



**НАУЧНЫЙ ЦЕНТР  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
МВД РОССИИ**



# **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**ТОМ 1**



МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ  
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**ТОМ 1**

*Информационный обзор*

Москва  
2025

**УДК 341.1/8**  
**ББК 67.91**  
**Г68**

Рекомендовано к опубликованию редакционно-издательским советом  
ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

Авторский коллектив: **к.ю.н. А.Д. Гордеева, В.А. Ясникова.**

Под общей редакцией начальника федерального казенного учреждения  
«Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних  
дел Российской Федерации» Д.В. Митрошина.

Рецензенты:

**В.И. Майоров** – профессор кафедры Тюменского института повышения  
квалификации сотрудников МВД России, доктор юридических наук, профессор.

**В.Ф. Васюков** – профессор кафедры уголовного права, уголовного  
процесса и криминалистики Московского государственного университета  
международных отношений МИД России (МГИМО), доктор юридических  
наук, профессор.

Гордеева А.Д., Ясникова В.А. Деятельность международных организаций  
в области безопасности дорожного движения: информационный  
обзор. Том 1. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2024. 120 с.

Информационный обзор посвящен организационным и правовым  
основам деятельности международных межправительственных  
и неправительственных организаций, формирующих повестку дня  
в области безопасности дорожного движения.

Проведен анализ современных проблем в области обеспечения  
безопасности дорожного движения зарубежных стран. Отдельное  
внимание уделено деятельности международных организаций,  
сыгравших ключевую роль в развитии таких отношений.

Информационный обзор представляет интерес для  
широкого круга специалистов в области безопасности дорожного  
движения, транспорта, предназначен для использования  
в рамках профессиональной служебной подготовки сотрудников  
подразделений Госавтоинспекции, образовательного процесса  
образовательных организаций.

**ISBN 978-5-6046954-4-9**

© Гордеева А.Д., Ясникова В.А., 2025  
© ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2025



FERSI



YOURS

IRU



Alliance Internationale  
de Tourisme

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b>	<b>6</b>
<b>ГЛАВА I. МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, ФОРМИРУЮЩИЕ ПОВЕСТКУ ДНЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	<b>13</b>
United Nations (Организация Объединенных Наций)	13
World Health Organization (Всемирная организация здравоохранения)	35
Organisation for Economic Cooperation and Development (Организация экономического сотрудничества и развития)	53
Commonwealth of Independent States (Содружество Независимых Государств)	59
Central Asia Regional Economic Cooperation (Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество)	69
<b>ГЛАВА II. МЕЖДУНАРОДНЫЕ НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, ФОРМИРУЮЩИЕ ПОВЕСТКУ ДНЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	<b>74</b>
Global Alliance of NGOs for Road Safety (Глобальный альянс НПО по безопасности дорожного движения)	74
Global Road Safety Partnership (Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения)	77
Asian Society for Transport Research (Азиатское общество транспортных исследований)	97
Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport (Восточный альянс за безопасный и устойчивый транспорт)	83
European Union Road Federation (Дорожная федерация Европейского союза)	85
European Federation of Road Traffic Crash Victims (Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий)	87

European Transport Safety Council (Европейский совет по безопасности на транспорте)	89
West African Road Safety Organization (Западноафриканская организация по безопасности дорожного движения)	91
Federation Internationale de l'Automobile (Международная автомобильная федерация)	92
International Road Federation (Международная дорожная федерация)	95
International Motor Vehicle Inspection Committee (Международный комитет инспекции автотранспорта)	97
International Road Transport Union (Международный союз автомобильного транспорта)	99
Alliance Internationale de Tourisme (Международный союз туризма)	102
Youth for Road Safety (Молодежь за безопасность дорожного движения)	104
World Road Association (Постоянная международная ассоциация дорожных конгрессов)	106
Forum of European Road Safety Research Institutes (Форум европейских научно-исследовательских институтов безопасности дорожного движения)	107
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b>	<b>109</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ</b>	<b>110</b>

## ВВЕДЕНИЕ

Международное сотрудничество, являясь деятельностью, направленной на разрешение общезначимых, глобальных проблем и принятие консолидирующих решений, на современном этапе играет значимую роль в жизнедеятельности любого общества, охватывая все сферы общественных отношений, в том числе социальную, отдельная роль в которой отводится складывающимся в процессе обеспечения безопасности дорожного движения<sup>1</sup> отношениям.

Для большинства стран мира обеспечение безопасности дорожного движения является комплексной общегосударственной задачей, поскольку смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий<sup>2</sup> оказывают негативное влияние на социально-экономический прогресс и устойчивое развитие государства.

По последним данным ВОЗ, в период с 2010 по 2021 год абсолютное число погибших в ДТП сократилось на 5%, при этом население планеты выросло почти на 1 млрд человек (примерно на 15%).

По-прежнему высокий уровень дорожно-транспортного травматизма диктует необходимость совершенствования международной кооперации, ведущая роль в которой принадлежит Организации Объединенных Наций<sup>3</sup> и Всемирной организации здравоохранения<sup>4</sup>.

Существует множество определений международной организации, закрепленных как нормами права, так и применяемых в теории международного права.

В классическом понимании **международная организация (МО)** – это объединение государств, созданное в соответствии с международным правом и на основе международного договора для осуществления сотрудничества в политической, экономической, культурной, научно-технической, правовой и иных областях, имеющее необходимую для этого систему органов, права и обязанности, производные от прав и обязанностей государств, и автономную волю, объем которой определяется волей государств-членов<sup>5</sup>.

В российской литературе XIX–XX века право международных организаций считалось частью международного административного права. В настоящее время – это отрасль современного международного права, нормы которой определяют статус международных

<sup>1</sup> Далее также – БДД.

<sup>2</sup> Далее также – ДТП.

<sup>3</sup> Далее также – ООН.

<sup>4</sup> Далее также – ВОЗ.

<sup>5</sup> Ануфриева Л.П., Бекашев К.А., Бекашев Д.К. и др. *Международное публичное право: учебник*. 2004.

организаций и регулируют вопросы их создания, деятельности и взаимоотношений с другими субъектами международного права<sup>6</sup>.

В 1935 году Питман Б. Поттер<sup>7</sup> определил международную организацию как «ассоциацию или союз наций, созданных или признанных ими для достижения общей цели». Он проводил различие между двусторонними и многосторонними организациями, с одной стороны, и обычными или конвенциональными организациями – с другой<sup>8</sup>.

Различные международные конвенции, такие как Венская конвенция о праве международных договоров от 23 мая 1969 года<sup>9</sup> и Венская конвенция о представительстве государств в их отношениях с международными организациями универсального характера от 14 марта 1975 года<sup>10</sup>, дают определение международных организаций, но они представляют собой не более чем терминологические пояснения, призванные установить сферу применения соответствующих конвенций, при этом в двух вышеупомянутых конвенциях термин «международная организация» обозначает межправительственные организации.

Схожее определение дается и в Федеральном законе от 15 июля 1995 года № 101-ФЗ «О международных договорах Российской Федерации»<sup>11</sup>, в котором международная организация означает межгосударственную, межправительственную организацию.

Выходя за рамки простых различий в формулировках, в целом достигнут консенсус относительно того, какие элементы должны быть воплощены в таком определении.

Любой международной организации присущ ряд признаков: создание в соответствии с международным правом, учреждение на основе международного договора, осуществление сотрудничества в конкретных областях деятельности, наличие соответствующей организационной структуры, наличие прав и обладание автономной волей<sup>12</sup>.

В теории международного права применяются различные классификации международных организаций: в зависимости от выполняемых функций, по кругу участников, по характеру членства в них, по региональному признаку, по характеру полномочий.

Так, например, классифицируя организации по кругу участников, выделяют универсальные, региональные, межрегиональные организации.

---

<sup>6</sup> Бекашев Д.К., Бекашев К.А., Попова А.Н. Место внутреннего права международных организаций в системе международного права // Вестник Томского государственного университета. 2022. Вып. 475. С. 197–205.

<sup>7</sup> Почетный профессор права Школы права Питера А. Алларда Университета Британской Колумбии.

<sup>8</sup> URL: <https://www.cambridge.org/core/journals/american-political-science-review/article/abs/classification-of-international-organizations-i/A0F4F8771E3058994380AA7E9ADE9532>. (дата обращения: 12.02.2024).

<sup>9</sup> URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/law\\_treaties.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/law_treaties.shtml) (дата обращения: 12.02.2024).

<sup>10</sup> URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/state\\_relations.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/state_relations.pdf) (дата обращения: 15.02.2024).

<sup>11</sup> Федеральный закон «О международных договорах Российской Федерации» от 15 июля 1995 года № 101-ФЗ // СПС Консультант Плюс. (дата обращения: 15.02.2024).

<sup>12</sup> Ануфриева Л.П., Бекашев К.А., Бекашев Д.К. и др. Международное публичное право: учебник. 2004.

Ярким примером универсальной организации в современном обществе является Организация Объединенных Наций, которая открыта для всех государств, отвечающих определенным требованиям. ООН также часто называют «открытой» организацией.

Членами региональной организации могут быть государства определенного географического региона. Так, например, к организации Американских государств могут присоединиться только государства Америки.

К межрегиональным относятся те организации, членство в которых ограничено определенным критерием, выводящим их за рамки региональной организации, но не позволяющим стать универсальной. Так, например, к межрегиональным организациям относятся Организация Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) – организация в области коллективной безопасности с участием нескольких постсоветских государств, Организация стран – экспортеров нефти (ОПЕК), которая открыта только для государств, экспортирующих нефть.

В большинстве своем употребляется термин «международная организация», который тождественен термину «межправительственная организация».

На наш взгляд, это является не вполне корректным, поскольку термин «межправительственная организация» относится к применению при классификации международных организаций по характеру членства: **международные межправительственные организации (ММПО)** и **международные неправительственные организации (МНПО)**.

Согласно Резолюции Экономического и Социального Совета ООН 288 (X) от 27 февраля 1950 года международные межправительственные организации – это организации, созданные соглашением между государствами, членами которых являются сами государства. Они учреждаются на основе международного договора, заключенного между тремя или более участниками для достижения общих целей сотрудничества. Признаками международной межправительственной организации являются международная правовая основа деятельности (международный договор или устав), особые постоянно действующие органы управления, персонал, наличие финансовых средств, существование обязательств государства по выполнению решений<sup>13</sup>.

Согласно Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/1296 (XIV) от 23 мая 1968 года **международная неправительственная организация** – это любая международная организация, не учрежденная на основании межправительственного соглашения<sup>14</sup>.

Несмотря на достаточно длительное свое существование, правовое закрепление деятельности МНПО появилось относительно недавно.

Резкий рост количества неправительственных организаций (НПО) фактически начался в 1970-х годах XX века. До закрепления их право-

<sup>13</sup> Куркин Б.А. Понятие и виды международных организаций // Международное право: учебное пособие. М.: МГИУ. 2008. 192 с

<sup>14</sup> URL: <https://www.un.org/ru/ga/23/docs/23res.shtml> (дата обращения: 17.02.2024).

вого статуса в системе международного права МНПО соответствовали общей практике международных отношений.

До сих пор не существует единого международного акта, регулирующего деятельность МНПО, открытых для присоединения для всех стран мира.

