

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**

Комитет по транспорту

Пятая сессия

Бангкок, 19–21 ноября 2018 года

Пункт 3f предварительной повестки дня**

Основные вопросы в области транспорта**Повышение безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе****Записка секретариата***Резюме*

Вопрос безопасности дорожного движения по-прежнему занимает важное место в повестке дня секретариата в области транспорта, и действительно приобретает все большее значение. В Азиатско-Тихоокеанском регионе каждые 40 секунд в результате дорожно-транспортного происшествия погибает один человек. В день в регионе гибнет более 2 000 человек. В год на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона гибнет около 733 000 человек, при том что еще большее количество людей получает тяжелые полностью меняющие их жизни травмы, приводящие к значительным экономическим и социальным потерям. Негативные последствия дорожно-транспортных происшествий не могут более оставаться без внимания.

В настоящем документе содержится краткий обзор ситуации в области безопасности дорожного движения в регионе Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). Напоминается о глобальных и региональных мандатах, в рамках которых Организация Объединенных Наций в целом и ЭСКАТО в частности разрабатывают и реализуют программы и мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения в регионе. Кроме того, упоминается недавно созданный глобальный целевой фонд по безопасности дорожного движения, начавший свою деятельность в апреле 2018 года, в целях мобилизации государственных и частных средств для поднятия уровня финансовых обязательств с тем, чтобы они соответствовали масштабам глобальной эпидемии дорожно-транспортных происшествий. И, наконец, Комитету по транспорту предлагается предоставить руководящие указания относительно наиболее эффективных мер, которые, по его мнению, секретариат мог бы принять на региональном и национальном уровнях для оказания поддержки государствам-членам в сокращении количества дорожно-транспортных происшествий в регионе ЭСКАТО.

I. Введение

1. Автомобильный транспорт стал неотъемлемым компонентом экономического и социального развития. Ни один из других видов транспорта не может соперничать с той гибкостью, с которой он позволяет доставлять товары в городские и сельские районы. Однако автомобильный транспорт также

* Переиздан по техническим причинам 9 ноября 2018 года.

** ESCAP/CTR/2018/L.1.



является причиной гибели людей. Каждые 40 секунд в Азиатско-Тихоокеанском регионе в результате дорожно-транспортных происшествий погибает один человек, в результате в течение одного дня гибнет более 2 000 человек.

2. Многие проблемы в области развития являются трудноразрешимыми, но проблема дорожно-транспортных происшествий не входит в их число. В Японии в 2016 году количество жертв дорожно-транспортных происшествий составило менее 4 000 человек по сравнению с 16 765 в 1970 году¹. В это же время в Швеции в 2013 году в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 264 человека, что является самым низким показателем в мире, при том что с 1970 года количество используемых в этой стране автомобилей и число пройденных миль увеличились вдвое². Эти примеры свидетельствуют о возможности преодоления этой проблемы. Их необходимо изучать, анализировать и в тех случаях, когда это представляется возможным, применять на практике.

3. В настоящем документе содержится обзор ситуации в области безопасности дорожного движения и связанных с ней тенденций, а также деятельности Организации Объединенных Наций по оказанию поддержки государствам-членам в преодолении проблемы дорожно-транспортных происшествий. Отмечаются существенные пагубные экономические и социальные последствия дорожно-транспортных происшествий для экономики и жизни людей в регионе, и значимость наличия качественных данных для понимания причинно-следственных связей, стоящих за дорожно-транспортными происшествиями, а также основанных на данных стратегий и привлечения ресурсов к принятию практических ориентированных на конкретные результаты мер. Кроме того, упоминается недавно созданный глобальный целевой фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, который придает дополнительный импульс борьбе с дорожно-транспортными происшествиями и еще раз подтверждает глобальную политическую приверженность решению этой проблемы.

II. Безопасность дорожного движения в цифрах и социально-экономические последствия

4. На фоне увеличения численности населения планеты на 4 процента и роста уровня автомобилизации на 16 процентов общее количество смертей в результате дорожно-транспортных происшествий за последние годы практически не изменилось, что говорит о том, что принятые правительствами меры в этой области принесли некоторые положительные результаты³. Однако из общего количества смертей, возникающих в результате использования различных видов транспорта в мире, 97 процентов составляют смерти на дорогах, в связи с чем повышение безопасности дорожного движения имеет ключевое значение для улучшения общих показателей безопасности транспортного сектора⁴.

5. По имеющимся оценкам во всем мире в результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно погибает 1,25 млн. человек, из них 733 000 человек гибнут на дорогах и магистралях региона Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). Из десяти погибших девять

¹ “Traffic deaths fall to below 4,000 in Japan for first time in 67 years”, *Japan Times*, 4 January 2017.

² “Why Sweden has so few road deaths”, *Economist*, 26 February 2014.

³ World Health Organization (WHO), *Global Status Report on Road Safety 2015* (Geneva, 2015).

⁴ World Bank, “Safety: why safety matters for sustainable mobility”, December 2017. См. <http://pubdocs.worldbank.org/en/535391513887066669/ConNoteSeries-No11-web.pdf>.

гибнут на дорогах стран с низким и средним уровнем дохода⁵. Принимая во внимание тот факт, что 40 из 53 государств – членов ЭСКАТО принадлежат к этим двум категориям по уровню дохода⁶, правительства стран региона заинтересованы в принятии активных мер, направленных прежде всего на стабилизацию ситуации и последующее сокращение числа дорожно-транспортных происшествий на объектах их национальной автотранспортной инфраструктуры.

6. Если посмотреть на то, среди каких групп населения дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смерти, то это прежде всего люди в возрасте от 15 до 29 лет⁷. В более широком смысле дорожно-транспортные происшествия являются существенной проблемой для всего трудоспособного населения страны. В то же время, с другой стороны, в контексте старения населения и повышения мобильности людей в возрасте 60 лет и более доля пожилых людей среди погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в ряде стран уже превышает их долю в общей численности населения и продолжает увеличиваться⁸. Другими словами, дорожно-транспортные происшествия являются потенциальной угрозой для всех групп населения, что означает, что существует целый круг проблем, для решения каждой из которых может потребоваться особый подход.

7. Последствия дорожно-транспортных происшествий также зависят от того, кто является участником дорожного движения. Во всем мире практически половину пользователей дорог составляют уязвимые участники дорожного движения, то есть велосипедисты, пешеходы и водители двух- и трехколесных транспортных средств. Это верно для всех регионов, но этот феномен особенно распространен в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в частности в странах Восточной и Северо-Восточной Азии и Юго-Восточной Азии, в которых приблизительно две трети погибших в результате дорожно-транспортных происшествий являются уязвимыми пользователями дорог⁹.

