.

34. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как таможенная служба, Министерство транспорта, Министерство внутренних дел и их органы, такие как соответствующие инспекционные ведомства и полиция.

3. Образование



35. Эта область, касающаяся повышения осведомленности участников дорожного движения и подготовки инспекторов, должна включать в себя следующие меры:

- a) проведение кампаний по повышению общей осведомленности о преимуществах систем безопасности транспортных средств и надлежащего оборудования, важности постоянного технического обслуживания транспортных

средств и надлежащего использования систем и оборудования, связанных с обеспечением безопасности;

b) проведение адресных кампаний, ориентированных на конкретные группы участников дорожного движения (например, посвященные оборудованию для безопасной перевозки детей в транспортных средствах, мотоциклетным шлемам);

c) подготовка, переподготовка и проверка знаний инспекторов с целью проведения высококачественного осмотра и технического контроля;

d) оценка эффективности учебной деятельности с использованием соответствующих показателей;

e) обеспечение выделения достаточных средств на образование и учебную подготовку.

36. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство промышленности, Министерство транспорта и/или Министерство внутренних дел, и соответствующие ведомства.

4. Технология



37. Эта область, касающаяся вспомогательных технологий и оборудования и напоминаний о соблюдении требований, должна включать в себя следующие меры:

a) поддержка разработчиков для вывода на рынок автоматизированных технологий, напоминающих владельцам транспортных средств о необходимости возобновления технического осмотра или регистрации;

b) поддержка разработчиков для вывода на рынок технологий, повышающих безопасность транспортных средств и обеспечивающих более высокий уровень защиты других участников дорожного движения, особенно уязвимых (мониторинг и обнаружение слепых зон, обнаружение препятствий сзади, активные капоты (внешние подушки безопасности), системы ночного видения, контроль открытия дверей, интеллектуальный круиз-контроль, обнаружение пешеходов/велосипедистов, функции экстренного рулевого управления, автоматизированные системы экстренного торможения и т. д.), а также автоматизированные решения.

38. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство промышленности, Министерство информации и связи, Министерство транспорта, Министерство внутренних дел, Министерство экономики и торговли, и соответствующие ведомства.

5. Международная нормативно-правовая поддержка



39. Ориентиром для разработки национального законодательства по вопросам безопасности транспортных средств служат конвенции Организации Объединенных Наций, особенно конвенции, перечисленные ниже:

- Конвенция о дорожном движении 1968 года – положения, касающиеся допуска транспортных средств к эксплуатации посредством системы регистрации;
- Соглашение 1958 года о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций 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 правил Организации Объединенных Наций (Пересмотр 3);
- Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров 1997 года;
- Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, 1998 года;
- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года;
- Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), 1970 года.

40. Для поддержки национальных мер по обеспечению безопасности транспортных средств могли бы быть полезны следующие резолюции, стандарты или программы Организации Объединенных Наций:

- Сводные резолюции о конструкции транспортных средств;
- Сводная резолюция по общей спецификации для категорий источников света;
- Сводная резолюция об испытательном оборудовании, навыках и подготовке инспекторов и надзоре за их деятельностью;
- Сводная резолюция о дорожном движении;
- Общая резолюция № 1 по соглашениям 1958 и 1998 годов, касающаяся описания и эксплуатационных качеств испытательных инструментов и устройств, необходимых для оценки соответствия колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей техническим предписаниям,

указанным в правилах и глобальных технических правилах Организации Объединенных Наций;

- Общая резолюция № 2 по соглашениям 1958 и 1998 годов, содержащая определение силовых установок транспортных средств;
- Специальная резолюция № 1 по соглашению 1998 года, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств;
- Глобальная программа оценки новых автомобилей.

41. Руководство деятельностью по конвенциям и резолюциям осуществляется Глобальным форумом ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (WP.1). Работой по соглашениям и резолюциям руководят Рабочая группа ЕЭК ООН по перевозкам опасных грузов (WP.15) и Всемирный форум ЕЭК ООН для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), а также рабочие группы по пассивной безопасности, общей безопасности, выбросам и энергоэффективности, фарам и установке освещения, шуму и шинам и автоматизации транспортных средств.

42. Необходимо более активное присоединение к правовым документам и участие в деятельности межправительственных платформ с целью внедрения передовых методов и создания новых разработок для включения в национальные системы обеспечения безопасности дорожного движения для постоянного обновления этих систем.

43. Присоединение к этим конвенциям/соглашениям позволит странам достичь показателя 2 добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения: к 2030 году все страны должны присоединиться к одному или нескольким основным правовым документам ООН по безопасности дорожного движения.