На основании наиболее типичных и в то же время разнообразных специальных международно-правовых соглашений, касающихся МНПО, можно сделать следующие выводы:

1. Упоминание МНПО в текстах международных договоров стало распространяться только в конце XX века. Более ранние акты, за редким исключением, не затрагивают НПО. При этом наиболее установившимся следует считать международный статус МНПО в рамках гуманитарного права.

2. НПО чаще всего упоминаются с ММПО, иногда они определяются как представители общественности или общества, реже указываются конкретные неправительственные организации.

3. Закрепление процедурных аспектов сотрудничества: основная масса исследований договоров содержит позитивное урегулирование вопросов сотрудничества с МНПО в целях получения информации от них, координации усилий, предоставления им статуса наблюдателя на заседаниях органов, учреждаемых этими договорами.

4. Фрагментарность регулирования: статус МНПО отличается в различных международных соглашениях.

24 апреля 1986 года в Страсбурге (Франция) государствами – членами Совета Европы принят международный договор, установивший правовую основу существования и деятельности МНПО в Европе – Европейская Конвенция о признании правосубъектности международных неправительственных организаций<sup>15</sup>.

Документ вступил в силу 1 января 1991 года, подписавшими государствами стали Австрия, Бельгия, Франция, Греция, Португалия, Словения, Швейцария и Великобритания.

Согласно положениям Конвенции международная неправительственная организация должна иметь некоммерческую цель международной полезности, быть создана документом, регулируемым внутренним законодательством Договаривающихся сторон, осуществлять основную деятельность по крайней мере в двух Сторонах и иметь свой уставный офис на территории Стороны и центральное управление и контроль в этом государстве или в другой Стороне.

В соответствии с резолюцией Экономического и социального совета ООН 1996/31 от 25 июля 1996 года МНПО является любая неправительственная организация, учрежденная не на основе межправительственного договора и не преследующая своей целью извлечение коммерческой прибыли<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> URL: <https://www.osce.org/files/f/documents/5/2/37849.pdf> (дата обращения: 20.02.2024).

<sup>16</sup> URL: <https://www.un.org/ru/ga/51/docs/51res.shtml> (дата обращения: 21.02.2024).

Рассматривая каждое из вышеуказанных определений, можно выделить основные признаки МНПО: отсутствие целей извлечения прибыли, признание одним государством или наличие консультативного статуса при международной организации, создание не на основе межправительственного соглашения.

Главная функция международных неправительственных организаций заключается в установлении связей между государствами и негосударственными сегментами. В этом случае неправительственные организации выступают как бы в качестве неполитического образования и способны действовать в таком качестве как на национальном, так и на международном уровне. Одним из факторов, способствующих установлению доверия между правительствами и неправительственными организациями, является то, что многие неправительственные организации проходят национальную регистрацию своих учредительных актов, в которых изложены их цели и задачи<sup>17</sup>.

Через деятельность МНПО оказывается помощь в тех областях, где невозможно применить государственные механизмы. Такой сферой является в том числе деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения.

Информационный обзор посвящен рассмотрению деятельности некоторых межправительственных и неправительственных организаций, формирующих повестку дня в области безопасности дорожного движения, членом ряда которых выступает Российская Федерация.

---

<sup>17</sup> Ануфриева Л.П., Бекашев К.А., Бекашев Д.К. и др. *Международное публичное право: учебник.* 2004.

Naciones Unidas



聯合  
國

United Nations



# ГЛАВА 1. МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, ФОРМИРУЮЩИЕ ПОВЕСТКУ ДНЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## Организация Объединенных Наций, ООН United Nations, UN

---

**Дата основания:** 24 октября 1945 года

---

**Штаб-квартира:** Нью-Йорк (США)

---

**Членство:** 193 страны

---

**Статус Российской Федерации:** имеет статус с 1945 года

---

**Официальный сайт:** <http://www.un.org/ru/>

---



Идея необходимости создания новой всемирной организации по поддержанию мира впервые закреплена в Декларации правительств СССР и Польши, подписанной 4 декабря 1941 года. В этом документе подчеркивалось, что обеспечение прочного и справедливого мира может быть достигнуто только новой международной организацией, основанной на объединении демократических стран в прочный союз.

Пункт 1 Московской декларации, подписанной правительствами СССР, США, Великобритании и Китая 30 декабря 1943 года, закрепил, что правительства этих стран признают необходимость учреждения в возможно короткий срок всеобщей международной организации для поддержания мира и безопасности – Организации Объединенных Наций<sup>18</sup>.

Подписание окончательного текста Устава ООН состоялось 26 июня 1945 года в Сан-Франциско (США) на конференции Объединенных Наций по вопросу создания международной организации.

Устав вступил в силу 24 октября 1945 года после ратификации его СССР, США, Великобританией, Францией, Китаем и большинством других государств, и этот день был объявлен официальным днем ООН.

В соответствии с п. 1 ст. 7 Устава ООН основными органами ООН являются Генеральная Ассамблея, Совет Безопасности, Экономический и Социальный Совет, Совет по Опекe, Международный Суд и Секретариат ООН.

**Генеральная Ассамблея**<sup>19</sup> является главным совещательным, директивным и представительным органом ООН. Все 193 государ-

---

<sup>18</sup> Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. М., 1956. Вып. XI. С. 49.

<sup>19</sup> Далее – ГА, Генеральная Ассамблея.

ства – члена ООН представлены в Генеральной Ассамблее, что делает ее единственным органом ООН с универсальным представительством.

**Совет Безопасности** несет главную ответственность за поддержание международного мира и безопасности, берет на себя ведущую роль в определении наличия угрозы миру или акта агрессии, призывает стороны в споре урегулировать его мирными средствами и рекомендует методы или условия урегулирования. В состав Совета Безопасности входят 15 членов (5 постоянных и 10 непостоянных)<sup>20</sup>. Российская Федерация является постоянным членом Совета Безопасности.

**Экономический и Социальный Совет (ЭКОСОС)** является основным органом ООН, который координирует сотрудничество в экономической, социальной областях ООН и её специализированных учреждений, а также реализует согласованные на международном уровне цели в области устойчивого развития. 54 члена Совета избираются Генеральной Ассамблеей сроком на три года.

**Совет по Опек**е был учрежден в качестве одного из главных органов ООН, на который была возложена задача по наблюдению за управлением подопечными территориями, подпадающими под систему опеки.

Совет по Опеке приостановил свою работу 1 ноября 1994 года<sup>21</sup>, поскольку к 1994 году все подопечные территории достигли самоуправления или независимости либо в качестве самостоятельных государств, либо посредством объединения с соседними независимыми странами.

**Международный Суд** является главным судебным органом Организации Объединенных Наций.

**Секретариат ООН** – это международный персонал, работающий в учреждениях по всему миру и выполняющий повседневную работу Организации<sup>22</sup>.

В прямой постановке вопросами обеспечения безопасности дорожного движения занимаются два органа ООН – Генеральная Ассамблея и Экономический и Социальный Совет.

#### **Генеральная Ассамблея ООН.**

На полях Генеральной Ассамблеи ООН кризисную ситуацию в области безопасности дорожного движения на глобальном уровне системно стали обсуждать с 2003 года.

По прогнозам Всемирной организации здравоохранения, к 2020 году травматизм в результате ДТП мог стать третьей основной причиной гибели или увечий и более серьезной проблемой для здоровья людей, чем такие заболевания, как малярия, туберкулез и ВИЧ/СПИД.

---

<sup>20</sup> Ст. 23 Устава Организации Объединенных Наций от 26 июня 1945 г. // Сб. действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. М.: Госполитиздат, 1956. Вып. XII. С. 14–47.

<sup>21</sup> Устав Организации Объединенных Наций от 26 июня 1945 г. // Сб. действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. М.: Госполитиздат, 1956. Вып. XII. С. 14–47.

<sup>22</sup> Там же.

Решать данную проблему необходимо было на международном уровне, объединяя усилия государств – членов ООН и ее учреждений.

В этой связи 29 мая 2003 года Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию **A/RES/57/309** о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения. Впервые отмечалось, что дорожно-транспортный травматизм является серьезной проблемой здравоохранения, требующей согласованных многоплановых усилий для обеспечения эффективной и долговременной профилактики, а тема «Безопасные дороги» включена в качестве направления Всемирного дня здоровья.

Обсуждение проблем дорожно-транспортного травматизма на глобальном уровне побудило страны установить национальные и региональные цели для сокращения числа погибших в ДТП. Так, например, страны Европейского союза планировали сократить вдвое количество погибших на дорогах союза к 2010 году<sup>23</sup>.

В 2004 году ГА ООН принимается резолюция **A/RES/58/289**<sup>24</sup> о повышении безопасности дорожного движения на глобальном уровне. Признается необходимость оказания системой ООН поддержки усилиям по преодолению глобального кризиса в области безопасности дорожного движения, а также дана высокая оценка Всемирному докладу о предотвращении дорожно-транспортного травматизма, подготовленному ВОЗ и Всемирным банком, который содержит рекомендации по обеспечению безопасности дорожного движения в различных странах<sup>25</sup>.

Одним из ведущих решений стало возложение на ВОЗ по выполнению в рамках системы ООН функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения.

Благодаря совместным усилиям в последующем деятельность ООН и ВОЗ, направленная на повышение БДД во всем мире, приняла системный характер, что отражалось в последующих резолюциях Генеральной Ассамблеи.

Так, 26 октября 2005 года Генеральной Ассамблеей ООН принята резолюция **A/RES/60/5**<sup>26</sup>, содержащая рекомендации к государствам-членам по управлению в области безопасности дорожного движения. В частности, рекомендовано образовать на национальном уровне головное учреждение по вопросам безопасности дорожного движения, а также разработать национальный план действий для сокращения травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий.

Третье воскресенье ноября каждого года было объявлено Всемирным днем памяти жертв дорожно-транспортных происшествий.

---

<sup>23</sup> URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/road-safety-road-safety-action-programme-2003-2010.html> (дата обращения: 11.03.2024).

<sup>24</sup> URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/511/88/PDF/N0351188.pdf?OpenElement> (дата обращения: 11.03.2024).

<sup>25</sup> URL: <https://iris.who.int/handle/10665/85469> (дата обращения: 11.03.2024).

<sup>26</sup> URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/487/86/PDF/N0548786.pdf?OpenElement> (дата обращения: 11.03.2024).

Несмотря на регулярное вынесение вопросов безопасности дорожного движения на обсуждение на высоком политическом уровне, дорожно-транспортный травматизм продолжал оставаться одной из острых проблем здравоохранения и развития. Тенденция, отмечаемая во многих странах, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, указывала на то, что эта проблема в последующие 10 лет могла приобрести значительно более острый характер.

В этой связи по инициативе Российской Федерации в 2008 году принята резолюция **A/RES/62/244**<sup>27</sup>, в которой указано о проведении в Российской Федерации в 2009 году Первой Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения для обсуждения прогресса в осуществлении рекомендаций, содержащихся во Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма и резолюциях Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире<sup>28</sup>.

Результатом работы конференции, которая состоялась в ноябре 2009 года в Москве, стало принятие Московской декларации, в которой Генеральной Ассамблее ООН предложено провозгласить 2011-2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения<sup>29</sup>.

В соответствующей резолюции **A/RES/64/255**, принятой Генеральной Ассамблеей ООН и провозглашающей 2011-2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения<sup>30</sup>, поставлена цель стабилизировать, а затем снизить прогнозируемый уровень смертности в результате ДТП во всем мире за счет активизации деятельности, проводимой на национальном, региональном и глобальном уровнях<sup>31</sup>.

