
**Тематическая рабочая группа СПЕКА по устойчивому
транспорту, транзиту и взаимосвязанности (ТРГ-УТТВ)**

21^{-я} сессия

7-8 сентября 2016г.

Ашгабат, Туркменистан

Дорожные вопросы безопасности и политические меры в странах СПЕКА

(Пункт 4.8 повестки дня)

Доклад ЕСЕ/ЭСКАТО

1. Около 1,25 миллиона человек во всем мире ежегодно умирают в результате дорожно-транспортных происшествий - это почти 3400 смертей в день. Половина из тех, кто умирает на дорогах мира являются уязвимыми участниками дорожного движения: пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты. Как сообщили в Докладе о глобальном положении по безопасности дорожного движения 2015 году Всемирной организации здравоохранения, дорожно-транспортный травматизм является восьмой ведущей причиной смерти во всем мире и номером один основной причиной смерти молодых людей (15-29 лет). Доклад показывает, что 68 стран наблюдается рост числа смертельных случаев дорожно-транспортных происшествий с 2010 года, из которых 84% являются более низкими в странах со средним уровнем дохода. К сожалению, в последние несколько лет количество дорожных аварий во всем мире не уменьшается - в основном за счет роста в развивающихся странах с угрожающей скоростью.
2. В 2010 году Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 64/255 (ГА) провозгласила десятилетие 2011-2020 как Десятилетие действий Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Цель состоит в том, чтобы стабилизировать и снизить прогнозируемый уровень дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом во всем мире путем увеличения числа мероприятий в области безопасности дорожного движения, проведенных на национальном, региональном и глобальном уровнях. К

сожалению, наблюдается незначительное улучшение в общей глобальной безопасности дорожного движения (смертей, ранений и несчастных случаев) с момента начала Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения. Таким образом, многое еще предстоит сделать для достижения цели Десятилетия, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов, которые серьезно пострадали от смертельных случаев в дорожно-транспортных и травм.

3. В сентябре 2015 года в Нью-Йорке, страны-члены Организации Объединенных Наций официально утвердили повестку дня после 2015 года в целях развития. Мировые лидеры подтвердили свою приверженность официально принятым семнадцати Целям устойчивого развития (ЦУР). Безопасность дорожного движения включена в качестве промежуточной цели 3.6: «К 2020 году сократить вдвое число глобальной смертности и травматизма в результате дорожных несчастных случаев», ЦУР 3 "Обеспечение здорового образа жизни и повышения благосостояния для всех на всех возрастов" и как подкатегория 11.2 - "К 2030 году обеспечить для всех доступ к безопасным, доступным и устойчивым транспортным системам, повышение безопасности дорожного движения, в частности, путем расширения общественного транспорта, с особым вниманием к потребностям тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов, а также пожилых людей», а также ЦУР 11 «Сделать города и населенные пункты безопасными и устойчивыми».
4. 2-ая Глобальная Конференция высокого уровня по безопасности дорожного движения под эгидой правительства Бразилии, прошедшая 18-19 ноября 2015 года в Бразилии представляет собой историческую возможность наметить прогресс в середине точки Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы. Бразильская Декларация выдвигает на первый план стратегии для обеспечения безопасности всех участников дорожного движения, в частности, за счет совершенствования законодательства и правоприменения; сделать дороги более безопасными за счет инфраструктурных изменений; обеспечение того, чтобы транспортные средства оснащены спасательными технологиями; и укрепления систем помощи при травмах в чрезвычайных ситуациях. Декларация призывает ВОЗ и партнеры в целях содействия развитию национальных, региональных и глобальных целей по сокращению дорожно-транспортных происшествий и гибели людей, а также

поддерживать определение и использование показателей, связанных с целями SDG, связанных с безопасностью дорожного движения.

5. Недавно принятая Резолюция ГА A/70/L.44 (апрель 2016 г.) подтверждает принятие целей устойчивого развития Цель (SDG) по безопасности дорожного движения, изложенных в Повестке дня 2030 года в интересах устойчивого развития. Просит разрешения ВОЗ в сотрудничестве с региональными комиссиями ООН продолжать оказывать содействие прозрачной, устойчивой и процесс участия со всеми заинтересованными сторонами для оказания помощи странам в разработке добровольных целевых показателей глобальной производительности на ключевых факторах риска и механизмов оказания услуг, чтобы сократить число жертв дорожно-транспортных происшествий и травм. И, наконец, в резолюции содержится просьба к Генеральному секретарю ООН с просьбой рассмотреть вопрос о возможности создания, за счет добровольных взносов, целевого фонда безопасности дорожного движения, для поддержки осуществления Глобального плана для Десятилетия действий и дорожных ЦУР связанных с безопасностью полетов.

