



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Восемьдесят пятая сессия

Женева, 19–23 сентября 2022 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)

Стратегии, касающиеся уязвимых участников дорожного движения (УУДД): уделение особого внимания проблемам безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода, которые определены в рамках проекта для Юго-Восточной Азии

Представлено Италией, Институтом по изучению проблем дорожного движения, Бирмингемским университетом (СК) и Университетом Джона Хопкинса

В настоящем документе, на основе оптимизированных результатов вебинара, проведенного в марте 2021 года, изложены ряд рекомендаций по решению проблемы нерегулируемых видов транспорта, широко используемых в Юго-Восточной Азии и других регионах. WP.1 предлагается рассмотреть и подтвердить важную роль, которую играют нерегулируемые виды транспорта в регионах, где такой транспорт широко используется в силу экономических и социальных потребностей.



Руководящие указания по повышению безопасности нерегулируемых транспортных средств при сохранении доступа к мобильности

1. Делегаты Глобального форума по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН, а также специалисты по транспорту, исследователи, заинтересованные стороны и представители директивных органов рассматривают возможность разработки руководящих указаний, которые могли бы способствовать признанию и повышению безопасности нерегулируемых транспортных средств в тех регионах, где такой транспорт широко используется как форма доступной мобильности и может быть обусловлен экономической и социальной необходимостью.

Два мира мобильности

2. На вебинаре по этой теме, который был организован Глобальным форумом 10 марта 2021 года, равно как и в ходе последующих обсуждений красной нитью проходила тема, касающаяся той огромной разницы, которая существует в условиях дорожного движения между западными странами и многими странами с низким и средним уровнем дохода (СНСД). Одно из ключевых различий кроется в экономике этих регионов, а также возможностях участников дорожного движения приобретать новые или подержанные транспортные средства для удовлетворения своих потребностей в мобильности. В некоторых СНСД покупка новых или даже подержанных автомобилей, которые соответствовали бы местным требованиям к безопасности транспортных средств, для многих людей является непосильной, поэтому для удовлетворения своих основных потребностей в мобильности, связанных с доступом к услугам здравоохранения, образования и поддержанием качества жизни, они вынуждены использовать импровизированные, не подпадающие под регулирование двух- или трехколесные транспортные средства, а также транспортные средства, запряженные животными или людьми. Еще одно ключевое различие между странами с высоким уровнем дохода и СНСД заключается в доле двухколесных механических транспортных средств, используемых в дорожном движении. В странах Юго-Восточной Азии двухколесные транспортные средства составляют почти 75 % зарегистрированных транспортных средств, тогда как в Северной и Южной Америке — 11 %, а в Европейском регионе — 9 %. Широкая доступность и механическая простота двух- и трехколесных транспортных средств может служить фактором распространенности модифицированных и не подпадающих под регулирование конфигураций транспортных средств, которые создаются для удовлетворения местных потребностей.

3. Среди таких импровизированных транспортных средств встречаются обычные транспортные средства, переделанные так, чтобы перевозить больше пассажиров или больше груза, чем позволяла их первоначальная конструкция; а также новые конфигурации транспортных средств, где используется силовая установка от обычного транспортного средства или другого источника, которая устанавливается на раме, разработанной и изготовленной в местных условиях. Относительно безопасности такого импровизированного, нерегулируемого транспорта имеется мало данных, однако вполне разумно заключить, что критически важные системы, как то: рулевое управление, система торможения, система освещения и общая целостность — у таких транспортных средств, как правило, менее эффективны и надежны по сравнению с транспортными средствами, которые были спроектированы, изготовлены и испытаны в соответствии с принятыми стандартами безопасности.

4. Центральным тезисом при обсуждении вопроса о нерегулируемом транспорте среди делегатов Глобального форума является необходимость поиска баланса между гарантиями безопасности, лежащими в основе конвенций ООН по безопасности дорожного движения, и потребностью в обеспечении доступной мобильности для групп населения, которые сталкиваются с экономическими и социальными нуждами, общими для многих СНСД. Делегаты обсудили также необходимость одновременно мотивировать СНСД принимать и соблюдать международные стандарты

безопасности. Была подчеркнута важность конвенций ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения как основы для работы по повышению безопасности дорожного движения и та критически важная роль, которую их принятие может сыграть в достижении прогресса в плане безопасности в СНСД.