При этом конкретные целевые показатели безопасности дорожного движения в документе установлены не были, предоставляя самостоятельность в выборе каждой конкретной стране. Забегая вперед, отметим, что через 5 лет они будут установлены в Целях в области устойчивого развития (далее – ЦУР или Глобальные цели), разработанных Генеральной Ассамблеей ООН в качестве «Плана достижения лучшего и более устойчивого будущего для всех»<sup>32</sup>.

Для реализации указанных положений и оказания помощи странам ВОЗ и региональными комиссиями, действующими в консультации с другими партнерами по линии «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения»

---

<sup>27</sup> URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N07/478/43/PDF/N0747843.pdf?OpenElement> (дата обращения: 11.03.2024).

<sup>28</sup> Принята без голосования на 87-м пленарном заседании 31 марта 2008 года по проекту резолюции A/62/L.43 и Add.1.

<sup>29</sup> URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/declarations/moscow\\_declaration.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/moscow_declaration.shtml) (дата обращения: 12.03.2024).

<sup>30</sup> Далее также – первое Десятилетие действий.

<sup>31</sup> URL: <https://undocs.org/A/RES/64/255> (дата обращения: 12.03.2024).

<sup>32</sup> URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/sustainable-development-goals/> (дата обращения: 15.03.2024).

и другими заинтересованными сторонами, разработан Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020<sup>33</sup> (содержание Глобального плана будет рассмотрено в главе, посвященной деятельности ВОЗ).

19 апреля 2012 года Генеральная Ассамблея ООН по инициативе Российской Федерации одобрила резолюцию **A/RES/66/260**<sup>34</sup>, в которой содержатся рекомендации к государствам-членам о проведении мероприятий по обеспечению дорожной безопасности по каждому из направлений Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Для обсуждения промежуточных итогов первого Десятилетия действий в 2015 году в Бразилиа (Бразилия) состоялась Вторая Всемирная министерская конференция высокого уровня по безопасности дорожного движения, по итогам которой принята Бразилианская Декларация. В документе отмечено, что, несмотря на определенный прогресс, достигнутый в середине Десятилетия, странам по-прежнему необходимо разработать национальные планы обеспечения БДД в соответствии с Глобальным планом Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020.

В последующей резолюции **A/RES/70/260**<sup>35</sup> от 15 апреля 2016 года указано на необходимость разработки мероприятий в рамках Десятилетия действий и достижения связанных с безопасностью дорожного движения целей, включенных в Повестку дня на период до 2030 года, а именно разработки добровольных глобальных целевых показателей в отношении основных факторов риска и механизмов оказания услуг в целях сокращения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий.

В 2015 году утверждены Цели в области устойчивого развития, которые должны быть достигнуты к 2030 году<sup>36</sup>.

Глобальные цели представляют собой набор из 17 взаимосвязанных глобальных целей, призванных стать «общим планом обеспечения мира и процветания для людей и планеты сейчас и в будущем»<sup>37</sup>.

К обеспечению безопасности дорожного движения имеют прямое отношение 2 цели: 3.6 – сокращение вдвое к 2020 году во всем мире количества погибших и пострадавших в результате ДТП, и 11.2 – к 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими,

---

<sup>33</sup> URL: [https://unece.org/DAM/trans/roadsafe/docs/road\\_safety\\_global\\_plan\\_for\\_action\\_ru.pdf](https://unece.org/DAM/trans/roadsafe/docs/road_safety_global_plan_for_action_ru.pdf) (дата обращения: 15.03.2024).

<sup>34</sup> URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/474/44/PDF/N1147444.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.03.2024).

<sup>35</sup> URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N16/108/31/PDF/N1610831.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.03.2024).

<sup>36</sup> Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» // Официальный сайт Организации Объединенных Наций. // URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/291/92/PDF/N1529192.pdf?OpenElement> (дата обращения: 20.03.2024).

<sup>37</sup> Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» // Официальный сайт Организации Объединенных Наций. // URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/291/92/PDF/N1529192.pdf?OpenElement> (дата обращения: 20.03.2024).

доступными и экологически устойчивыми транспортными системами на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширить использование общественного транспорта, уделить особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, – женщинам, детям, инвалидам и пожилым лицам.

Работа, проводимая на глобальном, региональном и национальном уровнях, к сожалению, не позволила достигнуть цели 3.6 (как заранее было отражено в резолюции **A/RES/72/271**<sup>38</sup> от 12 апреля 2018 года), в связи с чем в 2018 году создан **Фонд безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (UNRSF)** в качестве многостороннего целевого фонда ООН.

Фонд способствует мобилизации ресурсов правительств, межправительственных и неправительственных организаций, частного сектора, благотворительных организаций и частных лиц, являясь ключевым финансовым органом ООН для оказания содействия укреплению безопасности дорожного движения в нуждающихся странах.

Фонд финансирует проекты, направленные на повышение БДД, в странах с низким и средним уровнем дохода, тем самым оказывая помощь на национальном уровне.

Фонд структурно состоит из Консультативного совета, Руководящего комитета, а также Спонсоров.

**Консультативный совет** обеспечивает стратегическое руководство Фондом, включая разработку рекомендаций по мониторингу и оценке, приоритетам финансирования проектов.

**Руководящий комитет** осуществляет непосредственный контроль за деятельностью Фонда и имеет право принимать решения по утверждению проектов для финансирования в соответствии со стратегическими направлениями, определенными Консультативным советом.

**Спонсорами** являются страны и компании, финансирующие участвующие проекты.

Подведение итогов реализации первого Десятилетия действия по обеспечению безопасности дорожного движения состоялось в феврале 2020 года в Стокгольме в рамках Третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения<sup>39</sup>, результатом которой стало принятие Стокгольмской декларации, в которой указано, что ни одна страна с низким уровнем дохода не сократила число погибших в результате ДТП в период с 2013 по 2016 год, а также что ЦУР 3.6<sup>40</sup> не будет достигнута к 2020 году.

В декларации также отмечена необходимость сократить смертность в ДТП как минимум на 50% в период с 2020 по 2030 год, а также принять меры по достижению целевых показателей в рамках ЦУР, связанных с БДД.

<sup>38</sup> URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N18/106/46/PDF/N1810646.pdf?OpenElement> (дата обращения: 03.04.2024).

<sup>39</sup> URL: <https://www.who.int/ru/news-room/events/detail/2020/02/19/default-calendar/3rd-global-ministerial-conference-on-road-safety> (дата обращения: 12.03.2024).

<sup>40</sup> URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/health/> (дата обращения: 10.04.2024).

После 2020 года Декларацией рекомендовано странам установить национальные целевые показатели сокращения количества погибших и тяжелораненых для всех групп участников дорожного движения, особенно наиболее уязвимых: пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов.

Для продвижения международного сотрудничества во всех областях для снижения смертности и травматизма 31 августа 2020 года Генеральная Ассамблея ООН в своей резолюции **A/RES/74/299** «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире»<sup>41</sup> провозгласила период 2021–2030 годов<sup>42</sup> Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью снизить на 50% смертность и травматизм в результате ДТП к 2030 году.

Отметим, что именно постановка конкретного целевого показателя является отличительной особенностью данного документа, поскольку в резолюции A/RES/64/255 от 2 марта 2010 года целью на первое Десятилетие было стабилизировать и сократить прогнозируемый уровень смертности в результате ДТП во всем мире<sup>43</sup>.

В поддержку реализации второго Десятилетия действий ВОЗ совместно с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с партнерами по программе «Сотрудничество в рамках ООН в области безопасности дорожного движения» и другими заинтересованными сторонами разработала Глобальный план, опубликованный 28 октября 2021 года, направленный на содействие достижению ЦУР по сокращению смертности и травматизма на дорогах не менее чем на 50% к 2030 году<sup>44</sup> (будет рассмотрен в разделе, посвященном деятельности ВОЗ).

Подчеркивая важность интеграции безопасности дорожного движения в национальные стратегии, вовлечения всех заинтересованных сторон, обмена данными и лучшими практиками, повышения осведомленности населения о правилах и разработке устойчивых транспортных систем с учетом экологических аспектов, 21 июля 2021 года ГА ООН приняла очередную резолюцию A/RES/75/308<sup>45</sup>.

Генеральная Ассамблея ООН, исходя из анализа своей деятельности и текущих тенденций в области безопасности дорожного движения, будет продолжать акцентировать внимание на проблеме дорожно-транспортного травматизма. Принятые резолюции будут служить

---

<sup>41</sup> Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/74/299 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» // Официальный сайт Организации Объединенных Наций // URL: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/A/RES/74/299> (дата обращения: 17.03.2024).

<sup>42</sup> Далее – второе Десятилетие действий.

<sup>43</sup> Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/64/255 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» // URL: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/A/RES/64/255> (дата обращения: 17.03.2024).

<sup>44</sup> URL: <https://www.who.int/ru/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> (дата обращения: 12.04.2024).

<sup>45</sup> Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/75/308 «Круг ведения, порядок проведения, формат и организация заседания высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире» // URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/75/308> (дата обращения: 22.10.2024).

основой для разработки эффективных стратегий и инициатив, направленных на снижение смертности и травматизма на дорогах по всему миру.

### **Экономический и Социальный Совет ООН (ЭКОСОС).**

ЭКОСОС – главный орган, отвечающий за координацию экономической и социальной деятельности ООН и организаций, входящих в систему ООН. ЭКОСОС занимает центральное место в деятельности системы ООН по продвижению трех аспектов устойчивого развития – экономического, социального и экологического.

В состав ЭКОСОС входят функциональные комиссии, курирующие широкий спектр вопросов, а также пять региональных комиссий<sup>46</sup>:

1. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК).
2. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).
3. Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА).
4. Экономическая комиссия для Африки (ЭКА).
5. Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК).

Подробно рассмотрим работу указанных комиссий, направленную на совершенствование деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

#### **1. Европейская экономическая комиссия ООН<sup>47</sup> (ЕЭК ООН).**

11 декабря 1946 года на 55-м пленарном заседании Генеральной Ассамблеи ООН рассматривался вопрос об учреждении Европейской экономической комиссии для оказания помощи странам в послевоенный период<sup>48</sup>.

ЭКОСОС на своей четвертой сессии 28 марта 1947 года принял резолюцию 36 (IV) об учреждении ЕЭК и определении ее круга ведения.

Европейская экономическая комиссия стала одной из первых региональных экономических комиссий, созданных ЭКОСОС.

В течение первых 4 лет после своего основания ЕЭК ООН функционировала на временной основе, а с 1950 года по решению ЭКОСОС стала постоянным органом ООН<sup>49</sup>.

Главной целью Комиссии стала инициация и участие в содействии согласованным действиям по экономической реконструкции Европы, повышению уровня европейской экономической активности, а также поддержанию и укреплению экономических отношений европейских стран как между собой, так и с другими странами мира.

В настоящее время основной целью ЕЭК ООН является содействие общеевропейской экономической интеграции.

ЕЭК ООН включает 56 государств-членов в Европе, Северной Америке и Азии, а все иные заинтересованные государства – члены ООН мо-

---

<sup>46</sup> URL: [https://www.un.org/ecosoc/sites/www.un.org.ecosoc/files/ecosoc\\_system\\_ru.pdf](https://www.un.org/ecosoc/sites/www.un.org.ecosoc/files/ecosoc_system_ru.pdf) (дата обращения: 12.03.2024).