D. Безопасная дорога

1. Законодательство



44. Эта область, касающаяся стандартов для проектирования, строительства, обслуживания и установления дорожных знаков, должна включать в себя следующие меры:

- а) создание классификации дорог, в том числе для городских улиц, отвечающих требованиям безопасности для всех участников дорожного движения;

- b) установление надлежащих стандартов для геометрических и проектных характеристик каждой классифицированной дороги (количество полос, разделение полос, ширина полос, радиусы кривизны, трасса и продольный профиль пути, места пересечения, габаритная высота, перекрестки, туннели, железнодорожные переезды, перекрестки с круговым движением, обочины дорог и т. д.);
- c) принятие общих предписаний и соответствующих стандартов в отношении инфраструктуры для немоторизованного движения, пешеходных переходов и разделения моторизованного движения и велосипедных и пешеходных дорожек и тротуаров;
- d) принятие согласованных на международном уровне знаков и сигналов;
- e) установление национальных стандартов в отношении объектов обеспечения безопасности (включая достаточное количество зон отдыха, надежных объектов для опасных грузов и соответствующих аварийных полос движения) и устройств (таких, как устройства для разделения движения и ограждения);
- f) принятие стандартов, направленных на ликвидацию железнодорожных переездов в местах с интенсивным движением транспорта и неразмещение автобусных остановок в непосредственной близости от железнодорожных переездов;
- g) регулирование общих зон движения и немоторизованных зон движения, а также специальных школьных зон;
- h) регулирование дорожного оборудования на классифицированных дорогах (разметка, установка знаков, оборудование для снижения скорости);
- i) введение положений, обеспечивающих приоритетное внимание вопросам безопасности в планах создания инфраструктуры и землепользования;
- j) установление стандартов обслуживания дорог;
- k) установление стандартов для зон проведения дорожных работ;
- l) назначение органов, ответственных за выполнение, в том числе за инспектирование/проверку и обеспечение выполнения существующих стандартов, а также за их дальнейшую разработку, по мере необходимости;
- m) оценка эффективности и полноты стандартов (полнота стандартов в сопоставлении с международной нормативной базой).

45. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство транспорта, Министерство внутренних дел и министерства, занимающиеся вопросами инфраструктуры и/или территориального планирования.

46. Осуществление вышеизложенных мер в сочетании с мерами, предусмотренными в разделах «Правоприменение», «Образование» и «Технология» ниже, позволит достичь показателей 3 и 4 добровольных глобальных целевых показателей в области обеспечения безопасности дорожного движения: i) к 2030 году все новые дороги должны соответствовать техническим стандартам, обеспечивающим безопасность всех участников дорожного движения, или рейтингу «три звезды» и выше; ii) к 2030 году более 75% перевозок по существующим дорогам должно осуществляться по дорогам, которые отвечают техническим стандартам, обеспечивающим безопасность всех участников дорожного движения.

2. Правоприменение



47. Эта область, касающаяся проверок, оценок и инспекций, проводимых квалифицированными группами, должна включать в себя следующие меры:

- a) выдача лицензий и аккредитация организаций, занимающихся вопросами оценки, инспектирования и проверки дорог;
- b) проверка новых планов строительства инфраструктуры на предмет безопасности дорожного движения;
- c) проведение оценки и проверки новых проектов на предмет безопасности дорожного движения до начала строительных работ;
- d) проверка новых дорог на предмет безопасности до открытия их для движения;
- e) проведение периодических проверок условий безопасности на действующих дорогах, включая картирование рисков;
- f) принятие мер безопасности в случае ухудшения условий безопасности на дороге (например, снижение скорости движения, закрытие дороги в качестве чрезвычайной меры);
- g) оценка эффективности правоприменительной деятельности в отношении дорог с использованием соответствующих показателей;
- h) обеспечение выделения достаточных средств на проведение оценки, инспекций и проверки дорог.

48. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство транспорта, Министерство внутренних дел, министерства, занимающиеся вопросами инфраструктуры и/или территориального планирования, и соответствующие ведомства, занимающиеся вопросами инспектирования/выдачи лицензий.

3. Образование



49. Эта область, касающаяся повышения осведомленности лиц, ответственных за эксплуатацию дорог, участников дорожного движения и инспекторов, должна включать в себя следующие меры:

- а) проведение кампаний по обеспечению общественной поддержки строительства и содержания безопасных дорог, а также их правильного использования;
- б) проведение информационно-разъяснительной работы среди общественности путем временной перепланировки улиц и перекрестков и повышение осведомленности общественности о преимуществах мер по обеспечению безопасности дорожного движения;
- в) подготовка проектировщиков дорог, инженеров-строителей, инспекционных и аудиторских организаций по вопросам выполнения высококачественных работ, по возможности – путем разработки местных программ оценки, инспектирования или проверки безопасности дорожного движения;
- г) оценка эффективности учебной деятельности с использованием соответствующих показателей;
- д) обеспечение выделения достаточных средств на повышение информированности и учебную подготовку.

50. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство транспорта и/или министерства, занимающиеся вопросами инфраструктуры и/или территориального планирования, и соответствующие ведомства.

4. Технология



51. Эта область, касающаяся проектирования «прощающих» и «самообъясняющих» дорог и «умных» дорожных систем и систем регулирования движения, должна включать в себя следующие меры:

a) использование оборудования, материалов и технологий для проектирования и строительства «прощающих» и «самообъясняющих» дорог, включая такие элементы, как устройства разделения полос, аварийные полосы, определение местоположения, школьные зоны, проектирование и защита дорожных знаков;

b) использование оборудования, материалов и технологий для проектирования и строительства городских улиц, включая такие элементы, как разделение пешеходных зон, «лежачие полицейские», оборудование для замедления движения, велосипедные дорожки, парковочные зоны, школьные зоны, полосы для индивидуального транспорта и полосы для общественного транспорта, информационные системы для участников дорожного движения (время ожидания, задержки в движении, альтернативные маршруты);

c) использование оборудования и технологий для измерения и сопоставления показателей безопасности дорог и информирования о них;

d) использование оборудования и технологий и поддержка разработки новых технологий для объективного измерения связанных с безопасностью элементов проектов дорог;

e) поддержка разработки «умной» экономичной дорожной системы (ЗИС, систем для повышения внимания участников дорожного движения, инфраструктура систем связи с транспортными средствами);

f) внедрение «умной» системы управления движением, основанной на информации с датчиков и прогнозах движения, с интеллектуальным управлением скоростью, перемаршрутизацией и т. д.

52. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство транспорта и/или министерства, занимающиеся вопросами инфраструктуры, территориального планирования, оцифровывания и его соответствующие ведомства.

5. Международная нормативно-правовая поддержка



53. Ориентиром для разработки национального законодательства по вопросам дорожных стандартов служат конвенции Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта и международные стандарты, особенно конвенции, перечисленные ниже:

- Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года;
- Европейское соглашение о международных автомагистралях 1975 года;
- Соглашение о международных железных дорогах в арабском Машрике 2001 года;
- Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог 2004 года;
- Межправительственное соглашение по трансфриканской сети автомобильных дорог;
- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года.

54. Для поддержки национальных мер по повышению безопасности дорожного движения могли бы быть полезны следующие резолюции, рекомендации и стандарты:

- Сводные резолюции Организации Объединенных Наций о дорожном движении;
- Сводные резолюции Организации Объединенных Наций о дорожных знаках и сигналах;
- Международная программа оценки состояния дорог, содержащая стандарты оценки состояния дорог и стандарты картирования рисков;
- Технические рекомендации, представленные глобальными организациями, такими как ПМАДК;
- Стандарты ИСО в отношении дорожного строительства.

55. Руководство деятельностью по правовым документам и резолюциям по вопросам дорожных знаков, сигналов и разметки осуществляется Глобальным форумом ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (WP.1). Руководство осуществлением соглашения о перевозке опасных грузов осуществляется через Рабочую группу ЕЭК ООН по перевозкам опасных грузов (WP.15). Руководство

деятельностью по региональным соглашениям по дорогам осуществляется соответственно:

- Рабочей группой по автомобильному транспорту ЕЭК ООН (SC.1);
- Комитетом по транспорту и логистике, обслуживаемым ЭСКЗА; и
- Рабочей группой по азиатским автомобильным дорогам, обслуживаемой ЭСКАТО.

56. Необходимо более активное присоединение к правовым документам и участие в деятельности межправительственных платформ с целью внедрения передовых методов и создания новых разработок для включения в национальные системы обеспечения безопасности дорожного движения для постоянного обновления этих систем.

57. Присоединение к Конвенции о дорожных знаках и сигналах и к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов позволит странам достичь показателя 2 добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения: к 2030 году все страны должны присоединиться к одному или нескольким основным правовым документам ООН по безопасности дорожного движения.

