



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2009/3
6 July 2009

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят восьмая сессия
Женева, 22-25 сентября 2009 года
Пункт 4 предварительной повестки дня

БУДУЩАЯ РОЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сообщение Бельгии

На своей пятьдесят четвертой сессии (26-28 марта 2008 года) Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) приступила к обсуждению вопроса о своей будущей роли и, в частности, о наилучших путях содействия повышению безопасности дорожного движения во всемирном масштабе и обмену знаниями в области безопасности дорожного движения.

После первоначального обмена мнениями секретариат подготовил документ, содержащий анализ текущего положения и перечень мер, которые надлежит принять, с тем чтобы WP.1 могла двигаться вперед и способствовать повышению безопасности дорожного движения на международном уровне. Затем в этот документ были внесены поправки с учетом стратегических направлений и рекомендаций, сформулированных WP.1.

В настоящем документе отражена с минимальными редакционными изменениями, внесенными секретариатом, точка зрения Бельгии по вопросу о будущей роли WP.1, который был проанализирован в документе ECE/TRANS/WP.1/2008/5/Rev.1, рассмотренном пятьдесят седьмой сессией Рабочей группы.

1. Нет никаких сомнений в необходимости активнее привлекать внимание к достижениям WP.1, ее конвенциям, соглашениям, протоколам и рекомендациям. Важными средствами в этой связи являются перевод и более качественное оформление рекомендаций (СР.1 и СР.2), например путем использования в них фотографий (в виде иллюстраций).
2. Бесспорно, полезную роль может сыграть разработка нового инструмента - каталога наилучшей практики в области безопасности дорожного движения, основанной на научных данных, который был предложен Италией, Нидерландами, Соединенными Штатами и поддержан Международной автомобильной федерацией (ФИА) и Соединенным Королевством. Вместе с тем возникает вопрос, является ли WP.1 наряду со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) оптимальным органом для разработки такого свода наилучшей практики и не существует ли каких-либо других организаций, которые лучше к этому подготовлены и/или которые уже занимаются этой проблемой. Во избежание дублирования работы было бы желательно выяснить, нет ли других структур, таких, например, как Международный транспортный форум, Группа по сотрудничеству в области безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, Европейский информационный центр по безопасности дорожного движения (ЕРСО), Европейский совет по транспортной безопасности (ЕСТБ), которые более пригодны для выполнения этой работы и которые, возможно, уже предпринимали инициативы в этом направлении.
3. Поскольку большинство членов WP.1 являются скорее специалистами по вопросам законодательства в сфере дорожного движения и в меньшей степени обладают знаниями методик научных исследований, по всей видимости, WP.1 не является непосредственно тем органом, который мог бы разработать перечень "наилучшей научно обоснованной практики". В этом смысле роль WP.1 представляется ограниченной и сводится к тому, чтобы предлагать свои знания нормативных положений в области дорожного движения (конвенций) по соответствующим запросам.
4. Прежде чем разрабатывать другие документы, желательно обеспечить более эффективное соблюдение уже существующих многочисленных документов и обновлять их. Важнейшая задача WP.1, по всей видимости, состоит в том, чтобы добиться идентичности основных правил дорожного движения и использования одинаковых дорожных знаков и сигналов в максимально большом числе стран. Пока же эта задача отодвинута на второй план, тогда как в мире, который становится все более глобализованным, необходимо иметь четкое представление именно о том, на что должны обращать внимание участники дорожного движения и какие факторы могут привести к

возникновению опасных ситуаций в условиях дорожного движения. Все выражают недовольство по поводу того, что в разных странах используются разные дорожные знаки и сигналы. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) вполне компетентен для того, чтобы призвать страны, ратифицировавшие Конвенцию о дорожном движении и Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, соблюдать их положения. В данном случае WP.1 является оптимальным органом, который может оказать КВТ содействие в этой работе.

5. Если после анализа ответов на вопросники о том, каким образом разные страны включили положения этих конвенций в свое внутригосударственное законодательство, выяснится, что многие из них не соблюдают определенные положения конвенций, по всей видимости, целесообразно обсудить этот вопрос в рамках WP.1 (и при необходимости адаптировать данные конвенции). Если благодаря деятельности WP.1 КВТ удастся добиться большего единообразия на дорогах, расположенных, прежде всего, на территории ЕС, а затем и в других странах Организации Объединенных Наций, то уже можно говорить об огромном достижении и о весьма ощутимом вкладе в повышение безопасности дорожного движения.

6. Помимо контроля за соблюдением конвенций, крайне важно также обновлять их. Такова уж реальность, что каждый (правовой) текст, публикуемый сегодня, может оказаться устаревшим завтра и потребовать адаптации. Вот почему желательно, чтобы WP.1 регулярно анализировала другие законодательные инициативы, которые могут быть связаны с конвенциями (например, европейские директивы, Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)), а также общественные или технологические изменения, касающиеся безопасности дорожного движения, и пыталась действовать активно и с опережением. Это могло бы способствовать тому, чтобы конвенции лучше отражали действительность и были более удобными для пользования.

7. Успешно выполнить даже эти две основные задачи Рабочей группе WP.1, которая собирается только шесть-семь дней в году, будет трудно.