Мероприятия по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН

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

6. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) ЕЭК ООН является единственной межправительственной постоянной структурой безопасности дорожного движения в системе ООН. Участие в работе WP.1 открыта для всех стран по всему миру. Как правило, WP.1 собирается дважды в год в Женеве, Швейцария. Отдел ЕЭК ООН по устойчивому транспорту оказывает поддержку секретариат группы: она обслуживает сеансы, готовит документы, повесток и отчеты, собирает и распространяет информацию и облегчает связь между правительствами.
7. Среди других вопросов, WP.1 совместно с Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) рассмотрел и рассмотрел предложения по поправкам к Конвенции о дорожном движении 1968 с целью поддержания соответствия между Конвенцией и положениями транспортного средства правил, принятых в рамках 1958 и 1998 годов соглашений, таких как Advanced систем содействия водителю. Кроме того, WP.1 учитывая а предложения по внесению изменений в Конвенцию о дорожных

знаках и сигналах 1968 года и обсудили вопросы, связанные с взаимным признанием водительских удостоверений, подход к безопасности системы, многопрофильных краш исследований и отвлекаться за рулем.

8. Начиная с 2014 года, WP.1 осуществляет надзор за работой двух новых групп экспертов, Группы экспертов о дорожных знаках и сигналах, а также по повышению безопасности на железнодорожных переездах. Мандат Группы экспертов о дорожных знаках и сигналах, чтобы рассмотреть и предложить пути содействия лучшему пониманию дорожных знаков и более эффективного осуществления Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах и Европейского соглашения 1971 года, дополняющего Конвенцию 1968 года о Дорожные знаки и сигналы. Мандат Группы экспертов по повышению безопасности на уровне переездах подытожить имеющиеся данные по безопасности на железнодорожных переездах, чтобы описать, оценить и лучше понять проблемы безопасности на/железнодорожном интерфейсе дороги, а также разработать многопрофильную стратегический план, направленный на снижение риска смерти и/или травм на переездах.

Б. Правовые документы Организации Объединенных Наций.

9. Из последнего заседания TWG, число договаривающихся сторон в 1949 году Конвенции о дорожном движении был неизменным на уровне 95. Одна из новых договаривающаяся сторона присоединилась к Конвенции 1968 года о дорожном движении (Саудовская Аравия) в результате чего общее число до 74, а другой присоединился к Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах (Республика Молдова) в результате чего общее число договаривающихся сторон до 64. одна из договаривающихся сторон присоединились к Европейскому соглашению 1971 года, дополняющего Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, в результате чего общее число до 33.
10. При администрации и ответственности Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), Соглашению 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены в/или использованы на колесных Транспортные средства и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, а также 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, было 50 и 36 договаривающихся сторон, соответственно, охватывающих большинство стран с крупной автомобильной промышленностью. Число договаривающихся сторон Соглашения 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров был увеличен до 13 лет.
11. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) недавно принял значительное количество технических изменений в Положение транспортных средств ООН, касающихся аспектов безопасности Е-мобильности и транспортного средства пассивной безопасности (полюс бокового удара и лобового удара). В 2015 году темы, связанные с автономным вождением были включены в работу неофициальной рабочей группы по СТС. Кроме того, WP.29 установил два всеобъемлющих правил ООН (№ 44 и № 129), обеспечивающие технические и административные требования в отношении детских удерживающих систем (CRS). Для того, чтобы обеспечить правильный выбор типа CRS утвержден, был подготовлен информационный пакет для пользователей, так и для лиц, определяющих политику.
 12. В течение 2015-16 гг Рабочая группа по перевозкам опасных грузов приняла ряд поправок к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) с целью повышения безопасности и безопасности дорожного движения. Шестой пересмотренное издание СТС, 19-пересмотренное издание Типовых правил и шестого пересмотренного издания Руководства по испытаниям и критериям были опубликованы в 2015 г. Рассмотрение 19 пересмотренного издания Типовых правил Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.15) и ее совместные встречи с Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и с Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) привело к принятию ряда проектов поправок к европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по железным дорогам (МПОГ) и Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ). Эти поправки вступят в силу 1 января 2017 года.
 13. Руководство/МОТ/ЕЭК ООН ИМО для упаковки грузовых транспортных единиц (далее СТУ Кодекс) был одобрен в 2014 году и, таким образом, в 2015 году она стала