<sup>47</sup> Далее – ЕЭК ООН.

<sup>48</sup> URL: <https://www.un.org/ru/ga/1/docs/1res.shtml> (дата обращения: 12.05.2024).

<sup>49</sup> URL: <https://www.un.org/ru/ga/5/docs/5res.shtml> (дата обращения: 20.05.2024).

гут участвовать в ее работе<sup>50</sup>. В деятельности ЕЭК ООН также принимают участие межправительственные и неправительственные организации.

Российская Федерация (СССР) является полноправным членом ЕЭК ООН с момента ее основания в 1947 году.

В рамках ЕЭК ООН Россия принимает участие в различных органах и рабочих группах, где обсуждаются вопросы экономического сотрудничества, торговли, транспорта, устойчивого развития и другие аспекты, важные для стран региона. Россия активно участвует в разработке рекомендаций и стандартов, а также в реализации проектов, направленных на развитие инфраструктуры и улучшение экономических условий в странах-членах.

ЕЭК ООН также предоставляет платформу для обсуждения и решения актуальных вопросов, связанных с экономическим развитием, что позволяет России взаимодействовать с другими государствами и международными организациями.

Деятельность ЕЭК ООН, связанная с обеспечением безопасности дорожного движения, направлена на разработку и обновление международных норм и правил безопасности дорожного движения, которые должны применяться ее государствами-членами и всеми другими заинтересованными государствами с целью обеспечения высокого уровня безопасности дорожного движения.

ЕЭК ООН осуществляет пропагандистскую деятельность, собирает и распространяет информацию и статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях и их причинах, а также о национальных мерах по их предотвращению, организует встречи межправительственных органов, специализирующихся в различных областях безопасности дорожного движения.

Деятельность ЕЭК ООН, связанная с безопасностью дорожного движения на глобальном уровне, представляет собой:

1. Разработку международных правовых документов в области дорожного движения с целью обеспечения высокого уровня безопасности дорожного движения. К числу основных договоров относятся Венские конвенции 1968 года о дорожном движении<sup>51</sup> и о дорожных знаках и сигналах<sup>52</sup> (61 и 52 Договаривающиеся стороны соответственно), Соглашение о глобальных технических правилах для транспортных средств 1998 года (22 Договаривающиеся стороны, включая ЕС)<sup>53</sup>.

---

<sup>50</sup> Австрия, Азербайджан, Албания, Андорра, Армения, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Великобритания, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Израиль, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Казахстан, Канада, Кипр, Кыргызстан, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Мальта, Молдова, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Словакия, Словения, Соединенные Штаты Америки, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швейцария, Швеция, Эстония.

<sup>51</sup> Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 08.11.1968) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. М., 1979. Вып. XXXIII. С. 385–435.

<sup>52</sup> Конвенция о дорожных знаках и сигналах (заключена в г. Вене 08.11.1968) // URL:<https://web.archive.org/web/20210808132804/https://treaties.un.org/doc/Treaties/1978/06/19780606%2000-35%20AM/CTC-xi-b-20-searchable.pdf> (дата обращения: 14.09.2024).

<sup>53</sup> URL: <https://docs.cntd.ru/document/901789237> (дата обращения: 14.06.2024).

2. Разработку резолюций и рекомендаций. К основным относятся сводные резолюции о дорожном движении (R.E.1) и о дорожных знаках и сигналах (R.E.2)<sup>54</sup>, рекомендации по перевозке опасных грузов<sup>55</sup>.

3. Регулярные встречи межправительственных органов по вопросам безопасности дорожного движения. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) (прежнее название – Рабочая группа по безопасности дорожного движения) осуществляет деятельность, направленную на разработку и внесение поправок в вышеупомянутые Венские конвенции 1968 года и другие правовые документы и сводные резолюции и организует Глобальные недели безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК ООН<sup>56</sup>.

Предложение об организации первой Глобальной недели безопасности дорожного движения выдвинуто Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1) ЕЭК ООН в марте 2005 года (резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/60/5<sup>57</sup>).

Темой, выбранной для первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, стала «молодые участники дорожного движения, включая молодых водителей». Девиз недели: «Безопасность на дорогах – это не случайность»<sup>58</sup>.

Одним из ведущих органов ЕЭК ООН является **Комитет по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций**<sup>59</sup>, созданный в июле 1947 года через четыре месяца после основания ЕЭК ООН. Он взял на себя функции ранее действующей Европейской центральной организации внутреннего транспорта (ЕСИТО)<sup>60</sup>.

В настоящее время сфера деятельности и цель КВТ ЕЭК ООН состоит в действии в консультативном и совещательном качестве в области внутреннего транспорта в Европе и таким образом:

обеспечении площадки для обсуждения вопросов, представляющих общий интерес в области внутреннего транспорта в Европе;

стимулировании международного сотрудничества в области европейского внутреннего транспорта;

содействии заключению соглашений между правительствами о долгосрочной политике в области внутреннего транспорта в Европе<sup>61</sup>.

---

<sup>54</sup> URL: [https://unece.org/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated\\_Resolution\\_on%20Road\\_Traffic\\_RE1\\_e.pdf](https://unece.org/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated_Resolution_on%20Road_Traffic_RE1_e.pdf) (дата обращения: 17.06.2024).

<sup>55</sup> URL: [https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/rev21/ST-SG-AC10-1r21e\\_Vol1\\_WEB.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/rev21/ST-SG-AC10-1r21e_Vol1_WEB.pdf) (дата обращения: 17.06.2024).

<sup>56</sup> *United Nations road safety collaboration: a handbook of partner profiles Version I, March 2005 World Health Organization Geneva, Switzerland. 2005.*

<sup>57</sup> URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/487/86/PDF/N0548786.pdf?OpenElement> (дата обращения: 14.09.2024).

<sup>58</sup> URL: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/85504>. (дата обращения: 17.06.2024).

<sup>59</sup> Далее – Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, КВТ ЕЭК ООН, Комитет.

<sup>60</sup> Подробнее про деятельность ЕСИТО упоминалось в первой главе работы.

<sup>61</sup> URL: <https://unece.org/transport/publications/75-years-inland-transport-committee>. (дата обращения: 01.09.2024).

Функциональное развитие вспомогательной структуры КВТ ЕЭК ООН отражает эту динамику, о чем можно судить по рабочим группам, которые были созданы за эти годы.

В решении транспортных вопросов в рамках Комитета по внутреннему транспорту созданы следующие рабочие группы<sup>62</sup>:

1. По автомобильному транспорту (SC.1).
2. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1)<sup>63</sup>.
3. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).
4. По железнодорожному транспорту (SC.2).
5. По внутреннему водному транспорту (SC.3).
6. По комбинированным перевозкам (WP.24).
7. По таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30).
8. По перевозкам опасных грузов (WP.15).
9. По перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11).
10. По тенденциям и экономике транспорта (WP.5).
11. По статистике транспорта (WP.6).

Глобальный форум WP.1 является единственным постоянным органом в системе ООН, который сосредоточен на вопросах повышения безопасности дорожного движения.

WP.1 представляет собой коллегиальный орган, состоящий из экспертов в области дорожного движения государств-членов ЕЭК ООН<sup>64</sup> и государств других регионов мира (Бразилия, Корея, США, Япония) и разрабатывающий международные документы в области дорожного движения.

В числе прочих в ходе сессий Глобального форума рассматриваются вопросы, касающиеся поправок к Венским конвенциям 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а также внесения корректировок в Сводную резолюцию о дорожном движении, нормативно-правового регулирования автоматизированного вождения.

## **2. Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).**

ЭСКАТО учреждена в 1947 году с целью содействия социально-экономическому развитию стран Азиатско-Тихоокеанский региона через наращивание регионального и субрегионального сотрудничества.

---

<sup>62</sup> URL: <https://unece.org/ru/node/12245> (дата обращения: 01.09.2024).

<sup>63</sup> Далее – WP.1, Глобальный форум по БДД.

<sup>64</sup> Австрия, Азербайджан, Албания, Андорра, Армения, Белоруссия, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Великобритания, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Израиль, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Казахстан, Канада, Кипр, Киргизия, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Северная Македония, Мальта, Молдавия, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Россия, Румыния, Сан-Марино, Сербия, Словакия, Словения, США, Таджикистан, Туркмения, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония.

В состав ЭСКАТО входят 53 страны с правом решающего голоса и 9 территорий, наделенных статусом ассоциированных членов (не участвуют в принятии решений Комиссии)<sup>65</sup>.

ЭСКАТО – крупнейшая из пяти региональных комиссий ООН по географическому охвату и численности населения стран, входящих в ее состав.

Российская Федерация в 1995 году приобрела статус регионально-го члена, получив возможность участвовать в программах ЭСКАТО.

ЭСКАТО работает над решением серьезных проблем, стоящих перед регионом, посредством ориентированных на результат проектов, технической помощи и наращивания потенциала для государств-членов в следующих областях: макроэкономическая политика и развитие, торговля и инвестиции, транспорт, социальное развитие, окружающая среда и устойчивое развитие, информационно-коммуникационные технологии и снижение риска бедствий, субрегиональная деятельность в целях развития, энергия.

По каждому из направлений создан соответствующий комитет. В числе прочих структур ЭСКАТО функционирует Комитет по транспорту, который играет ключевую роль в формировании и реализации транспортной политики в регионе.

Деятельность Комитета по транспорту ЭСКАТО направлена на разработку программ транспортной политики, включая развивающуюся программу развития на период после 2015 года, а также региональные соглашения, меры по повышению безопасности дорожного движения, реализацию международных транспортных соглашений, применение новых транспортных технологий, в том числе интеллектуальных транспортных систем.

Министерские конференции по транспорту, проводимые ЭСКАТО, представляют собой значимые мероприятия, на которых обсуждаются ключевые аспекты транспортной политики, включая безопасность дорожного движения. На конференциях начиная с 2006 года участники из разных стран анализируют текущие проблемы и разрабатывают стратегии для их решения.

На Министерских конференциях обсуждаются вопросы, касающиеся снижения числа дорожно-транспортных происшествий, улучшения дорожной инфраструктуры, необходимости изменений в законодательстве для повышения ответственности за нарушения, а также внедрения современных технологий для повышения безопасности на дорогах. Конференции играют важную роль в формировании стратегий и политик, направленных на улучшение транспортной системы и повышение уровня безопасности дорожного движения в регионе.

---

<sup>65</sup> Австралия, Азербайджан, Армения, Афганистан, Бангладеш, Бруней-Даруссалам, Бутан, Вануату, Вьетнам, Грузия, Индия, Индонезия, Иран (Исламская Республика), Казахстан, Камбоджа, Кирибати, Китай, Корейская Народно-Демократическая Республика, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Мальдивы, Маршалловы острова, Микронезия (Федеративные Штаты), Монголия, Мьянма, Науру, Непал, Нидерланды, Новая Зеландия, Пакистан, Палау, Папуа – Новая Гвинея, Республика Корея, Российская Федерация, Самоа, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Соломоновы острова, Таджикистан, Таиланд, Тимор-Лешти, Тонга, Тувалу, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Фиджи, Филиппины, Франция, Шри-Ланка, Япония.