8. За последние несколько десятков лет общее количество участников дорожного движения, гибнущих в результате дорожно-транспортных происшествий, в регионе ЭСКАТО значительно увеличилось. Одной из основных причин являются стремительные темпы автомобилизации в регионе, вызванные беспрецедентным экономическим ростом. В 2008 году ЭСКАТО было подсчитано, что, если не будут приняты дополнительные меры, к 2020 году около двух третей смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в мире будут приходиться на регион ЭСКАТО¹⁰. При том, что в настоящее время в регионе ежегодно гибнет около 733 000 человек, что составляет 59 процентов от общего числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в мире, вполне вероятно, что, если не будут приняты необходимые меры, эти прогнозы в ближайшем времени оправдаются.

9. В докладе за 2015 год ВОЗ доложила о том, что на долю стран с низким и средним уровнем дохода приходится 90 процентов смертей в результате

⁵ World Bank, *The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable* (Washington, D.C., 2017).

⁶ World Bank, “World Bank Country and Lending Groups”, June 2018. См. <https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups>.

⁷ WHO, *Global Status Report on Road Safety 2015*.

⁸ Organization for Economic Cooperation and Development, *Road Safety Annual Report 2017* (Paris, 2017).

⁹ Расчеты ЭСКАТО, основанные на данных из доклада ВОЗ *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 год»).

¹⁰ См. E/ESCAP/CTR/4.

дорожно-транспортных происшествий, при том что число автомобилей в этих странах составляет лишь 54 процента от общего количества автомобилей в мире. В таблице ниже показаны изменения в количестве используемых автомобилей в ряде государств-членов за период 2006–2015 годов, а также коэффициент автомобилизации в расчете на тысячу жителей в 2015 году.

Количество используемых автомобилей в ряде государств-членов, 2006 и 2015 годы, и коэффициент автомобилизации, 2015 год

<i>Страна</i>	<i>Количество автомобилей (тыс.)</i>		<i>Коэффициент автомобилизации, 2015 год (количество автомобилей на тыс. жителей)</i>
	<i>2006 год</i>	<i>2015 год</i>	
Китай (СУД)	36 974	162 845	118
Франция (ВУД)	36 681	38 652	598
Индия (СУД)	11 520	28 860	22
Индонезия (СУД)	10 784	22 513	87
Япония (ВУД)	75 859	77 404	609
Казахстан (СУД)	2 132	4 397	249
Нидерланды (ВУД)	8 295	9 395	555
Пакистан (СУД)	1 843	3 220	17
Республика Корея (ВУД)	15 895	20 990	417
Российская Федерация (СУД)	32 547	51 355	358
Таиланд (СУД)	8 805	15 491	228
Великобритания (ВУД)	34 935	38 220	587
Мир	926 642	1 282 270	182

Источник: Международная организация предприятий автомобильной промышленности, “World vehicles in use – all vehicles” («Количество используемых автомобилей в мире – общее количество автомобилей»), 2005–2015 годы. См. www.oica.net/wp-content/uploads//Total_in-use-All-Vehicles.pdf.

Сокращения: ВУД – высокий уровень дохода, СУД – средний уровень дохода.

10. Имеющиеся цифры указывают на то, что в развитых странах количество используемых автомобилей составляет приблизительно 550-600 автомобилей на тысячу жителей. Принимая во внимание тот факт, что большинство стран региона ЭСКАТО далеки от этого показателя, оправданно ожидать, что количество дорожно-транспортных происшествий будет увеличиваться в том случае, если эффективность мер, принимаемых для повышения безопасности дорожного движения, не будет поспевать за темпами автомобилизации.

11. Это наблюдение особенно актуально для пяти наиболее населенных стран со средним уровнем дохода в регионе¹¹, совокупная численность населения которых составляет 75 процентов от общей численности населения стран Азии, при том что показатели автомобилизации в них колеблются от 17 (Пакистан) до

¹¹ В порядке убывания: Китай, Индия, Индонезия, Пакистан и Бангладеш (Всемирный банк, “World Bank Country and Lending Groups” («Группы стран и заемщиков Всемирного банка»)).

118 (Китай) автомобилей на тысячу жителей, что намного ниже, чем 550-600 автомобилей. Точность этого предположения подтверждается еще и тем, что в соответствии с последними статистическими данными регион ЭСКАТО является лидирующим рынком сбыта новых автомобилей в мире. В 2017 году количество проданных в Азиатско-Тихоокеанском регионе пассажирских автомобилей выросло по сравнению с 18,4 млн автомобилей в 2008 году и составило приблизительно 40,8 млн автомобилей¹². В этом же году продажи новых автомобилей в шести крупнейших странах Юго-Восточной Азии выросли на 5 процентов за год и составили приблизительно 3,36 млн автомобилей¹³. Эти цифры указывают на острую необходимость того, чтобы лица, ответственные за принятие решений в регионе, провели тщательный обзор ситуации с безопасностью дорожного движения в их странах для выявления имеющихся проблем и принятия необходимых мер для их преодоления.

12. Имеющиеся данные указывают на то, что смерти и травмы в результате дорожно-транспортных происшествий приводят к повсеместным экономическим убыткам в размере до 5 процентов от валового внутреннего продукта (ВВП)¹⁴. Помимо этого пугающего экономического показателя жертвы аварий, их семьи и общество также несут существенные социальные убытки.

13. В исследовании, проведенном в 2014 году Корейским институтом транспорта, было установлено, что большинство лиц, переживших дорожно-транспортные происшествия, столкнулись с социальными и экономическими трудностями после выздоровления, при этом большое количество жертв потеряли работу или источник дохода, и почти половина пострадавших, получивших постоянную инвалидность, потеряли жилье¹⁵. Кроме того, более трети пострадавших пережили развод в связи с экономическими и психологическими проблемами. Дорожно-транспортные происшествия также приводят к серьезным нагрузкам на системы здравоохранения, особенно в развивающихся странах. По результатам исследования, проведенного в 2013 году во Вьетнаме, было установлено, что в больнице Тхай Бинь в северо-восточной прибрежной провинции страны более половины пациентов, поступивших с травмами, являлись пострадавшими в результате дорожно-транспортных происшествий¹⁶. В Новой Зеландии средний размер социальных убытков, связанных со снижением качества жизни, уменьшением производительности труда и медицинскими и прочими расходами, по имеющимся данным составляет 786 000 долл. США на одного пострадавшего, получившего тяжелые травмы¹⁷.

¹² См. www.statista.com/statistics/590425/asia-pacific-passenger-car-sales.

¹³ Indonesia, Malaysia, the Philippines, Singapore, Thailand and Viet Nam (Nikkei Asian Review, "Southeast Asia's new car sales up for second straight year", 3 February 2018).

¹⁴ WHO, *Global Status Report on Road Safety 2015*.

¹⁵ Namji Jung and Jaehoon Sul, *Handbook of Measuring Socio-economic Consequences of Traffic Crashes* (Gyeonggi-do, Republic of Korea, Korea Transport Institute, 2014).

¹⁶ Ha Nguyen and others, "The economic burden of road traffic injuries: evidence from a provincial general hospital in Vietnam", *Injury Prevention*, vol. 19, No. 2 (April 2013).