применяться. Эти необязательные руководящие принципы призваны повысить безопасность в обработке контейнеров и сократить количество инцидентов по всему видам транспорта обусловлено нерациональным в упаковке грузовых транспортных единиц, в том числе неадекватного крепления груза, перегрузки и неправильного декларирования содержимого. STU Кодекс применяется к операциям по всей транспортной цепи и обеспечивает руководство не только тех, кто несет ответственность за упаковку и крепления груза, но и тем, кто получает и распаковывает такие единицы.

В. Техническая помощь в области безопасности дорожного движения

14. Модуль безопасности дорожного движения "Безопасные Будущие транспортные системы Внутренние (SafeFITS)" направлена на содействие решению транспортной политики, основанной на знаниях решений, связанных с сокращением количества пострадавших на дорогах. В SafeFITS планировалось с основной целью оказания помощи правительствам и лицам, принимающим решения, как в развитых, так и развивающихся стран, чтобы принять решение о наиболее подходящих стратегий и мер по безопасности дорожного движения в целях достижения ощутимых результатов в повышении безопасности дорожного движения. Модель будет основана на исторических данных по безопасности дорожного движения и отношения между несколькими параметрами безопасности дорожного движения, и ожидается, предоставлять информацию о различных сценариях безопасности дорожного движения на основе выбранной политики и мер. Получение такого сложного и утонченного инструмента безопасности дорожного движения требует шаг за шагом подхода; Поэтому разработка SafeFITS модель разделена на четыре фазы. Фаза I была посвящена исследованию и анализу существующих знаний по моделированию безопасности дорожного движения и случайностей; Фаза II направлена на подготовку рамки проекта типового и описание случайностей безопасности дорожного движения, которые будут использоваться для разработки сценариев политики безопасности дорожного движения. Результатом этапа III должен быть проект SafeFITS модели и приложения/пользовательского интерфейса. Он предназначен для тестирования и проверки его пилотных испытаний в фазе IV. В конце Phase IV, модель SafeFITS должна быть готова к общественному/наружного применения. Проект SafeFITS в настоящее время в рамках Фазы III, который начался в июне 2016 года SafeFITS является

внебюджетный проект выгоду от финансовой и в натуральной форме поддержки, в первую очередь от Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ).

Г. Публикации по дорожной безопасности

15. "Вместе с ЕЭК ООН на пути к безопасности" является 2015 издание, в котором много курсов действий и инструментов, разработанных ЕЭК ООН описаны, чтобы показать вклад ЕЭК ООН в рамках Десятилетия действий на 2011-2020 годы. В частности, издание представляет работу, проделанную в рамках 11 целей Плана действий ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения. Она охватывает каждую цель в деталях - от защиты уязвимых участников дорожного движения к повышению осведомленности о безопасности дорожного движения, от создания транспортных средств безопаснее смягчения последствий дорожно-транспортных происшествий. Он обеспечивает всесторонний обзор, в том числе о состоянии и основных результатах своих целей, а также описания конкретных инициатив ЕЭК ООН и информация о проблемах, с которыми сталкивается общая сообщества безопасности дорожного движения. Одним из основных выводов данной публикации является то, что политическая воля и внедрение и использование национальных стратегий, скорее всего, чтобы сделать разницу в помощи, чтобы достичь главной цели: сократить наполовину число смертей в дорожно-транспортных травм и к 2020 году.
16. В 2015 году "Дорожная карта для присоединения и осуществления Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)" был подготовлен совместно ЕЭК ООН и Проекта EUROMED транспорта.
17. Публикация "Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке" (декабрь 2015) предоставляет сопоставимые данные о причинах, видах и результатах дорожно-транспортных происшествий в Европе, Канаде и Соединенных Штатах. Данные организованы по характеру аварии и его окрестностях; несчастные случаи, находясь под воздействием алкоголя; а число лиц, убитых или раненых, по категориям или пользователей дороги и возрастной группы. В качестве исходных данных, данные о количестве автотранспортных средств в эксплуатации и Вег/км пробега дорожными транспортными средствами также предусмотрены наряду с оценками населения и распределения по возрастным группам.