Первая конференция состоялась в Пусане (Республика Корея) в 2006 году и была посвящена вопросам устойчивого транспорта и интеграции транспортных систем, где особое внимание уделялось улучшению инфраструктуры и повышению безопасности на дорогах.

В соответствии с резолюцией ЭСКАТО 66/4 от 19 мая 2010 года, касающейся реализации Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, в 2012 году состоялась 2-я Министерская конференция по транспорту в Бангкоке. Целью конференции являлась оценка и анализ реализации Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы), а также Бангкокской декларации<sup>66</sup>.

В рамках мероприятия также рассматривалась региональная программа действий для этапа II (2012-2016 годы).

Проведение 3-й Министерской конференции по транспорту в 2016 году одобрено на 71-й сессии Комитета по транспорту в мае 2015 года. Данная конференция организована в соответствии с резолюцией ЭСКАТО 68/4, принятой в мае 2012 года, касающейся реализации Министерской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе<sup>67</sup>.

На конференции, которая проходила в Москве в период с 5 по 9 декабря 2016 года, обсуждались направления политики развития регионального транспорта. Важным аспектом стала разработка и принятие новой региональной программы действий, направленной на обеспечение устойчивой транспортной связанности в Азиатско-Тихоокеанском регионе на I этапе (2017–2021 годы).

В 2021 году в штаб-квартире ЭСКАТО в Бангкоке состоялась 4-я Министерская конференция по транспорту<sup>68</sup>. В мероприятии приняли участие делегации государств – членов Комиссии, представители спецучреждений системы ООН и других международных организаций. В состав российской делегации вошли представители Минтранса, МИД и Постпредства при ЭСКАТО.

По итогам конференции утверждены Министерская декларация о развитии устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональная программа действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы)<sup>69</sup>.

Программа разработана в ответ на растущие вызовы, связанные с изменением климата, урбанизацией и необходимостью улучшения транспортной инфраструктуры в странах региона.

Ключевые направления программы включают устойчивое развитие транспортной инфраструктуры, интеграцию различных видов

---

<sup>66</sup> URL: <https://www.unescap.org/events/2012/ministerial-conference-transport-second-session> (дата обращения: 17.10.2024).

<sup>67</sup> URL: <https://www.unescap.org/events/ministerial-conference-transport-third-session> (дата обращения: 17.10.2024).

<sup>68</sup> URL: <https://www.unescap.org/events/2021/ministerial-conference-transport-fourth-session> (дата обращения: 17.10.2024).

<sup>69</sup> URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11797>. (дата обращения: 17.10.2024).

транспорта, внедрение инновационных технологий, безопасность дорожного движения.

Важным аспектом программы является повышение безопасности дорожного движения. Программа включает меры по снижению числа дорожно-транспортных происшествий и повышению безопасности уязвимых участников дорожного движения.

К приоритетным направлениям работы по БДД в рамках программы относятся разработка и внедрение национальных стратегий по устойчивому транспорту, повышение уровня сотрудничества между государственными и частными секторами, обучение и повышение квалификации кадров.

ЭСКАТО поддерживает государства-члены в укреплении регионального сотрудничества и развитии транспортной сети посредством широкого спектра партнерств, исследовательской и аналитической работы.

В этом контексте в ходе 4-й Министерской конференции по транспорту запущена Сеть транспортных исследований и образования (TREN), которая предоставляет возможность лицам, формирующим политику государств – членов ЭСКАТО, транспортным, исследовательским, образовательным и учебным институтам и другим учреждениям обмениваться информацией о потребностях региона в исследованиях и обучении в области устойчивого транспорта.

Кроме того, Сеть транспортных исследований и образования позволяет государствам – членам ЭСКАТО выполнять свои обязательства по Глобальным целям посредством образования и обучения, а также расширения доступа к передовым аналитическим исследованиям и результатам исследований по соответствующим вопросам, обмениваться знаниями в целях дальнейшего развития актуальных исследований и обучения в области устойчивого транспорта.

ЭСКАТО принимает резолюции, направленные на решение различных вопросов, включая безопасность дорожного движения. Важными документами в этой области являются резолюции ESCAP/RES/74/3 и ESCAP/RES/78/3, которые фокусируются на повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Резолюция **ESCAP/RES/74/3**<sup>70</sup> подчеркивает необходимость интеграции вопросов безопасности дорожного движения в общие стратегии устойчивого развития транспортных систем, включающие создание безопасной инфраструктуры и внедрение современных технологий. Также акцентируется важность установления конкретных целей по снижению числа пострадавших в результате ДТП, что предполагает разработку программы по обучению водителей и повышению осведомленности общественности о правилах дорожного движения.

В резолюции **ESCAP/RES/78/3**<sup>71</sup> особое внимание уделяется необходимости интеграции вопросов безопасности дорожного движения

---

<sup>70</sup> URL: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/b18/006/99/pdf/b1800699.pdf> (дата обращения: 17.10.2024).

<sup>71</sup> URL: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/b22/005/34/pdf/b2200534.pdf> (дата обращения: 17.10.2024).

в национальные и региональные транспортные стратегии, повышения безопасности уязвимых участников дорожного движения, таких как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты.

В рамках своей деятельности ЭСКАТО разрабатывает методические и информационные материалы, которые помогают государствам-членам внедрять лучшие практики и решения в области безопасности дорожного движения.

Так, например, ЭСКАТО подготовлен ряд отчетов по различным вопросам в области безопасности дорожного движения.

Опубликованный в 2020 году отчет «Безопасность дорожного движения: спасение жизней после 2020 года в Азиатско-Тихоокеанском регионе<sup>72</sup>» посвящен рекомендациям по повышению безопасности дорожного движения в новом десятилетии.

В 2022 году подготовлен отчет «Безопасность дорожного движения и использование мобильных телефонов в Азиатско-Тихоокеанском регионе»<sup>73</sup>, в котором предлагаются меры по снижению риска использования мобильного телефона во время управления транспортным средством.

В 2023 году ЭСКАТО подготовлен отчет «Региональная дорожная карта для поддержки регионального сотрудничества в целях более широкого внедрения устойчивых интеллектуальных транспортных систем в Азиатско-Тихоокеанском регионе»<sup>74</sup>, который направлен на оптимизацию использования цифровых технологий и уделяет особое внимание гармонизации политик и стратегий, содействию региональному сотрудничеству.

ЭСКАТО совместно с группой международных организаций – Азиатским банком развития, Группой Всемирного банка, Международной автомобильной федерацией (FIA), Международным транспортным форумом (МТФ) при поддержке ВОЗ создана **Азиатско-Тихоокеанская обсерватория безопасности дорожного движения (APRSO)**<sup>75</sup>.

Обсерватория объединяет множество стран<sup>76</sup>, стремящихся к совместной работе над проблемами, связанными с дорожно-транспортными происшествиями и их последствиями. Основные направления деятельности APRSO включают сбор и анализ данных о безопасности дорожного движения, разработку стратегий и рекомендаций для повышения уровня безопасности на дорогах, а также обмен опытом и лучшими практиками между государствами.

---

<sup>72</sup> URL: <https://www.unescap.org/publications/monograph-series-improving-road-safety-asia-pacific-region> (дата обращения: 17.10.2024).

<sup>73</sup> URL: <https://www.unescap.org/kp/2022/road-safety-and-mobile-phone-use-asia-pacific-region> (дата обращения: 17.10.2024).

<sup>74</sup> URL: <https://www.unescap.org/kp/2024/regional-road-map-support-regional-cooperation-wider-deployment-sustainable-smart-transport> (дата обращения: 17.10.2024).

<sup>75</sup> URL: <https://www.aprso.org/about-aprso> (дата обращения: 17.10.2024).

<sup>76</sup> Австралия, Афганистан, Армения, Азербайджан, Бангладеш, Бутан, Камбоджа, Острова Кука, Фиджи, Иран, Казахстан, Кыргызская Республика, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Мальдивы, Маршалловы острова, Монголия, Непал, Новая Зеландия, Пакистан, Папуа-Новая Гвинея, Филиппины, Самоа, Соломоновы острова, Шри-Ланка, Таджикистан, Турция, Туркменистан.

Россия на системной основе участвует в деятельности отраслевых рабочих органов ЭСКАТО – конференциях министров транспорта, сессиях Комитета по транспорту, совещаниях рабочих групп по сети Азиатских автомобильных дорог, по сети Трансазиатских железных дорог и по «сухим портам».

ЭСКАТО предоставляет своим членам содействие в региональном сотрудничестве в реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

### **3. Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА).**

ЭСКЗА создана в соответствии с резолюцией 1818 (LV) Экономического и Социального Совета от 9 августа 1973 года как преемник Экономического и Социального Бюро Организации Объединенных Наций в Бейруте (ЮНЕСОБ).

В 1985 году Комиссия была переименована в Экономическую и социальную комиссию для Западной Азии (ЭСКЗА) в соответствии с резолюцией Экономического и Социального Совета 1985/69 от 26 июля 1985 года<sup>77</sup>.

В состав ЭСКЗА входит 20 стран<sup>78</sup>.

Структурно ЭСКЗА состоит из исполнительного комитета и 10 специализированных комитетов, касающихся статистики, социального развития, энергетики, водных ресурсов, транспорта и логистики, прав женщин, технологий, торговой политики, финансового развития.

Ключевую роль в развитии транспортной инфраструктуры и логистических систем в странах региона играет Комитет по транспорту и логистике ЭСКЗА. Его основная деятельность направлена на улучшение транспортной доступности, повышение эффективности логистических процессов и содействие устойчивому развитию транспортного сектора.

Комитет на регулярной основе проводит сессии, которые служат платформой для обсуждения актуальных вопросов, связанных с транспортом и логистикой в регионе.

ЭСКЗА поддерживает страны региона в разработке экономических стратегий и политик, направленных на устойчивый рост, а также стремится устранить неравенство и улучшить качество жизни населения через программы в области образования, здравоохранения и социальной защиты. Важным аспектом её деятельности является работа над экологическими вопросами, включая изменение климата и управление природными ресурсами, что способствует устойчивому развитию.

Кроме того, в контексте повышения безопасности дорожного движения ЭСКЗА разрабатывает комплексные стратегии, направленные на снижение числа дорожно-транспортных происшествий, и проводит кампании по повышению осведомленности населения о правилах дорожного движения. Она также поддерживает проекты по улучшению дорожной инфраструктуры.

---

<sup>77</sup> URL: <https://www.un.org/ru/ecosoc/escwa/>. (дата обращения: 10.09.2024).

<sup>78</sup> Алжир, Бахрейн, Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Кувейт, Ливан, Ливия, Мавритания, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Палестина, Саудовская Аравия, Сирия, Сомали, Судан, Тунис.

С самого начала первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 годов ЭСКЗА взяла на себя инициативу по пропаганде безопасного системного подхода в регионе.

ЭСКЗА разработала Технические рекомендации по внедрению национальных систем управления безопасностью дорожного движения<sup>79</sup>, включая создание национальных ведущих агентств и соответствующего координационного механизма, а также обсерваторий по безопасности дорожного движения, которые необходимы для обеспечения разработки и реализации мероприятий, касающихся безопасности дорожного движения. Эти руководящие принципы были приняты на 16-й сессии Комитета по транспорту и логистике ЭСКЗА, состоявшейся в Каире в 2015 году.