¹⁷ New Zealand, Ministry of Transport, "Social cost of road crashes and injuries 2017 update: December 2017" (Wellington, 2017).

III. Организация Объединенных Наций и безопасность дорожного движения

A. Деятельность Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения на глобальном уровне

14. Начиная с 2003 года Генеральная Ассамблея приняла как минимум 10 резолюций, в которых был обращен призыв к государствам-членам, ВОЗ и региональным комиссиям принять меры по преодолению глобального кризиса в области обеспечения безопасности дорожного движения¹⁸. Генеральная Ассамблея призвала обратить особое внимание на деятельность, направленную на обеспечение безопасности дорожного движения, и выделить на ее реализацию необходимые ресурсы, а также подчеркнула необходимость укрепления международного сотрудничества.

15. В соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи правительствами Российской Федерации и Бразилии были организованы две всемирные министерские конференции по безопасности дорожного движения в Москве в 2009 году и в Бразилии в ноябре 2015 года соответственно, в рамках каждой из которых была принята декларация, содержащая призыв к правительствам, международным организациям, неправительственным организациям и благотворительным фондам сотрудничать в процессе преодоления связанных с безопасностью дорожного движения проблем.

16. В марте 2010 года в продолжение Московской декларации от 20 ноября 2009 года¹⁹ Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 64/255, в которой было объявлено Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 годов в целях стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире. Однако на момент среднесрочного обзора хода проведения Десятилетия в 2015 году не было зафиксировано существенного уменьшения ежегодного количества жертв дорожно-транспортных происшествий во всем мире, в связи с чем Генеральный секретарь принял решение назначить Специального посланника по безопасности дорожного движения²⁰, поставив перед ним следующие задачи:

а) поощрять развитие глобальных партнерских отношений в поддержку разработки и осуществления стратегий и мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения;

б) совместно с правительствами, гражданским обществом и частным сектором выступать в поддержку поощрения безопасности дорожного движения, в частности в странах с высоким уровнем смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий;

с) участвовать в глобальных и региональных конференциях и совещаниях по безопасности дорожного движения;

д) выступать за присоединение к правовым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и за их эффективное осуществление.

¹⁸ Резолюции Генеральной Ассамблеи 57/309, 58/9, 58/289, 60/5, 62/244, 64/255, 66/260, 68/269, 70/260 и 72/271.

¹⁹ См. www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf.

²⁰ Специальным посланником по безопасности дорожного движения является г-н Жан Тодт (Франция), президент Международной автомобильной федерации.

17. Кроме того, признавая важность сбора качественных данных, являющихся основой для разработки обоснованных стратегий, направленных на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, в Бразилианской декларации от 19 ноября 2015 года ВОЗ было предложено обеспечить стандартизацию определений, показателей и методов представления отчетности, в том числе о жертвах, травмах и факторах риска дорожно-транспортных происшествий, с целью обеспечения сопоставимой информации, и дальнейшего развития существующей надлежащей практики в этой области²¹.

18. Что еще более важно, приняв резолюцию 70/1 Генеральной Ассамблеи «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», международное сообщество четко продемонстрировало, что вопрос безопасности дорожного движения является глобальной проблемой в области развития наряду с проблемой инфекционных заболеваний, и поставило далеко идущую задачу вдвое сократить количество жертв и травм в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире к 2020 году в рамках цели 3 в области устойчивого развития по обеспечению здорового образа жизни и содействию благополучию для всех в любом возрасте. Вопрос безопасности дорожного движения также был отражен в задаче 2 цели 11 в области устойчивого развития, в соответствии с которой необходимо обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.

19. В целях достижения этой далеко идущей задачи по обеспечению сокращения на 50 процентов количества смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году и выполнения задачи 6 цели 3 в области устойчивого развития и задачи 2 цели 11 в области устойчивого развития, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения, в странах с низким и средним уровнем дохода в течение последующего десятилетия потребуются выделить дополнительные финансовые средства в размере 260 млрд долл. США²². В этом контексте Генеральная Ассамблея в апреле 2016 года приняла резолюцию 70/260, в которой просила Генерального секретаря рассмотреть возможность создания, за счет добровольных взносов, целевого фонда по безопасности дорожного движения в поддержку осуществления Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов и соответствующих связанных с обеспечением безопасности дорожного движения целей в области устойчивого развития. Кроме того, в этой же резолюции была обращена просьба к ВОЗ, действуя в сотрудничестве с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, оказывать заинтересованным странам помощь в разработке добровольных глобальных целевых показателей в отношении основных факторов риска и механизмов оказания услуг в целях сокращения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Ниже приведена информация о ходе разработки добровольных глобальных целевых показателей и создания целевого фонда по безопасности дорожного движения.

²¹ См. www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf.

²² См. www.unece.org/fileadmin/DAM/road_Safety/Documents/Draft_proposal_for_the_establishment_of_a_UN_Road_Safety_Fund_Feb_2017.pdf.

Глобальные целевые показатели безопасности дорожного движения

20. На совещании государств-членов ВОЗ, посвященном завершению работы по разработке добровольных глобальных целевых показателей в отношении основных факторов риска и механизмов оказания услуг, проводившемся в ноябре 2017 года²³ был разработан всеобъемлющий набор из 12 глобальных целевых показателей безопасности дорожного движения (приведенный в полном объеме в приложении I к настоящему документу). Генеральная Ассамблея в своей резолюции 72/271 от 12 апреля 2018 года приветствовала утверждение данных целевых показателей путем консенсуса. Принимая во внимание приближающееся окончание Десятилетия действий, срок выполнения большинства целевых показателей ограничен 2030 годом, что отражает необходимость принятия долгосрочных согласованных и комплексных мер по достижению целевых показателей безопасности дорожного движения, содержащихся в целях в области устойчивого развития.

Глобальный целевой фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения

21. Несмотря на то что проблема обеспечения безопасности дорожного движения является одной из основных причин смертности и в будущем значимость этой проблемы может только расти, на повышение безопасности дорожного движения выделяется существенно меньшее количество ресурсов, чем на борьбу с другими глобальными проблемами в области здравоохранения, такими как малярия или ВИЧ/СПИД. Никто не может поспорить с тем, что существует насущная необходимость мобилизации ресурсов в целях искоренения инфекционных заболеваний, однако важно определять приоритетность существующих проблем относительно друг друга. В 2016 году во всем мире от малярии погибло 445 000 человек, и на борьбу с распространением малярии и ее ликвидацию было выделено 2,7 млрд долл. США²⁴. В этом же году от связанных с ВИЧ/СПИДОМ инфекций погибло 990 000 человек, на борьбу с этим заболеванием было выделено 19,1 млрд долл. США²⁵. В то время как в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 1,25 млн. человек, а выделяемые на решение этой проблемы финансовые средства даже приблизительно не соответствуют той сумме, которая необходима для достижения целевых показателей безопасности дорожного движения, содержащихся в целях в области устойчивого развития.