18. "Предотвращение вождение в нетрезвом виде в Африке» является электронная книга, опубликованная Экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономической комиссии ООН для Африки (ЭКА ООН) и Международный альянс за ответственное употребление алкоголя (IARD) и ориентирован на повышение безопасности дорожного движения и сокращения вождение в нетрезвом виде в Африке. Это является результатом Конвенций безопасности дорожного движения ООН и подходы к предотвращению вождения в нетрезвом виде семинар, организованный тремя учреждениями и в Аддис-Абебе, Эфиопия, в ноябре 2014 года.

Д. Специальный посланник ООН по безопасности дорожного движения

19. В апреле 2016 года Генеральный секретарь ООН вновь назначил г-на Жана Тодта в качестве своего Специального посланника по обеспечению безопасности дорожного движения. Как работает Специальный посланник при поддержке со стороны ЕЭК ООН, г-н Тодт поможет мобилизовать политическую приверженность делу решений безопасности дорожного движения приоритетом; пропагандировать и повышать осведомленность о правовых документах по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций; Доля безопасности дорожного движения установлены хорошие практики; и генерировать достаточное финансирование пропагандистских усилий на основе стратегического партнерства между государственным, частным и неправительственным секторами.

20. В целях повышения внимание на необходимость повышения безопасности дорожного движения, а также по случаю 78-й сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, Генеральный секретарь ООН Специальный посланник по обеспечению безопасности дорожного движения провела семинар по безопасности дорожного движения: рекомендации и ключевые партнерства для Безопасность дорожного движения. Семинар предоставил участникам возможность больше узнать о правовых документах ООН по безопасности дорожного движения, а также важность глобального согласования этих инструментов и национальных и международных должностных лиц, были в состоянии представить текущее состояние безопасности дорожного движения и извлеченные уроки.

Е. Мероприятия ЭСКАТО по обеспечению безопасности дорожного движения

21. В поддержку резолюции 66/6 Комиссии по теме "Повышение безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе» и резолюцию 68/4 от 23 мая 2012 года, которую одобрила Декларацию министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, ЭСКАТО продолжает оказывать техническую помощь странам-членам в выполнении ими своих обязательств в рамках Десятилетия действий организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы через организацию семинара, семинара и подготовки кадров для повышения осведомленности и укрепления потенциала стран-членов в соответствующих вопросах безопасности дорожного движения, включая безопасность дорожного движения и управления безопасностью полетов, присоединение и внедрение лучших международных и практике безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций.
22. Региональный семинар по вопросам безопасного, климата Адаптивные и устойчивых к стихийным бедствиям транспорта в интересах устойчивого развития была организована в Катманду, Непал 17 и 18 ноября 2015 года в рамках Межправительственной девятой сессии Региональной экологически устойчивого транспорта (EST) форум в Азии. Региональные семинар предоставил возможности для участников, чтобы делиться и обмениваться идеями, вопросами и опытом в строительстве безопасного, климат-адаптивных и устойчивых к стихийным бедствиям транспорта, обсуждения политики, стратегий и планов действий по развитию безопасного, климата адаптивных и устойчивых транспортных систем бедствий и демонстрации различных региональных и глобальные инициативы и варианты политики в целях повышения безопасности дорожного движения. В региональном семинаре приняли участие представители из Афганистана, Азербайджана, Кыргызстана, Таджикистана и других государств-членов ЭСКАТО.
23. Совещание представить окончательные результаты проекта ЭСКАТО-корейской транспортной безопасности Орган (KOTSA) Black Improvement Пятно был организован в Ханое, Вьетнам, 3 декабря 2015 года в сотрудничестве с Департаментом по вопросам безопасности дорожного движения (DTS), Министерство транспорта, Вьет Нам. Эксперты KOTSA представлены и совместно с DTS выводов и рекомендаций по улучшению для обследованных местах черное пятно.