Безопасность дорожного движения находится в центре основных мероприятий ЭСКЗА, которая ежегодно представляет информацию о состоянии безопасности дорожного движения в своих странах-членах в рамках повестки дня нескольких ежегодных сессий Комитета по транспорту и логистике.

ЭСКЗА организовала региональный семинар, посвященный вопросам управления безопасностью дорожного движения в арабских странах. Семинар прошел в Бейруте с 27 по 28 ноября 2018 года при поддержке Специального посланника Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения г-на Жана Тодта и в сотрудничестве с ЕЭК ООН.

По итогам семинара были приняты Региональные приоритеты в области управления безопасностью дорожного движения на 2019-2020 годы<sup>80</sup>.

К числу таких приоритетов относятся:

1. Инициирование сотрудничества в рамках учета ДТП с транспортным сектором, полицией, органами внутренних дел и здравоохранением.
2. Создание базы данных, включающей сведения о транспортных средствах, водителях ТС, правоприменительной практики.
3. Создание региональной обсерватории, координирующей и способствующей совершенствованию национальных данных (таких как расследование дорожно-транспортных происшествий).

В 2021 году ЭСКЗА реализован проект «Усиление основанных на фактических данных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в арабском регионе», финансирование которого обеспечивалось Фондом безопасности дорожного движения ООН (UNRSF)<sup>81</sup>.

Проект направлен на укрепление технического потенциала арабских стран для разработки эффективной и устойчивой политики в об-

---

<sup>79</sup> URL:<https://unece.org/sites/default/files/2022-01/ITC%20Recommendations%20for%20Enhancing%20National%20Road%20Safety%20Systems.pdf> (дата обращения: 11.09.2024).

<sup>80</sup> URL:<https://unece.org/workshop-highlights-tools-and-actions-implement-road-safety-arab-region> (дата обращения: 16.09.2024).

<sup>81</sup> URL:<https://roadsafetyfund.un.org/projects/strengthening-evidence-based-interventions-road-safety-arab-region> (дата обращения: 16.09.2024).

ласти БДД посредством регистрации, обработки и анализа зарегистрированных данных о погибших и пострадавших в результате ДТП в арабском регионе и путем обмена опытом между тремя странами, представляющими географическое разнообразие региона (Тунис в Северной Африке, Ливан в Машреке и Катар в Персидском заливе)<sup>82</sup>.

#### **4. Экономическая комиссия для Африки (ЭКА)<sup>83</sup>.**

ЭКА учреждена в 1958 году ЭКОСОС как одна из пяти региональных комиссий ООН.

Деятельность ЭКА состоит в том, чтобы содействовать экономическому и социальному развитию ее государств-членов (54)<sup>84</sup>, способствовать внутрирегиональной интеграции и содействовать расширению международного сотрудничества в интересах развития Африки<sup>85</sup>.

ЭКА координирует действия стран по обеспечению безопасности дорожного движения в африканском регионе в рамках Африканского плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения, разрабатывает рекомендации для членов для достижения целей Десятилетия действий, проводит конференции.

В рамках Третьей Африканской конференции по безопасности дорожного движения в 2023 году<sup>86</sup> обсуждались вопросы безопасности дорожного движения в сельской местности, достижение национальных целей в области безопасности дорожного движения и действия по обеспечению соблюдения законодательства в области безопасности дорожного движения, в том числе связанные с основными факторами риска: несоблюдение скоростного режима, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, неиспользование шлемов.

ЭКА также участвовала в разработке Стратегии безопасности дорожного движения для африканских городов<sup>87</sup> (далее также – Стратегия), предоставляя экспертную поддержку и проводя исследования состояния безопасности дорожного движения в регионе.

Стратегия безопасности дорожного движения для африканских городов направлена на снижение числа дорожно-транспортных происшествий и повышение безопасности на дорогах, учитывая специфические условия, с которыми сталкиваются города в этом регионе. Стратегия включает обновление и строительство безопасной инфра-

---

<sup>82</sup> URL: <https://www.un.org/ru/ecosoc/escwa/> (дата обращения: 16.09.2024).

<sup>83</sup> URL: <https://www.uneca.org/> (дата обращения: 20.09.2024).

<sup>84</sup> Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Джибути, ДР Конго, Египет, Замбия, Зимбабве, Идти, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Танзания, Тунис, Уганда, Центрально-Африканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

<sup>85</sup> URL: <https://www.un.org/ru/ecosoc/uneca/> (дата обращения: 20.09.2024).

<sup>86</sup> URL: <https://www.ssatp.org/en/events/third-african-road-safety-conference> (дата обращения: 25.09.2024).

<sup>87</sup> URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099015003232225534/pdf/P1533170153a3a0a808b210e7e7ecf7601a.pdf> (дата обращения: 22.10.2024).

структуры, такой как дороги, пешеходные переходы и велосипедные дорожки. Важным аспектом Стратегии является просвещение участников дорожного движения через кампании, направленные на повышение осведомленности о безопасности.

Правила дорожного движения и контроль за их соблюдением также играют значительную роль в обеспечении безопасности. Кроме того, Стратегия акцентирует внимание на улучшении системы экстренной медицинской помощи и реагирования на дорожно-транспортные происшествия.

#### **5. Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК).**

Созданная в 1948 году ЭКЛАК осуществляет координацию политики в целях содействия экономическому развитию в регионе.

Она сотрудничает с государствами-членами (46)<sup>88</sup> и ассоциированными членами в проведении исследований и анализе региональных и национальных процессов в области развития.

К задачам ЭКЛАК относятся содействие экономическому развитию Латинской Америки, укрепление экономических связей между странами и с другими государствами мира, а также содействие социальному развитию региона.

Безопасность дорожного движения представляет собой одну из основных проблем в странах Латинской Америки и Карибского бассейна, где уровень дорожно-транспортной аварийности в регионе вырос на 20% – с 14,75 человек на 100 000 жителей в 2000 году до 17,68 и 15,9 смертельных случаев на 100 000 жителей в 2013 году.

Учитывая разнообразие причин дорожно-транспортных происшествий, ЭКЛАК предлагает, чтобы безопасность дорожного движения была частью комплексной политики мобильности, которая координирует краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные действия в таких различных областях, как дорожная инфраструктура, конструкция и состояние транспортных средств, поведение участников дорожного движения, образование, система здравоохранения, правоприменение и меры контроля, как на местном, так и на субрегиональном уровне.

Деятельность ЭКЛАК в области безопасности дорожного движения направлена на выявление недостающих или слабых элементов в разработке и реализации политики и мер, установление и мониторинг местных, национальных или субрегиональных целей по снижению количества ДТП, а также укрепление национального потенциала по выявлению и распространению передового опыта и технологий в целях создания комплексной, устойчивой и безопасной системы мобильности в странах Латинской Америки и Карибского бассейна<sup>89</sup>.

---

<sup>88</sup> Антигуа и Барбуда, Аргентина, Багамы, Барбадос, Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гаити, Гайана, Гватемала, Германия, Гондурас, Гренада, Доминика, Доминиканская Республика, Испания, Италия, Канада, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Нидерланды, Никарагуа, Норвегия, Панама, Парагвай, Перу, Португалия, Республика Корея, Сальвадор, Санкт-Люсия, Святой Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Суринам, Тринидад и Тобаго, Турция, Уругвай, Франция, Чили, Эквадор, Ямайка, Япония.

<sup>89</sup> URL: <https://www.cepal.org/en> (дата обращения: 03.10.2024).

Сотрудничество между странами региона является приоритетом для этой Региональной комиссии, которая стремится к реализации проектов, применимых более чем в одной стране. В случае реализации успешных проектов этот опыт распространяется и внедряется в других странах.

С 2020 года ЭКЛАК при поддержке Фонда безопасности дорожного движения ООН оказывает содействие в реализации проектов по безопасности дорожного движения в регионе.

Так, например, Фондом ООН по безопасности дорожного движения разработан отчет об оценке проекта «Регулирование скорости в Латинской Америке: на примере Аргентины»<sup>90</sup>, реализованного в период с мая по август 2023 года. Отчет фокусируется на анализе мер по снижению скоростного режима в регионе и его влияния на безопасность дорожного движения.

В отчете описаны методы, использованные для оценки существующих норм и практик, включая анализ статистики ДТП, опросы водителей ТС и международный опыт. Результаты показывают положительные изменения в уровне безопасности после внедрения новых норм. Также рассматриваются случаи, когда меры не привели к ожидаемым результатам.

Предлагаются рекомендации по улучшению регулирования скоростного режима с акцентом на необходимости повышения осведомленности водителей, улучшения инфраструктуры и внедрения современных технологий контроля скорости. Также обсуждается влияние результатов проекта на формирование государственной политики в области дорожной безопасности и транспортного регулирования.

**Содружество ООН по безопасности дорожного движения (UNRSC)** учреждено в 2004 году в соответствии с резолюцией 58/289 Генеральной Ассамблеи ООН, в которой Всемирной организации здравоохранения было поручено координировать вопросы безопасности дорожного движения в рамках системы ООН в сотрудничестве с региональными комиссиями.

UNRSC представляет собой неформальный консультативный механизм, целью которого является содействие международному сотрудничеству и укреплению глобальной и региональной координации между учреждениями ООН и другими международными партнерами для реализации резолюций Генеральной Ассамблеи ООН в сфере безопасности дорожного движения.

Основные цели UNRSC заключаются в укреплении глобальной и региональной координации в области безопасности дорожного движения через обмен информацией и многосекторальное сотрудничество, а также в пропаганде и стимулировании спроса на дополнительные ресурсы для обеспечения безопасности дорожного движения. Организация поддерживает оценку масштабов проблемы безопасно-

---

<sup>90</sup> URL: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/0bb36de9-d201-44e5-9b82-3f26df298f80/content> (дата обращения: 22.10.2024).

сти дорожного движения, согласованный сбор данных и исследования факторов риска, осуществляемые её членами на скоординированной основе.

В рамках своей деятельности UNRSC акцентирует внимание на нескольких ключевых направлениях. Во-первых, это развитие безопасной инфраструктуры, включая проектирование и строительство дорог, пешеходных переходов и велосипедных дорожек, что способствует снижению риска аварий. Во-вторых, организация поддерживает внедрение современных технологий и инновационных решений в области безопасности дорожного движения, таких как интеллектуальные транспортные системы и системы управления движением.

Третьим важным направлением является повышение уровня образования и осведомленности участников дорожного движения о правилах безопасности. UNRSC проводит информационные кампании и обучающие программы, направленные на изменение поведения водителей и пешеходов. Четвертым аспектом является ужесточение законодательства в области безопасности дорожного движения, включая меры по контролю за соблюдением правил дорожного движения и использование средств индивидуальной защиты.

Кроме того, UNRSC активно работает над улучшением системы экстренной медицинской помощи для пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, что включает в себя обучение медицинского персонала и оптимизацию процессов реагирования на аварии. Сбор данных и анализ статистики дорожно-транспортных происшествий также играют важную роль в деятельности организации, позволяя выявлять проблемные зоны и разрабатывать целенаправленные меры для их решения.

В настоящее время в состав UNRSC входят 70 полноправных членом<sup>91</sup>, включая ООН и связанные с ней специализированные учреждения, правительства, фонды и академические институты, неправительственные организации, занимающиеся вопросами безопасности дорожного движения, и частные компании.