22. По поручению и под руководством Генерального секретаря Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) в консультации со Специальным посланником по безопасности дорожного движения, региональными комиссиями, ВОЗ и другими учреждениями в рамках системы Организации Объединенных Наций, разработала предложение о создании целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и представила это предложение на рассмотрение Генеральному секретарю в сентябре 2017 года. Генеральный секретарь официально высказался в поддержку создания целевого фонда в декабре 2017 года и просил принять все необходимые меры для его создания в соответствии с представленным предложением.

23. В последующем, фонд официально начал свою деятельность 12 апреля 2018 года в Штаб-квартире в Нью-Йорке в целях содействия применению согласованного и комплексного подхода к повышению безопасности дорожного

²³ См. www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states.pdf?ua=1.

²⁴ WHO, *World Malaria Report 2017* (Geneva, 2017).

²⁵ Joint United Nations Programme on HIV/AIDS, "Fact sheet – July 2018". См. www.unaids.org/sites/default/files/media_asset/UNAIDS_FactSheet_en.pdf.

движения во всем мире, а также активизации деятельности и повышении эффективности мер, направленных на преодоление основных проблем в области безопасности дорожного движения. Фонд будет уделять особое внимание работе по укреплению потенциала правительственных учреждений, местных и городских органов власти для разработки и реализации программ в области безопасности дорожного движения, при этом отдавая предпочтение проектам в странах с низким и средним уровнем дохода²⁶.

24. В его структуру управления входит консультативный совет, в котором все регионы представлены государством-членом, выбранным каждой региональной комиссией²⁷, и руководящий комитет, в задачи которого входит осуществление деятельности по стратегическим направлениям, определенных консультативным советом. В состав руководящего комитета также входят представители всех участвующих в его работе учреждений Организации Объединенных Наций. В июне 2018 года секретариат ЭСКАТО созвал специальное совещание Консультативного комитета постоянных представителей и других представителей, назначенных членами Комиссии, для предоставления информации о фонде и просил избрать государство-член, которое будет представлять Комиссию в консультативном совете.

25. Откликнувшись на задачи фонда, группа доноров-учредителей уже объявила о внесении взносов на деятельность фонда в размере 11,85 млн. долл. США²⁸, и ожидается, что в ближайшие месяцы взносы также поступят от представителей частного и государственного секторов.

26. Первые совещания консультативного совета и руководящего комитета были проведены в Женеве 9 и 10 августа 2018 года соответственно. На этих совещаниях обсуждались основные вопросы, касающиеся создания фонда, в том числе критерии финансирования и приоритеты и глобальный рамочный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения, который будет доработан и представлен на рассмотрение на следующих совещаниях, предварительно запланированных на ноябрь 2018 года.

27. Ожидается, что новый фонд станет важным инструментом, благодаря которому регион ЭСКАТО сможет достичь цели и задачи в области безопасности дорожного движения, и не только откроет возможности для принятия согласованных мер в сотрудничестве с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и прочими заинтересованными сторонами, но и обеспечит важный дополнительный источник крайне необходимого финансирования для решения конкретных технических проблем и проблем, связанных с отсутствием потенциала, в ряде государств-членов ЭСКАТО. Он предоставит возможность государствам-членам одобрять и принимать решительные меры на самом высоком правительственном уровне для применения нового подхода к решению проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.

28. По оценкам секретариата огромное количество дорожно-транспортных происшествий в Азиатско-Тихоокеанском регионе обусловлено прежде всего

²⁶ См. www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2018/launch-of-united-nations-road-safety-trust-fund/doc.html.

²⁷ Государства-члены ЭСКАТО выбрали Российскую Федерацию в качестве своего представителя; государства – члены ЕЭК, Экономической и социальной комиссии для Западной Азии, Экономической комиссии для Африки и Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) выбрали Швецию, Ливан, Нигерию и Аргентину соответственно.

²⁸ FIA Foundation for the Automobile and Society, Pirelli, Total Corporate Foundation and 3M. См. www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2018/un-road-safety-trust-fund-gears-up-for-action/doc.html.

социально-экономическими характеристиками данного региона. В этом контексте меры, направленные на решение этой проблемы, будут эффективными только в том случае, если в их основе будет лежать фундаментальное понимание коренных причин дорожно-транспортных происшествий, и, если государства-члены в полной мере осознали, что обладают полным правом разрабатывать собственные механизмы осуществления. Комиссия в своей резолюции 74/3 поручила Исполнительному секретарю продолжать отслеживать прогресс, достигнутый в осуществлении обновленных региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе на период 2016–2020 годов и продолжать осуществлять мероприятия, направленные на содействие реализации задач и целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и связанных с обеспечением безопасности дорожного движения задач Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, в связи с чем секретариат готов оказывать помощь государствам-членам в реализуемых ими усилиях, в том что касается обеспечения доступа, подготовки и вынесения проектных предложений о финансировании, а также внесения взносов на деятельность фонда.

В. Деятельность ЭСКАТО, направленная на содействие обеспечению безопасности дорожного движения

29. В 1992 году ЭСКАТО признала, что ряд глобальных правовых документов могли бы способствовать развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Комиссия в своей резолюции 48/11 рекомендовала государствам-членам ЭСКАТО, которые еще этого не сделали, рассмотреть возможность присоединения к семи таким конвенциям и соглашениям в том числе к следующим двум, касающимся безопасности дорожного движения:

а) Конвенция о дорожном движении 1968 года²⁹, в которой содержатся правила, касающиеся различных аспектов международного дорожного движения и безопасности, и которая представляет собой основу для национального законодательства. В ней описано поведение всех участников дорожного движения, таких как водители и пешеходы, и то, что они должны делать на переходах и перекрестках, а также поощряется безопасное поведение участников дорожного движения;

б) Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года³⁰, в которой содержится описание более 250 совместно согласованных дорожных знаков, сигналов и разметки, а также указаны нормы для светофоров. Кроме того, в этом документе дорожные знаки разбиты на три категории (предупреждающие об опасности, нормативные и информационные), приведены их определения и физические описания с тем, чтобы обеспечить их наглядность и разборчивость.

²⁹ Сборник договоров Организации Объединенных Наций, том 1042, №15705. Сторонами этой конвенции являются следующие государства-члены ЭСКАТО: Азербайджан, Армения, Вьетнам, Грузия, Индонезия, Иран (Исламская Республика), Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Нидерланды, Пакистан, Республика Корея, Российская Федерация, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистан, Таиланд, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Филиппины и Франция.

³⁰ Сборник договоров Организации Объединенных Наций, том 1091, №16743. Сторонами этой конвенции являются следующие государства-члены ЭСКАТО: Азербайджан, Армения, Вьетнам, Грузия, Индия, Индонезия, Иран (Исламская Республика), Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Нидерланды, Пакистан, Республика Корея, Российская Федерация, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистан, Таиланд, Туркменистан, Узбекистан, Филиппины и Франция.