Нестандартный путь: подход, основанный на снижении вреда

5. Политика в области безопасности транспортных средств, помимо профилактики травматизма, обычно учитывает ряд факторов, в частности при расчете затрат и выгод; однако учет потребности обеспечить доступную мобильность в условиях СНСД предполагает еще более междисциплинарный подход, основывающийся на сквозных, инновационных и комплексных принципах, которые позволяют рассмотреть безопасность дорожного движения целостно, в контексте других социальных потребностей, и сосредоточиться на достижении наибольшего социального блага.

6. В контексте работы с нерегулируемыми видами транспорта может быть полезен принцип снижения вреда, применяемый в программах общественного здравоохранения. Методы снижения вреда направлены на то, чтобы снизить риск возникновения поведения, предотвращение которого иными способами может оказаться трудным или контрпродуктивным. В случае нерегулируемого транспорта подход, основанный на снижении вреда, может быть использован для осуществления определенного контроля за использованием не соответствующих требованиям транспортных средств без полного исключения их использования, так чтобы снизить связанные с ними риски, но при этом удовлетворить местные потребности в доступной мобильности. Целью такого подхода не будет изменение стандартов, описанных в правовых документах — он, скорее, будет направлен на снижение риска использования нерегулируемых вариантов мобильности, распространенных на тех территориях, где пока не могут позволить себе следовать передовому опыту.

7. Меры по снижению риска, связанного с не охваченными регулированием транспортными средствами, могут включать установление более низких скоростных ограничений для таких транспортных средств и запрет их использования на высокоскоростных дорогах там, где доступны альтернативные дороги с более низким скоростным режимом. Кроме того, к водителям таких транспортных средств могут также предъявляться специальные требования о прохождении обучения, включающего инструктаж по теме уменьшения опасности в случае выезда на дорогу, где присутствует высокоскоростной транспорт, а также инструктаж по общим правилам дорожного движения.

8. Цель таких основанных на снижении вреда подходов состоит не в одобрении использования не подпадающих под регулирование транспортных средств и не в том, чтобы обеспечить устойчивое решение проблемы рисков, связанных с их использованием, а в том, чтобы повысить безопасность в условиях, устранение которых было бы трудным — или же контрпродуктивным — в краткосрочной или среднесрочной перспективе. Таким образом, этот подход лучше всего работает в сочетании с долгосрочными усилиями по улучшению местной экономической ситуации, так чтобы обеспечить доступность более безопасных транспортных средств и содействовать принятию и повсеместному соблюдению международных стандартов в области безопасности транспортных средств.

Руководящие принципы

9. Делегаты Глобального форума намерены продолжить обсуждать возможность разработки руководства по повышению безопасности нерегулируемых транспортных средств в тех случаях, когда их использование необходимо для обеспечения доступной мобильности. На данный момент в ходе обсуждений в центре внимания находятся несколько основных принципов, которые должны лежать в основе любого потенциального руководства по доступной мобильности, в том числе нижеследующие.

- В руководстве должна признаваться необходимость использования нерегулируемых транспортных средств в определенных экономических и социальных условиях; руководство должно быть направлено на минимизацию рисков без нарушения мобильности и содержать достаточно гибкие рекомендации, учитывающие уникальные потребности в конкретных условиях.
 - Руководство должно охватывать вопросы обучения водителей и пассажиров нерегулируемых транспортных средств в целях повышения их безопасности и может касаться различных мер защиты, в частности использования шлема, а также содержать рекомендации по ограничению скорости движения и типам дорог, на которых могут использоваться такие транспортные средства.
 - Руководство должно содержать рекомендации, касающиеся сбора данных об использовании нерегулируемых транспортных средств и проблемах в плане безопасности, связанных с их использованием.
 - Руководство должно применяться в контексте более широких усилий по улучшению базовых условий и обеспечению для регионов возможностей по наращиванию парка транспортных средств, соответствующих международным стандартам безопасности.
-