---

<sup>91</sup> URL: <https://www.who.int/roadsafety/about/partners/en/index.html> (дата обращения: 03.10.2024).



# Всемирная организация здравоохранения, ВОЗ

## World Health Organization, WHO

**Дата основания:** 7 апреля 1948 года

**Штаб-квартира:** Женева (Швейцария)

**Членство:** 194 страны

**Статус Российской Федерации:** имеет членство

**Официальный сайт:** <http://www.who.int/ru/>



Большие изменения, произошедшие после Второй мировой войны как в политической, так и в социально-экономической жизни стран мира, потребовали создания единого международного центра здравоохранения<sup>92</sup>.

На Международной конференции здравоохранения (1946 год, Нью-Йорк) подписан Устав ВОЗ (ратифицирован 7 апреля 1948 года, с тех пор этот день отмечается как Всемирный день здоровья).

**Всемирная организация здравоохранения** является координатором глобальных вопросов безопасности дорожного движения, международной межправительственной организацией, связанной с ООН специальным соглашением о сотрудничестве, специализированным учреждением ООН, отвечающим за международное здравоохранение с целью достижения максимально возможного уровня здоровья во всем мире.

Структурно ВОЗ состоит из двух руководящих органов – Всемирной ассамблеи здравоохранения и Исполнительного комитета, а также Секретариата.

**Всемирная ассамблея здравоохранения**<sup>93</sup> является высшим руководящим органом ВОЗ, осуществляющим свою деятельность посредством сессионных заседаний.

На Ассамблее здравоохранения делегаты стран принимают решения о целях и стратегиях здравоохранения, которые<sup>94</sup> будут определять их собственную работу в области общественного здравоохранения и работу Секретариата ВОЗ.

**Исполнительный комитет** представляет собой руководящий орган ВОЗ, осуществляющий управление организацией, а также реализующий решения Ассамблеи здравоохранения.

**Секретариат** состоит из Генерального директора и технического и административного персонала.

<sup>92</sup> Крюков Ю.Ю. История создания ВОЗ. Роль в общественном здравоохранении XX -XXI веков // Бюллетень медицинских интернет-конференций. 2018. Т. 8. № 12. С. 636. EDN YQLRCD.

<sup>93</sup> Далее также – ВАЗ, Ассамблея здравоохранения.

<sup>94</sup> URL:<https://www.who.int/about/governance/world-health-assembly/the-who-and-the-wha-an-explainer> (дата обращения 24.10.2024).

Решение проблем дорожно-транспортного травматизма находится в компетенции Всемирной ассамблеи здравоохранения.

22 мая 2004 года ВАЗ приняла резолюцию WHA 57.10 «Безопасность дорожного движения и здоровье» – первую за последние 30 лет резолюцию, посвященную указанной теме, в которой ВАЗ приняла предложение ГА ООН к ВОЗ выступить в качестве координатора усилий по обеспечению БДД в рамках системы ООН. Резолюция ВАЗ также призвала государства-члены уделить приоритетное внимание БДД как вопросу общественного здравоохранения и предпринять шаги по реализации эффективных мер для снижения дорожно-транспортного травматизма.

В качестве первого шага по реализации возложенного на ВОЗ мандата по координации 1 октября 2004 года ВОЗ провела консультативную встречу, на которой присутствовали все соответствующие учреждения ООН а также ряд других глобальных партнеров, работающих в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В соответствии со статьей 44 Устава ВОЗ в период с 1949 по 1952 год открыты региональные бюро ВОЗ, что позволило Всемирной ассамблее здравоохранения реализовать принцип: «Одно бюро – один регион»:

1. Региональное бюро для стран Африки.
2. Региональное бюро для стран Америки.
3. Региональное бюро для стран Юго-Восточной Азии.
4. Европейское региональное бюро.
5. Региональное бюро для стран Восточного Средиземноморья.
6. Региональное бюро для стран западной части Тихого океана.

Основные направления деятельности каждого регионального бюро ВОЗ заключаются в развитии сектора здравоохранения, борьбе с инфекционными и неинфекционными заболеваниями, реагировании на чрезвычайные ситуации и стихийные бедствия.

За последние два десятилетия в ВОЗ сложилась новая концепция отношения к проблеме дорожно-транспортного травматизма, в которой международная деятельность организации связана с разработкой аналитических и методических материалов в области обеспечения безопасности дорожного движения на основании глобального анализа данных дорожно-транспортной ситуации в странах мира.

В 2004 году ВОЗ совместно с Всемирным банком опубликован **Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма**<sup>95</sup> для достижения странами более высоких показателей безопасности дорожного движения.

Первая глобальная оценка безопасности дорожного движения, проведенная в 2009 году, показала, что почти половину из примерно 1,27 млн человек, ежегодно погибающих в дорожно-транспортных происшествиях, составляют пешеходы, мотоциклисты и велосипе-

---

<sup>95</sup> URL: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/85357/5777701582ruspdf?sequence=1&isAllowed=y> (дата обращения: 24.10.2024).

дисты, то есть уязвимые участники дорожного движения. ВОЗ подготовлен **Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения**<sup>96</sup>, который представляет собой анализ реализации 178 странами мер по обеспечению безопасности дорожного движения. С тех пор ВОЗ на постоянной основе выпускает глобальные доклады. Так, подобные доклады изданы в 2013, 2015, 2018 и 2023 годах.

В 2013 году ВОЗ подготовлен **доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2013 год: «Поддержка десятилетнего действия»**<sup>97</sup>.

В докладе указано, что только 28 стран (охватывающих всего 7% населения мира) имеют всеобъемлющие законы по пяти ключевым факторам риска, в связи с чем необходимо проводить работу по совершенствованию во всем мире законодательства по обеспечению безопасности дорожного движения.

Во всем мире на долю пешеходов приходится 22% от общего числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, а в некоторых странах эта доля достигает двух третей всех погибших в результате ДТП.

В целях мониторинга возможности достижения целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 годов в 2015 году ВОЗ подготовлен **«Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения: поддержка десятилетия действий»**<sup>98</sup>.

В докладе содержится информация о безопасности дорожного движения в 180 странах и указывается, что во всем мире общее число погибших в результате ДТП стабилизировалось на уровне 1,25 млн человек в год, при этом самые высокие показатели смертности в результате ДТП в странах с низким уровнем дохода.

В докладе указывается, что, несмотря на достигнутый прогресс в совершенствовании законодательства о безопасности дорожного движения, темпы изменений слишком медленные и необходимо принять меры для достижения амбициозной цели в области безопасности дорожного движения, отраженной в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года по сокращению вдвое к 2020 году числа погибших и пострадавших в результате ДТП.

В глобальном отчете **«Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2018 год»**<sup>99</sup>, подготовленном ВОЗ, указано, что ежегодное количество погибших в результате ДТП достигло 1,35 млн человек, а травмы в результате ДТП являются основной причиной смертности от ДТП для людей в возрасте от 5 до 29 лет. В тех

<sup>96</sup> URL:<https://www.emro.who.int/press-releases/2009/global-status-report-on-road-safety.html> (дата обращения: 24.10.2024).

<sup>97</sup> URL:[https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/85396/9789241505109\\_eng.pdf?sequence=1](https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/85396/9789241505109_eng.pdf?sequence=1) (дата обращения: 24.10.2024).

<sup>98</sup> URL:<https://www.afro.who.int/publications/global-status-report-road-safety-2015#:~:text=The%20Global%20status%20report%20on,rates%20in%20low%20income%20countries.> (дата обращения: 26.10.2024).

<sup>99</sup> URL:<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> (дата обращения: 24.10.2024).

странах, где был достигнут прогресс, это объясняется должным правовым регулированием отношений в области безопасности дорожного движения. Эти меры способствовали снижению смертности в результате ДТП в 48 странах со средним и высоким уровнем дохода. Однако ни одна страна с низким уровнем дохода не показала снижения общего числа погибших в результате ДТП.

Выводы Глобального отчета о состоянии безопасности дорожного движения за 2018 год включают информацию о том, что еще 22 страны внесли поправки в национальное законодательство по одному или нескольким факторам риска, в 46 странах с населением 3 млрд человек действуют законы, устанавливающие ограничения скоростного режима, соответствующие передовой практике, в 45 странах с населением 2,3 млрд человек приняты законодательные акты в отношении управления ТС в состоянии алкогольного опьянения, в 49 странах, представляющих 2,7 млрд человек, приняты законодательные акты в отношении использования мотоциклетных шлемов, в 105 странах, представляющих 5,3 млрд человек, приняты законодательные акты об использовании ремней безопасности, соответствующие передовой практике, в 33 странах, в которых проживает 652 млн человек, приняты законодательные акты об использовании детских удерживающих систем, только 40 стран внедрились по 7 или 8 приоритетных стандартов безопасности транспортных средств ООН.

Согласно **докладу ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения, опубликованному в 2023 году**<sup>100</sup>, в период с 2010 по 2021 год абсолютное число погибших в ДТП сократилось на 5%, при этом население планеты выросло почти на 1 млрд человек (примерно на 15%).

Тем не менее дорожно-транспортные происшествия остаются глобальным кризисом в области здравоохранения.

В период с 2010 по 2021 год число погибших среди пешеходов возросло на 3% и достигло 274 000, что составляет 23% от общего числа погибших в мире. Смертность среди велосипедистов выросла почти на 20% – до 71 000, что составляет 6% от общего числа погибших в мире.

Согласно докладу ВОЗ Российская Федерация вошла в список 10 стран, снизивших в период реализации первого Десятилетия действий количество погибших на дорогах страны на 50%.

Для оказания помощи странам в деятельности в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения ВОЗ и региональными комиссиями, действующими в консультации с другими партнерами по линии «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими заинтересованными сторонами, подготовлены два **Глобальных плана, охватывающих два Десятилетия действий**

---

<sup>100</sup> URL: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2024> (дата обращения: 19.11.2024).

**по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы<sup>101</sup>, 2021–2030 годы<sup>102</sup>).**

Глобальные планы являются основой для формирования странами новой концепции в отношении необходимости снижения дорожно-транспортного травматизма.

В основу Плана первого Десятилетия действий положены руководящие принципы, которые являются частью безопасного системного подхода. Цель подхода – создать систему дорожного транспорта, которая будет более гибкой в отношении ошибок людей, а также сможет учитывать уязвимость человеческого тела. Его отправным пунктом является признание человеческой ошибки и осознание невозможности полностью избежать ДТП.

План содержит пять основных элементов.

Первый элемент «Управление безопасностью дорожного движения» предусматривает необходимость закрепления страной ведущих учреждений по безопасности дорожного движения, а также разработку национальных стратегий, планов и целевых ориентиров в области БДД.

Задачей реализации второго элемента – «Более безопасные дороги» – является повышение безопасности конструкций защитных дорожных сооружений, а также анализ и оценка дорожной инфраструктуры с целью совершенствования планирования, проектирования, строительства и эксплуатации дорог.

Третий элемент «Более безопасные транспортные средства» предусматривает внедрение современных технологий обеспечения безопасности транспортных средств.

Четвертый элемент «Более безопасный участник дорожного движения» включает необходимость разработки комплексных программ, направленных на изменение правосознания участников дорожного движения.

Пятый элемент «Эффективное реагирование на ДТП» включает необходимость повышения оперативности реагирования соответствующих служб на ДТП с участием пострадавших.