30. Эти две конвенции являются гибкими имплементационными рамками и способны принести незамедлительные и среднесрочные результаты в том, что касается повышения безопасности дорожного движения в регионе ЭСКАТО.

31. Помимо вышеуказанного на Конференции министров по транспорту, проходившей в Пусане (Республика Корея) в ноябре 2006 года, была принята Декларация министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в которой министры а) отметили стремительные темпы развития дорожно-транспортной инфраструктуры и автомобилизации в регионе, которые в свою очередь обуславливают рост уровня смертности и травматизма на дорогах, и б) заявили о решимости спасти 600 000 жизней и предотвратить сопоставимое количество тяжелых травм на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона в период 2007–2015 годов. Несмотря на то что в абсолютном выражении этой цели достичь не удалось, если посмотреть на полученные результаты, принимая во внимание рост численности населения и увеличившееся количество используемых автомобилей, то количество зарегистрированных смертей на дорогах в этот период свидетельствует о том, что стратегии, которые были реализованы правительствами стран региона, оказали положительное воздействие, хотя результаты анализов на страновом уровне могут отличаться.

32. Начиная с 2015 года, и принимая во внимание пять элементов Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов³¹, ЭСКАТО прилагала усилия к тому, что способствовать обеспечению безопасности дорожного движения за счет ведения работы, помимо прочего, по следующим направлениям: а) институциональная сторона безопасности дорожного движения, и б) аспекты дорожно-транспортных происшествий, связанные с объектами инфраструктуры.

33. В соответствии с Бразилианской декларацией и целями в области устойчивого развития, связанными с вопросами безопасности дорожного движения, на третьей сессии Конференции министров по транспорту, проводившейся в Москве в декабре 2016 года, были приняты обновленные региональные цели и задачи по безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона на период 2016–2020 годов, объединенные общей целью сокращения на 50 процентов количества смертей и тяжелых травм на дорогах региона до завершения Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Эти цели (воспроизведенные в полном объеме в приложении II к настоящему документу), которые призваны задать направление работе по разработке стратегий и их реализации, а также служить инструментами оценки прогресса, достигнутого в деле повышения безопасности дорожного движения на национальном и региональном уровнях, приведены ниже:

а) уделять в политике первоочередное внимание обеспечению безопасности дорожного движения;

б) сделать дороги более безопасными для уязвимых участников дорожного движения, в том числе детей, престарелых, пешеходов, пользователей немоторизованных транспортных средств, мотоциклистов и инвалидов;

³¹ Пять элементов – это управление безопасностью дорожного движения, более безопасные дороги и мобильность, более безопасные транспортные средства, более безопасное поведение пользователей дорог, ответные меры после аварий.

- c) сделать дороги более безопасными и снизить вероятность тяжелых дорожно-транспортных происшествий («не требующие разъяснений дороги» и «щадающие дороги»);
- d) сделать транспортные средства более безопасными и поощрять ответственную рекламу транспортных средств;
- e) совершенствовать национальные и региональные системы, управление и обеспечение соблюдения законности применительно к безопасности дорожного движения;
- f) расширять сотрудничество и стимулировать партнерство;
- g) сделать сеть Азиатских автомобильных дорог примером обеспечения безопасности дорожного движения;
- h) организовывать эффективную подготовку в вопросах повышения информированности о безопасности дорожного движения среди общественности, молодежи и водителей.

34. Несмотря на наличие всеохватывающего набора целей, задающих направление работе по разработке и реализации стратегий, во многих странах региона эффективность стратегий, направленных на повышение безопасности дорожного движения, часто остается невысокой ввиду нехватки надежных данных. Наличие качественных данных является неотъемлемым условием для повышения уровня знаний и обеспечения более глубокого понимания типов дорожно-транспортных происшествий, с которыми сталкиваются конкретные страны, и их причин, сопутствующих факторов, местных условий и характеристик участников дорожно-транспортных происшествий. В результате лица, ответственные за принятие решений, не имеют доступа к полной информации, которая позволила бы им разработать наиболее эффективные стратегические рекомендации и оказать помощь в распределении ограниченных ресурсов, направив их туда, где в них наиболее остро нуждаются.

35. В области инфраструктуры повсеместно признается тот факт, что особенности проектирования и конструкции дорог влияют на вероятность и тяжесть дорожно-транспортных происшествий. И, действительно, в 2016 году, когда количество смертей на дорогах в Японии составило менее 4 000 человек впервые за несколько десятилетий, Национальное полицейское агентство Японии признало, что одним из объясняющих это факторов стали лучшие условия на дорогах³². Это подтверждается также и данными из базы данных по Азиатским автомобильным дорогам, находящейся в ведении ЭСКАТО.

36. В обновленной в 2017 году базе данных по Азиатским автомобильным дорогам автомагистрали характеризуются наилучшими показателями безопасности, 4,09 смертельных случаев на 1 млрд. пройденных автомобилем километров, тогда как автомобильные дороги ниже класса III характеризуются наихудшими показателями, 129,25 смертельных случаев на 1 млрд пройденных автомобилем километров. Это говорит о том, что модернизация дорог всех классов, в особенности приведение их в соответствие с минимальными требованиями для автомобильных дорог класса III, вероятно позволила бы сократить количество смертельных случаев на маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог. В среднем показатели смертности на Азиатских автомобильных дорогах других классов составляют 25,69 смертельных случаев на 1 млрд пройденных автомобилем километров для класса I, 58,41 смертельных случаев на 1 млрд пройденных автомобилем километров для класса II и 62,87 смертельных случаев на 1 млрд пройденных автомобилем километров для

³² “Traffic deaths fall to below 4,000 in Japan for first time in 67 years”, *Japan Times*.

класса III³³. Модернизация дорог и приведение их в соответствие с автомагистралями с контролируемым въездом и прочими автомобильными дорогами более высокого класса позволяют существенно сократить показатели смертности. Значительного повышения безопасности можно добиться также в том случае, если привести дороги ниже класса III в соответствие с требованиями минимальных обязательных стандартов.

37. С учетом вышеизложенного и в целях поощрения внедрения региональных стандартов безопасности дорожного движения вдоль маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог секретариат в тесном сотрудничестве с Корейской корпорацией автомагистралей в 2015 году приступил к реализации рассчитанной на три года программы, направленной на приведение к единообразию объектов инфраструктуры для обеспечения безопасности дорожного движения вдоль маршрутов Азиатских автомобильных дорог. Эта программа была инициирована в связи с признанием того факта, что по мере развития транспортного сообщения в регионе возрастает вероятность пересечения границ между странами, обладающими различными дорожными знаками, сигналами и разметкой все большим количеством автомобилей. В то же время по мере увеличения количества прибывающих туристов все большее количество прибывших в страну водителей берут в аренду автомобили на территории страны, в которую они отправились для отдыха. Обе эти ситуации приводят к увеличению риска возникновения аварий с участием водителей, которые не знакомы с местными дорожными условиями, что свидетельствует о существовании острой необходимости привести к единообразию условия вождения в странах региона.