Е. Эффективное реагирование после аварии

1. Законодательство



58. Эта область, касающаяся стандартов в отношении сбора данных, реагирования после аварии и расследования аварий, должна включать в себя следующие меры:

- а) законодательное закрепление требования о том, чтобы каждый человек оказывал первую медицинскую помощь в рамках своих возможностей;
- б) введение стандартов профессионального реагирования после аварии (в том числе ДТП, связанных с опасными грузами);
- в) создание правовой основы для программ реабилитации;
- г) обеспечение увязки между страхованием ответственности и финансированием ухода за пострадавшими в дорожно-транспортных происшествиях и программами реабилитации;
- д) обеспечение возможности проведения многопрофильных аварийно-спасательных операций и расследований;

f) создание четкой правовой основы для проведения расследований и сбора данных о ДТП;

g) назначение органов, ответственных за осуществление, в том числе за обеспечение выполнения существующих стандартов, а также за их дальнейшую разработку, по мере необходимости;

h) оценка эффективности и полноты стандартов (полнота стандартов в сопоставлении с международной нормативной базой).

59. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство здравоохранения, Министерство транспорта и Министерство внутренних дел.

60. Осуществление мер 1 и 2 в сочетании с мерами 1 и 3, изложенными ниже в разделах, посвященных правоприменению и образованию, позволит достичь показателя 12 добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения: к 2030 году все страны должны установить и достичь национальные целевые показатели, с тем чтобы свести к минимуму временной интервал между дорожно-транспортным происшествием и оказанием первой профессиональной неотложной помощи.

2. Правоприменение



61. Эта область, касающаяся надзора за деятельностью служб спасения и расследования аварий, должна включать в себя следующие меры:

a) выдача лицензий (если это частные услуги) или пересмотр применения стандартов оказания чрезвычайной помощи (если это государственные услуги) для улучшения реагирования, соблюдения требований и недопущения излишней самонадеянности;

b) осуществление надзора за программами реабилитации и травматологическими центрами;

c) обеспечение выделения достаточных средств на оказание чрезвычайной помощи;

d) проведение многопрофильных аварийно-спасательных работ и расследований;

e) подготовка, анализ и публикация данных и показателей по ДТП и их последствиям;

- данных по количеству смертельных случаев и серьезных травм в результате ДТП и их числу по типам участников дорожного движения (водители, пассажиры транспортных средств, пассажиры-дети, пользователи МДТС⁵, пешеходы);
- данных по количеству смертельных случаев и серьезных травм в результате таких факторов, как:
 - скорость, отвлечение внимания, вождение в состоянии алкогольного или иного опьянения, неиспользование ремня безопасности, детского удерживающего устройства, шлема,
 - дефекты автомобиля,
 - дефекты инфраструктуры;
- данных по эффективности реагирования;

f) оценка с помощью многопрофильного исследования аварий (МПИА) пробелов в национальной системе обеспечения безопасности дорожного движения и вынесение рекомендаций с целью улучшения положения дел, особенно в области законодательства и правоприменения;

g) оценка эффективности послеаварийных мероприятий с использованием соответствующих показателей.

62. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство здравоохранения, Министерство транспорта и/или Министерство внутренних дел, и соответствующие ведомства.

3. Образование



63. Эта область, касающаяся обучения участников дорожного движения оказанию первой помощи, подготовки спасателей и обучения лиц, проводящих расследование, должна включать в себя следующие меры:

- а) проведение кампаний по формированию у общественности понимания необходимости вызова на место ДТП профессиональных аварийно-спасательных служб и оказания первой помощи всеми, кто в состоянии это сделать;

⁵ МДТС – механическое двухколесное транспортное средство.

b) обеспечение общей подготовки участников дорожного движения, с тем чтобы они могли оказывать первую помощь и заботиться о пострадавших до прибытия профессиональных аварийно-спасательных служб;

c) организация регулярного обучения и сертификации профессиональных аварийно-спасательных служб;

d) организация обучения и сертификации для реабилитационных организаций и травматологических центров;

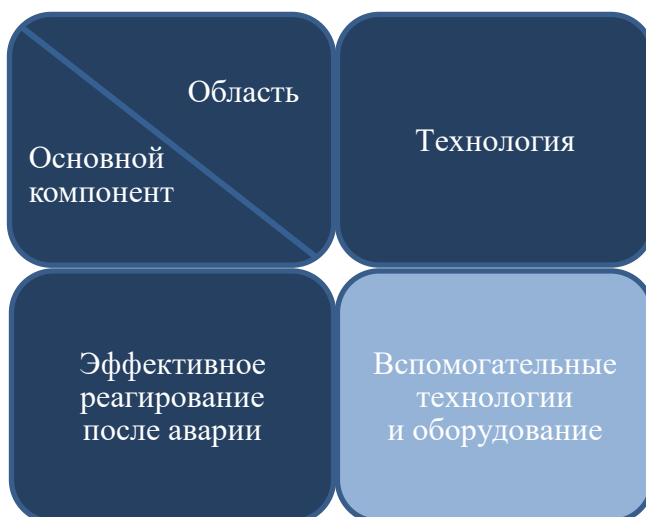
e) организация обучения и сертификации лиц, проводящих расследование в рамках МПИА;

f) оценка эффективности учебной деятельности с использованием соответствующих показателей;

g) обеспечение выделения достаточных средств на повышение информированности и учебную подготовку.

64. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство здравоохранения, Министерство транспорта и/или Министерство внутренних дел, и соответствующие ведомства.

4. Технология



65. Эта область, касающаяся вспомогательных технологий и оборудования, должна включать в себя следующие меры:

a) поддержка разработки интеллектуальных систем, способствующих работе центров чрезвычайной помощи, реабилитационных центров, а также оказанию помощи потерпевшим;

b) поддержка разработки технологий, способствующих проведению МПИА (геоинформационные системы, конкретно предназначенные для расследования аварий, программное обеспечение для моделирования аварий, базы данных о характеристиках транспортных средств при авариях).

66. Ответственность за осуществление: соответствующие национальные министерства, такие как Министерство здравоохранения, Министерство транспорта и/или Министерство внутренних дел, и соответствующие ведомства.

5. Международная нормативно-правовая поддержка



67. Для поддержки национальных мер по повышению эффективности реагирования после аварии могли бы быть полезны следующие международные стандарты и резолюции:

- Сводная резолюция Организации Объединенных Наций о дорожном движении, содержащая набор примеров передовой практики, касающихся эффективного реагирования на аварии, проведения МПИА и установления режима ответственности.

68. Руководство деятельностью по этой резолюции осуществляется Глобальным форумом ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (WP.1). Необходимы дальнейшие меры по совершенствованию данной резолюции в рамках этого форума.

69. Необходимо более активное участие в деятельности WP.1 ЕЭК ООН с целью внедрения передовых методов и создания новых разработок для включения в национальные системы обеспечения безопасности дорожного движения для постоянного обновления этих систем.

70. Присоединение к Конвенции о дорожных знаках и сигналах и к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов позволит странам достичь показателя 2 добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения: к 2030 году все страны должны присоединиться к одному или нескольким основным правовым документам ООН по безопасности дорожного движения.

IV. Применение и обновление рекомендаций

71. Настоящие рекомендации могут использоваться в качестве ориентира для разработки надежной национальной системы обеспечения безопасности дорожного движения. Они будут пересматриваться и, при необходимости, обновляться каждые три года с целью учета новых динамичных изменений в области безопасности дорожного движения.

72. Страны могут выявлять недостающие или слабые элементы своих национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения на основе сопоставления существующих национальных планов действий или национальных обзоров эффективности мер по обеспечению безопасности дорожного движения с настоящими рекомендациями с целью совершенствования своих систем.

73. В случае отсутствия такого плана или обзора страна, заинтересованная в создании или завершении создания всеобъемлющей и надежной национальной системы обеспечения безопасности дорожного движения, должна быть в состоянии –

путем проведения оценки существующей национальной ситуации с учетом настоящих рекомендаций – выявить недостатки и определить необходимые меры для оказания финансовой поддержки, в случае необходимости – при международной помощи.

74. Та или иная страна может устанавливать приоритетность действий по осуществлению путем определения адекватных сроков осуществления и с учетом этого планировать свои национальные меры. При этом могут приниматься во внимание экономическая ситуация, неотложность мер, другие существующие приоритеты и планы. Кроме того, для успешного осуществления международных соглашений необходимо привести национальную правовую базу в соответствие с правовыми документами Организации Объединенных Наций.

75. Эта работа может координироваться на правительственном уровне и, в зависимости от структуры правительства страны, может осуществляться под руководством назначенных ведущих учреждений.

76. Процесс осуществления должен тщательно контролироваться либо органами, ответственными за конкретные задачи, либо ведущим учреждением/учреждениями. Следует собирать соответствующие данные и измерять показатели результативности. Данные и показатели должны быть тесно увязаны с принимаемыми мерами. Может быть разработан стандартный формат отчетности, позволяющий осуществлять мониторинг и оценку каждой области деятельности для всех стран, наряду с более четким определением руководящих принципов для разработки соответствующих показателей эффективности в области безопасности в качестве инструмента управления безопасностью дорожного движения.

77. Необходимо провести оценку того, как реализуемые меры влияют на снижение уровня смертности или серьезного травматизма в результате ДТП.