24. Региональное совещание по Renewing Цели Регионального безопасности дорожного движения и целевые показатели для Азии и Тихого океана была организована совместно с KOTSA в Сеуле, Республика Корея, 28 и 29 июля 2016 года. Участники совещания обсудили возобновление региональных целей безопасности дорожного движения и задач в соответствии с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения и целей устойчивого развития (ЦУР), а также рассмотрены вопросы и проблемы, связанные с прогрессом в повышении безопасности дорожного движения в регионе ЭСКАТО. Участники совещания также обсудили пути продвижения вперед в целях повышения безопасности дорожного движения, включая создание межправительственной международной дорожной организации. Представители из Азербайджана, Таджикистана и Туркменистана приняли участие в совещании с представителями других стран-членов. Совещание предложило пересмотренный набор целей Регионального безопасности дорожного движения, задачи и показатели для Азии и Тихого океана, которые будут рассмотрены для принятия на Конференции министров по транспорту, которая должна состояться в четвертом квартале 2016 года.

Совместная деятельность безопасности дорожного движения ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН

25. ЕЭК в сотрудничестве с ЭСКАТО и Экономической комиссии ООН для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), в рамках 9-го транша Фонда Счета развития ООН (ЮНДАФ), осуществляет проект «Укрепление потенциала в области управления безопасностью дорожного движения национальной отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой ». Проект направлен на оказание помощи четырех развивающимся странам и странам с переходной экономикой (Албания, Грузия, Доминиканская Республика и Вьетнам) в целях укрепления потенциала управления безопасностью дорожного движения и эффективного решения и улучшить национальные показатели безопасности дорожного движения. Проект направлен на оказание помощи странам в укреплении потенциала в области управления безопасностью дорожного движения национальной. Это поможет правительствам выявить наиболее важные аспекты безопасности дорожного движения и приоритетные потребности по подготовке дорожной безопасности обзоров результативности. На основе приоритетных потребностей, выявленных в обзорах, по созданию потенциала семинаров и практикумов с примерами

передовой практики по безопасности дорожного движения будет организована. Кроме того, проект направлен на оказание помощи странам по повышению осведомленности общественности по вопросам безопасности дорожного движения и привлечь внимание общественности и неправительственных секторов на необходимости ставить перед собой амбициозные цели в области безопасности дорожного движения и принять конкретные меры для их удовлетворения.

26. Подготовительные миссии в четырех целевых странах, включая диалог по вопросам политики в один день, чтобы согласовать цели, план и сроки по безопасности дорожного анализа эффективности работы с национальными органами власти и другими партнерами в области безопасности дорожного движения были завершены в первой части 2016 года. Для региона ЕЭК, подготовительные миссии в Албании (19-20 ноября 2015) и Грузии (30 ноября - 1 декабря 2015) были проведены. секретариаты ЕЭК и ЭСКАТО предприняли совместную подготовительную миссию встретиться и интервью с ключевыми заинтересованными сторонами по безопасности дорожного движения во Вьетнаме 16 и 17 марта 2016 года Эти двухдневные подготовительные миссии привели к заключению соглашения между соответствующей региональной комиссией и правительств, конкретных областях, подлежащих рассмотрению обсуждаются, определены и согласованы. Следующие миссии для обзоров результативности безопасности дорожного движения планируется на конец 2016 года или в начале 2017 года.

Тематическая рабочая группа, возможно, пожелает:

- Продолжать свои усилия по разработке и осуществлению национальных стратегий в области безопасности дорожного движения и планы действий с указанием целей и задач в соответствии с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- Эффективно осуществлять правовые документы ООН в области безопасности дорожного движения;
- Работать по достижению Целей, задач и показателей региональной дорожной безопасности для Азии и Тихого океана

- Попросить политической поддержки и приверженности, а также расширение финансирования усилий по безопасности дорожного движения в странах СПЕКА, в том числе через улучшение инфраструктуры и информационно-пропагандистских программ;
- Обеспечить сбор данных о безопасности дорожного движения и качества запросить техническую помощь в сборе данных для облегчения регулярного мониторинга безопасности дорожного движения на национальном и региональном уровнях.
- Работать на основе результатов Семинара по безопасности дорожного движения, состоявшегося в Алматы 11 сентября 2015 года, и призвать другие страны-члены добровольно проводить мероприятия по повышению осведомленности по безопасности дорожного движения в рамках СПЕКА ТРГ-УТТВ.