38. В рамках реализации данной программы было проведено несколько консультационных совещаний с международными консультантами и экспертами в области безопасности дорожного движения, которые признали, что Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог представляет собой хорошую институциональную площадку для согласованного развития объектов дорожной инфраструктуры для обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с единообразными стандартами, и рекомендовали включить набор стандартов, применимых к совместно согласованным объектам обеспечения безопасности дорожного движения в новое приложение к Межправительственному соглашению.

39. Это новое приложение – приложение II bis «Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения» было принято на седьмом совещании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, проводившемся в Бангкоке в декабре 2017 года. В соответствии с пунктом 5 статьи 8 Соглашения это новое приложение II bis вступит в силу спустя 12 месяцев после того, как две трети сторон Соглашения передадут документы о принятии на хранение Генеральному секретарю напрямую или при посредничестве секретариата ЭСКАТО, который готов оказать помощь в этом процессе³⁴. В приложении III к настоящему документу содержится типовый документ о принятии. Вступление в силу приложения II bis к Соглашению имеет важное значение, так как в будущем позволит инициировать интерактивный процесс обсуждений между государствами-членами в целях внесения поправок по мере необходимости с учетом новых объектов.

³³ ЭСКАТО, «База данных по Азиатским автомобильным дорогам – 25 сентября 2017 года», База данных по состоянию Азиатских автомобильных дорог в государствах-членах.

³⁴ Необходимый документ может быть направлен в адрес секретариата ЭСКАТО, который передаст его Управлению Организации Объединенных Наций по правовым вопросам секретариата в Нью-Йорке.

40 В интересах содействия более эффективному осуществлению правовых документов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения секретариат в сотрудничестве с ЕЭК и ЭКЛАК реализовал проект, посвященный укреплению национального потенциала для регулирования вопросов обеспечения безопасности дорожного движения в развивающихся странах и странах с переходной экономикой. Это проект предназначался для четырех стран с низким и средним уровнем дохода, в которых существовала необходимость улучшить ситуацию с безопасностью дорожного движения и разработать системы управления безопасностью дорожного движения³⁵. Для каждой страны в рамках проекта а) были определены существующие проблемы в том, что касается уровня развития потенциала, наличия финансовых и кадровых ресурсов, необходимых статистических возможностей и прочие актуальные экономические и социальные проблемы, препятствующие созданию или совершенствованию систем управления безопасностью дорожного движения, и б) были установлены существующие пробелы в национальных правовых и нормативных системах, в обеспечении соответствия с международными документами в области безопасности дорожного движения и в уровне согласованности действий заинтересованных сторон по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. В рамках проекта секретариат организовал во Вьетнаме национальные семинары по наращиванию потенциала в области осуществления правовых документов в сфере безопасности дорожного движения (Ханой, 12–13 января 2017 года, и Хошимин, 16–17 января 2017 года) и аудиты безопасности дорожного движения (Ханой, 12–18 июня 2017 года, и Хошимин, Вьетнам, 19–25 июня 2017 года).

41. Некоторое время назад в целях оказания помощи государствам-членам в достижении целей в области устойчивого развития, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения, секретариат приступил к реализации проекта, направленного на устранение основных причин дорожно-транспортных происшествий, смертности и травматизма в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, акцентировав внимание на проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения и превышения скорости, за счет разработки и реализации всеохватных стратегий и планов по обеспечению безопасности дорожного движения.

II. Вопросы для рассмотрения

42. Комитет, возможно, попросит делегации предоставить информацию о прогрессе, достигнутом в отдельных странах в деле обеспечения безопасности дорожного движения в их странах с указанием конкретных проблем.

43. Комитету также предлагается рассмотреть настоящий документ и обменяться мнениями, национальным опытом и методами повышения безопасности дорожного движения. В частности, Комитет, возможно, пожелает:

а) настоятельно призвать государства-члены в срочном порядке передать на хранение Генеральному секретарю документ о принятии приложения II bis к Межправительственному соглашению;

б) предоставить секретариату руководящие указания относительно организации его последующей деятельности по оказанию помощи государствам-членам в реализации целей в области устойчивого развития, касающихся безопасности дорожного движения, и в осуществлении обновленных

³⁵ Четыре страны – это Албания, Вьетнам, Грузия и Доминиканская Республика.

региональных целей и задач обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе на период 2016–2020 годов;

с) предоставить секретариату руководящие указания относительно его последующей деятельности в интересах повышения качества данных, касающихся безопасности дорожного движения, и их сбора;

d) призвать государства-члены, которые еще этого не сделали, присоединиться к Конвенции о дорожном движении 1968 года и Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года;

e) призвать государства-члены сотрудничать с секретариатом в процессе определения неотложных потребностей и включении мер по их удовлетворению в приоритетные задачи глобального целевого фонда по безопасности дорожного движения.

Приложение I

Добровольные глобальные целевые показатели эффективности в отношении безопасности дорожного движения: утвержденные на совещании государств-членов Всемирной организации здравоохранения в Женеве 20–21 ноября 2017 года*

- Целевой показатель 1: к 2020 году во всех странах подготовлен всеохватный межсекторальный национальный план действий в области безопасности дорожного движения с четко установленным графиком достижения целевых показателей.
- Целевой показатель 2: к 2030 году все страны присоединились к одному или нескольким правовым документам Организации Объединенных Наций, связанным с безопасностью дорожного движения.
- Целевой показатель 3: к 2030 году все новые дороги соответствуют техническим стандартам для всех пользователей дорог с учетом безопасности дорожного движения или имеют рейтинг 3 или более звезд.
- Целевой показатель 4: к 2030 году более 75 процентов поездок осуществляется по построенным ранее дорогам, которые соответствуют техническим стандартам для всех пользователей дорог с учетом безопасности дорожного движения.
- Целевой показатель 5: к 2030 году 100 процентов новых (определяемых как произведенные, проданные или импортированные) и поддержанных транспортных средств соответствуют стандартам безопасности высокого качества, таким как рекомендованные приоритетные нормы Организации Объединенных Наций, глобальные технические правила или эквивалентные признанные национальные эксплуатационные требования.
- Целевой показатель 6: к 2030 году вдвое сократить долю транспортных средств, превышающих установленное ограничение скорости, и добиться уменьшения количества травм и смертей, связанных с превышением скорости.
- Целевой показатель 7: к 2030 году добиться того, чтобы процент пользователей мотоциклами, правильно использующих мотоциклетные шлемы, приблизился к 100%.
- Целевой показатель 8: к 2030 году добиться того, чтобы процент всех лиц, присутствующих в транспортном средстве, использующих ремень безопасности или стандартные детские удерживающие устройства, приблизился к 100%.

* См. приложение к докладу по итогам совещания: www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states-Annex.pdf?ua=1.

- Целевой показатель 9: к 2030 году вдвое снизить показатели травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, связанных с употреблением водителями алкоголя, и/или добиться снижения показателей травматизма и смертности в результате применения других психоактивных веществ.
- Целевой показатель 10: к 2030 году во всех странах принято национальное законодательство, ограничивающее или запрещающее использование водителями во время движения мобильных телефонов.
- Целевой показатель 11: к 2030 году во всех странах приняты положения, касающиеся регулирования времени работы и отдыха для профессиональных водителей, и/или все страны присоединились к международным/региональным правилам в этой области.
- Целевой показатель 12: к 2030 году во всех странах были установлены и достигнуты национальные целевые показатели, направленные на максимально возможное сокращение интервала времени между наступлением дорожно-транспортного происшествия и получением первой неотложной помощи.

Приложение II

Обновленные региональные цели и задачи обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе на период 2016–2020 годов (принятые на Конференции министров по транспорту на ее третьей сессии, Москва, декабрь 2016 года)

<i>Цели и задачи</i>	<i>Показатели оценки прогресса</i>
Главная цель: Сократить в период 2011–2020 годов на 50 процентов смертность и тяжелый травматизм на дорогах в Азиатско-Тихоокеанском регионе	
a) Сократить в период 2011–2020 годов смертность на 50 процентов.	1) Число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом (и коэффициент смертности на 100 000 человек).
b) Сократить в период 2011–2020 годов тяжелый травматизм на 50 процентов.	2) Число случаев тяжелого дорожно-транспортного травматизма (и коэффициент травматизма на 100 000 человек).
Цель 1: Уделять в политике первоочередное внимание обеспечению безопасности дорожного движения	
a) Разработать политику/стратегию обеспечения безопасности дорожного движения, назначить головное учреждение и осуществить план действий.	3) Информация о применяемых национальных политике, стратегии и плане действий по обеспечению безопасности дорожного движения и ходе их осуществления ^a .
	4) Название назначенного головного учреждения по безопасности дорожного движения ^a . Описание функций местных, региональных и национальных государственных организаций, включая соответствующие механизмы координации на национальном уровне.
	5) Национальные доклады о состоянии безопасности дорожного движения или доклады об оценке последствий государственных программ.
b) Выделять достаточный объем финансовых и людских ресурсов для обеспечения повышения безопасности дорожного движения.	6) Информация об объеме средств и количестве квалифицированных кадров, выделенных на программы по обеспечению безопасности дорожного движения (государственные, частные или донорские средства) и на научные исследования и проектно-конструкторские разработки, связанные с созданием более безопасной среды на дорогах.
Цель 2: Сделать дороги более безопасными для уязвимых участников дорожного движения, в том числе детей, престарелых, пешеходов, пользователей немоторизованных транспортных средств, мотоциклистов и инвалидов	
a) Снизить на одну треть смертность среди пешеходов в результате дорожно-транспортных аварий.	7) Смертность среди пешеходов ^a .
b) Увеличить число безопасных пешеходных переходов (например, подземных или надземных переходов или светофоров).	8) Число новых пешеходных переходов, включая модернизацию существующих или планируемых.
c) Сделать обязательной езду в шлемах и обеспечить минимальные нормы качества шлемов в целях сокращения смертности среди мотоциклистов на одну треть (или	9) Смертность среди мотоциклистов и число летальных случаев среди мотоциклистов на 100 000 человек ^a .
	10) Действующее законодательство или административно-

Цели и задачи	Показатели оценки прогресса
снизить ее до ниже, чем средний коэффициент смертности среди мотоциклистов в регионе).	правовая норма, предусматривающая обязательное использование шлемов, а также оговаривающая минимальные нормы качества шлемов. Информация об использовании шлемов (процентная доля) ^a .
d) Принять минимум мер по обеспечению безопасности детей в целях снижения детской смертности на одну треть.	11) Число летальных исходов среди детей в результате дорожно-транспортных происшествий. 12) Действующее законодательство или нормативно-правовая норма, касающаяся мер по обеспечению безопасности детей в автомобилях (детские удерживающие устройства) и в отношении мотоциклов (детские шлемы) ^a . 13) Использование детских удерживающих устройств и детских шлемов (процентная доля) ^a .
e) Просвещать школьников относительно элементарных правил безопасности дорожного движения.	14) Действующие или запланированные образовательные программы по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в школах, с указанием уровня образования и тематического охвата.
f) Обеспечить безопасный доступ к транспортным средствам для престарелых и инвалидов.	15) Информация по безопасному доступу к транспортным средствам для престарелых и инвалидов.

Цель 3: Сделать дороги более безопасными и снизить вероятность тяжелых дорожно-транспортных происшествий («не требующие разъяснений дороги» и «щадящие дороги»)

a) Предусмотреть контроль за безопасностью дорожного движения на всех этапах строительства дорог, начиная с этапа проектирования, проводить проверки соблюдения требований безопасности дорожного движения, выполнять необходимые работы по повышению качества дорог, повышать качество дорог на опасных участках.	16) Число и информация относительно касающихся безопасности дорожного движения инспекций, проводимых при проектировании дорог, строительстве новых и капитальном ремонте используемых дорог ^a . 17) Число программ усовершенствований, осуществленных для того, чтобы сделать дороги «щадящими» (например, устранение «слепых» зон, ликвидация или смягчение придорожных препятствий).
b) Увеличить площадь выделенного/безопасного дорожного пространства для пешеходов и велосипедистов в городских и пригородных районах (там, где позволяет пространство).	18) Нынешняя протяженность пешеходных и велосипедных дорожек в километрах на 100 000 человек или на 10 000 км дорог (вдоль автострад и городских дорог). Программа, предусматривающая строительство пешеходных и велосипедных дорожек.

Цель 4: Сделать транспортные средства более безопасными и поощрять ответственную рекламу транспортных средств

a) Сделать регулярный техосмотр дорожно-транспортных средств обязательным и обеспечить соблюдение правил техосмотра (начиная с городов).	19) Действующее законодательство или административно-правовая норма применительно к техосмотру транспортных средств, периодичность техосмотра (ежегодно), число станций и организаций техосмотра.
b) Обеспечить, чтобы требования безопасности для новых транспортных средств соответствовали международным стандартам.	20) Действующее законодательство и нормативно-правовые акты, оговаривающие нормы безопасности транспортных средств и их осуществление.

Цель 5: Совершенствовать национальные и региональные системы, управление и обеспечение соблюдения законности применительно к безопасности дорожного движения

a) Принять/ратифицировать и применять	21) Информация о принятии, ратификации правовых
---------------------------------------	---

<i>Цели и задачи</i>	<i>Показатели оценки прогресса</i>
правовые документы Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения.	документов Организации Объединенных Наций в области обеспечения безопасности дорожного движения ^a .
b) Создать национальную (компьютеризированную) базу данных, включая мобильную систему отчетности, там, где это возможно, которая будет содержать информацию об авариях на дорогах.	22) Информация о существующей интегрированной базе данных о безопасности дорожного движения и ответственных организациях.
c) Обеспечить безопасность дорожного движения на стадии планирования дорожных сетей.	23) Существование определений смертности в результате дорожно-транспортных происшествий и тяжелого травматизма, используемых для сбора данных, с указанием того, основываются ли они на принятых на международном уровне определениях.
d) Принять законы и положения, касающиеся обязательного использования шлемов и ремней безопасности, вождения в состоянии алкогольного опьянения, использования мобильных телефонов и соблюдения скоростного режима.	24) Информация о рассмотрении вопроса безопасности дорожного движения на стадии планирования дорожных сетей.
e) Разрешить проводить проверки водителей на состояние алкогольного опьянения в целях привлечения к ответственности (с использованием индикаторных трубок и/или поведенческих тестов).	25) Информация о законах и административных правилах, касающихся использования шлемов (включая процент использования) ^a .
f) Обеспечить обязательное постоянное использование включенных фар мотоциклистами.	26) Информация о законах и административных правилах, касающихся использования ремней безопасности и мобильных телефонов (включая процент использования) ^a .
g) Повысить качество реагирования на чрезвычайные ситуации, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, а также возможности систем здравоохранения и других систем по оказанию надлежащей неотложной помощи и ранней реабилитации жертв аварий на дорогах.	27) Информация о законах и административных правилах, касающихся вождения в состоянии алкогольного опьянения и соблюдения скоростного режима ^a .
h) Применять новые технологии для управления движением на дорогах и интеллектуальные транспортные системы, включая системы навигации, для сокращения риска дорожно-транспортных происшествий и повышения эффективности реагирования.	28) Информация о существующих правилах проведения проверок водителей на состояние алкогольного опьянения и других типов анализов, а также допустимом содержании алкоголя в крови, используемом для привлечения к ответственности ^a .
f) Обеспечить обязательное постоянное использование включенных фар мотоциклистами.	29) Информация о действующих законах или административных правилах, касающихся включения мотоциклистами фар во время движения.
g) Повысить качество реагирования на чрезвычайные ситуации, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, а также возможности систем здравоохранения и других систем по оказанию надлежащей неотложной помощи и ранней реабилитации жертв аварий на дорогах.	30) Информация о едином национальном номере телефона, который может быть использован в случае возникновения чрезвычайной ситуации, включая дорожно-транспортные происшествия ^a .
h) Применять новые технологии для управления движением на дорогах и интеллектуальные транспортные системы, включая системы навигации, для сокращения риска дорожно-транспортных происшествий и повышения эффективности реагирования.	31) Информация об услугах реабилитации.
h) Применять новые технологии для управления движением на дорогах и интеллектуальные транспортные системы, включая системы навигации, для сокращения риска дорожно-транспортных происшествий и повышения эффективности реагирования.	32) Информация об использовании интеллектуальных транспортных систем для повышения безопасности дорожного движения.

Цель 6: Расширить сотрудничество и стимулировать партнерство

- | | |
|--|---|
| a) Поощрять и признавать инициативы, спонсорами которых является частный сектор. | 33) Число основных партнерств в этой области, занимающихся финансированием обеспечения безопасности дорожного движения (частный сектор, |
|--|---|

<i>Цели и задачи</i>	<i>Показатели оценки прогресса</i>
	государственно-частные инициативы).
b) Создавать новые и углублять действующие партнерства с неправительственными организациями.	34) Число, сфера охвата и механизмы финансирования основных партнерств с неправительственными организациями.
Цель 7: Сделать сеть Азиатских автомобильных дорог примером обеспечения безопасности дорожного движения	
a) Сократить общее число смертельных случаев и аварий на сети Азиатских автомобильных дорог.	35) Общее число дорожно-транспортных происшествий с летальным исходом и аварий на сети Азиатских автомобильных дорог по каждой стране ежегодно ^a .
b) Сократить число смертельных случаев на всех участках сети Азиатских автомобильных дорог до менее чем 100 на 1 млрд километров, пройденных автомобилем.	36) Число смертельных случаев на 1 млрд километров, пройденных автомобилем, по каждому участку сети Азиатских автомобильных дорог ежегодно ^a .
c) Увеличить объем выделяемых ресурсов на связанные с обеспечением безопасности дорожного движения меры на сети Азиатских автомобильных дорог.	37) Объем ресурсов, выделяемых на связанные с обеспечением безопасности работы на участках сети Азиатских автомобильных дорог правительствами и донорами.
d) Модернизировать участки сети Азиатских автомобильных дорог с тем, чтобы сделать их «щадящими» для участников дорожного движения во время аварий. Демонстрировать передовые методы.	38) Информация о программе оценки и рейтинга безопасности дорожного движения применительно к сети Азиатских автомобильных дорог.
Цель 8: Организовывать эффективную подготовку в вопросах повышения информированности о безопасности дорожного движения среди общественности, молодежи и водителей	
a) Проводить адресные просветительские кампании и организовывать учебные программы.	39) Информация о числе проведенных национальных просветительских кампаний о безопасности дорожного движения и организованных учебных программ.
b) Реализовывать стратегии, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий, связанных с исполнением должностных обязанностей.	40) Информация о стратегиях, призванных регулировать и повышать качество условий работы водителей.

^a Информация частично или полностью представлена в публикации *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 год»), в базе данных по Азиатским автомобильным дорогам или в документах Организации Объединенных Наций.

Приложение III

Типовой документ о принятии поправки

(подписывается либо главой государства и правительства, либо министром иностранных дел)

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог было принято в Бангкоке 18 ноября 2003 года и [государство] [ратифицировало, приняло, одобрило, окончательно подписало его или присоединилось к нему] [дата сдачи на хранение документа о ратификации, принятии и т.д.],

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам на своем седьмом совещании, состоявшемся в Бангкоке 13–15 декабря 2017 года, в соответствии со Статьей 8 Соглашения приняла следующие поправки:

Статья 10, название статьи: *после приложения II добавить II bis*

Статья 10, пункт 1: *после приложения II добавить II bis*

Статья 17: *после Приложения I, II добавить II bis*

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что эти поправки, результатом внесения которых является добавление нового Приложения II bis «Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения», были доведены Генеральным секретарем до сведения всех Сторон посредством направления Депозитарного уведомления C.N.53.2018.TREATIES-XI.V.34.a 26 января 2018 года,

С УЧЕТОМ ИЗЛОЖЕННОГО ВЫШЕ я, [имя и должность главы государства, главы правительства или министра иностранных дел], заявляю, что Правительство [название государства], рассмотрев вышеупомянутые поправки, принимает их и обязуется добросовестно соблюдать и выполнять предусмотренные ими положения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО я подписал настоящий документ о принятии в [место] [дата].

[Подпись]