Кроме того, ВОЗ на постоянной основе в помощь странам в принятии соответствующих решений издает информационно-справочные и учебно-методические материалы.

В 2006 году ВОЗ совместно с Программой транспортных исследований и предотвращения травматизма (TRIPP) Индийского технологического института опубликовано учебное пособие **«Профилактика дорожно-транспортного травматизма»<sup>103</sup>**, содержащее информацию о необходимости внедрения мер, направленных на снижение погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях, рекоменда-

---

<sup>101</sup> Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. // Партнерство ООН по дорожной безопасности. URL: [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_russian.pdf?ua=1](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_russian.pdf?ua=1) (дата обращения: 26.10.2024).

<sup>102</sup> URL: [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21321-russian-global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_35&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21321-russian-global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true) (дата обращения: 26.10.2024).

<sup>103</sup> URL: <https://www.who.int/ru/publications/i/item/9241546751> (дата обращения: 24.10.2024).

ции по принимаемым мерам после ДТП, оказанию содействия многосекторальному сотрудничеству, а также реализуемой различными странами политике в области безопасности дорожного движения.

В 2010 году ВОЗ совместно с Национальной администрацией безопасности дорожного движения США подготовлен комплекс учебных материалов **«Совершенствование международных систем данных по безопасности дорожного движения»**<sup>104</sup>, в основу которого легли практические рекомендации для координаторов вопросов безопасности дорожного движения.

В 2012 году ВОЗ совместно с Глобальным альянсом НПО по безопасности дорожного движения (Global Alliance of NGOs for Road Safety) подготовлено руководство для неправительственных организаций **«Пропаганда безопасности дорожного движения и жертв дорожно-транспортного травматизма»**<sup>105</sup>, включающее основные принципы и стратегические подходы в отношении пропаганды безопасности дорожного движения. Руководство освещает практические инициативы, а также содержит советы и тематические исследования со всего мира.

В 2013 году ВОЗ выпустила брошюру **«Безопасность пешеходов: руководство по безопасности дорожного движения для лиц, принимающих решения, и практиков»**<sup>106</sup>, в которой дается оценка проблеме дорожно-транспортного травматизма пешеходов, представлены сведения о количестве погибших и пострадавших среди пешеходов, ключевых факторах риска.

В 2015 году ВОЗ подготовлено руководство **«Десять стратегий обеспечения безопасности детей на дороге»**<sup>107</sup> с рекомендациями по борьбе с основными факторами аварийности: нарушение скоростного режима, управление ТС в состоянии алкогольного опьянения. Кроме того, рекомендации направлены на необходимость профилактики использования шлемов при управлении транспортным средством, детских удерживающих устройств, улучшения видимости детей на дорогах и дорожной инфраструктуры.

В 2016 году ВОЗ подготовлена брошюра **«Реакция после ДТП: поддержка пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий»**<sup>108</sup>, которая содержит информацию о необходимости применения комплексного подхода к оказанию помощи раненым и их семьям после дорожно-транспортных происшествий. Описываются меры оказания помощи после ДТП, приводятся дополнительные примеры из практики различных стран.

---

<sup>104</sup> URL:[https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/197030/9789241549189\\_FacilitatorGuide\\_eng.pdf?sequence=1](https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/197030/9789241549189_FacilitatorGuide_eng.pdf?sequence=1) (дата обращения: 24.10.2024).

<sup>105</sup> URL:[https://www.who.int/iris/bitstream/10665/44854/9/9789244503324\\_rus.pdf?ua=1](https://www.who.int/iris/bitstream/10665/44854/9/9789244503324_rus.pdf?ua=1) (дата обращения: 25.10.2024).

<sup>106</sup> URL:[https://www.who.int/iris/bitstream/10665/79753/10/9789244505359\\_rus.pdf?ua=1](https://www.who.int/iris/bitstream/10665/79753/10/9789244505359_rus.pdf?ua=1) (дата обращения: 25.10.2024).

<sup>107</sup> URL:[https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/162176/WHO\\_NMH\\_NVI\\_15.3\\_eng.pdf?sequence=1](https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/162176/WHO_NMH_NVI_15.3_eng.pdf?sequence=1) (дата обращения: 27.10.2024).

<sup>108</sup> URL:<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/251720/WHO-NMH-NVI-16.9-eng.pdf?sequence=1> (дата обращения: 30.10.2024).

В этом же году ВОЗ подготовлен обзор **«Употребление наркотических средств и безопасность дорожного движения»**<sup>109</sup>, в котором содержится информация о взаимосвязи между концентрацией наркотических средств и риском ДТП, соответствующих пороговых значениях содержания алкоголя в крови, законодательстве и применении эффективных мер по предотвращению управления ТС в состоянии наркотического опьянения.

В 2020 году ВОЗ определила урбанизацию как одну из ключевых проблем общественного здравоохранения XXI века, включая ее негативные аспекты, вспышки инфекций, нездоровый образ жизни и экологические угрозы. В связи с чем был подготовлен отчет **«Потенциал городов в области борьбы с неинфекционными заболеваниями и дорожно-транспортным травматизмом»**<sup>110</sup>, содержащий сведения о состоянии здравоохранения и дорожного травматизма в различных городах мира. В отчете особое внимание уделяется тому, как урбанизация городов и дизайн городской инфраструктуры влияют на безопасность дорожного движения.

Почти 30% всех погибших в результате ДТП получили смертельные травмы в происшествиях с участием двух- и трехколесных транспортных средств (мотоциклы, мопеды, скутеры и электровелосипеды). По мере распространения этих транспортных средств, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, растет и доля погибших в таких ДТП.

Издание того же года **«Руководство по безопасному управлению двух- и трехколесными транспортными средствами с механическим приводом»**<sup>111</sup>, основанное на тематических исследованиях и фактических данных, в том числе из стран с низким и средним уровнем дохода, включает рекомендации по проектированию более безопасных дорог, обеспечению безопасной мобильности для всех участников дорожного движения, разработке стандартов безопасности транспортных средств и мер по улучшению реагирования на дорожно-транспортные происшествия.

В 2023 году ВОЗ совместно с Глобальным альянсом ВОЗ по оказанию помощи пострадавшим и Глобальным альянсом НПО за безопасность дорожного движения выпустила руководство **«Пропаганда неотложной помощи: руководство для неправительственных организаций»**<sup>112</sup>, содержащее пошаговые действия для более эффективной работы НПО, от анализа текущего состояния служб экстренной помощи до использования социальных сетей для обмена информацией. Руководство также включает примеры из практики разных стран мира.

---

<sup>109</sup> URL:<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/249533/WHO-MSD-NVI-2016.01-eng.pdf?sequence=1> (дата обращения: 30.10.2024).

<sup>110</sup> URL: <https://www.who.int/publications/i/item/WHO-NMH-PND-2019-9> (дата обращения: 24.10.2024).

<sup>111</sup> URL:<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/363455/9789240060562-eng.pdf?sequence=1> (дата обращения: 01.11.2024).

<sup>112</sup> URL:<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/366224/9789240064317-eng.pdf?sequence=1> (дата обращения: 01.11.2024).

Согласно данным ВОЗ, использование шлемов снижает риск смертности в дорожно-транспортных происшествиях более чем в шесть раз, риск черепно-мозговой травмы – до 74%. Из-за отсутствия соответствующего нормативного закрепления требований об обязательном использовании шлемов травмы головы являются основной причиной смертности велосипедистов, в особенности в странах с низким и средним уровнем дохода.

Подготовленное в 2023 году издание **«Руководство по использованию шлемов»**<sup>113</sup> содержит рекомендации для разработки нормативных актов и мер, необходимых для увеличения использования безопасных и качественных шлемов.

### **1. Региональное бюро для стран Африки.**

В состав Африканского регионального бюро<sup>114</sup> входят 47 государств-членов<sup>115</sup>. Штаб-квартира бюро находится в Браззавиле (Конго).

Согласно данным отчета **о безопасности дорожного движения в Африканском регионе за 2015 год**<sup>116</sup>, именно в этом регионе самый высокий уровень социального риска – 26,6% – по сравнению с мировым показателем 17,4%. Однако регион является наименее моторизованным: 46,6 транспортных средств на 1000 человек – по сравнению с 510,3 транспортных средств на 1000 человек в европейском регионе.

В отчете дается оценка действующего в странах законодательства, связанного с основными факторами риска: несоблюдение скоростного режима, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, неиспользование шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

#### ***Несоблюдение скоростного режима.***

Несмотря на то, что в большинстве стран региона (93%) действует национальный закон об ограничении скоростного режима, только немногие из них отвечают двум критериям ВОЗ в отношении наилучшей практики законодательства о скоростном режиме в городах: в половине стран действует закон, позволяющий изменять ограничения скорости, и в 44% стран максимальная скорость движения в городах ниже или равна 50 км/ч, что считается наилучшей практикой. Только семь стран региона (Алжир, Буркина-Фасо, Кения, Мадагаскар, Мали, Руанда и Сан-Томе, Принсипи) отвечают обоим критериям.

<sup>113</sup> URL: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/366578/9789240069824-eng.pdf?sequence=1> (дата обращения: 01.11.2024).

<sup>114</sup> URL: <https://www.afro.who.int/> (дата обращения: 13.11.2024).

<sup>115</sup> Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сват, Сейшельские Острова, Сенегал, Сьерра-Леоне, Того, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

<sup>116</sup> URL: [https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/Road\\_Safety\\_AFRO\\_for\\_web.pdf](https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/Road_Safety_AFRO_for_web.pdf) (дата обращения: 13.11.2024).

### ***Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.***

В 95% стран региона действует национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, только в 33 странах этот закон основан на концентрации алкоголя в выдыхаемом воздухе или крови, и только в 8 странах предел концентрации алкоголя в крови установлен в соответствии с рекомендациями ВОЗ и составляет 0,05 г/дл<sup>117</sup> и менее. Только в Алжире установлен предел концентрации алкоголя в выдыхаемом воздухе или крови менее или равный 0,05 г/дл, а для начинающих водителей – менее 0,02 г/дл.

#### ***Использование шлемов.***

Использование мотоциклетного шлема снижает риск ДТП со смертельным исходом на 40%, а риск тяжелых травм – на 70%. В большинстве (93%) стран Африканского региона действует закон об использовании мотоциклетных шлемов, но только в 11 странах он соответствует стандартам ВОЗ. Только 6 стран (Ботсвана, Кабо-Верде, Гана, Мадагаскар, Малави и Свазиленд) отвечают всем критериям наилучшей практики, то есть имеют законодательство и определяют стандарт, в котором показатель выше среди стран со средним уровнем дохода (20%), чем среди стран с низким уровнем дохода (9%).

#### ***Использование ремней безопасности.***

Использование ремней безопасности снижает риск ДТП со смертельным исходом среди водителей и пассажиров, находящихся на передних сиденьях, – на 45-50%, а среди пассажиров, находящихся на задних сиденьях, – на 25%. В 38 странах региона (88%) действует законодательство о ремнях безопасности, в 17 странах (40%) законодательство о ремнях безопасности соответствует передовой практике, то есть распространяется на водителей и пассажиров на переднем и заднем сиденье, причем данный показатель выше среди стран со средним уровнем дохода (45%), чем среди стран с низким уровнем дохода (35%).

#### ***Использование детских удерживающих устройств.***

Вероятность смерти и травматизма детей, находящихся в удерживающих устройствах, значительно ниже, чем детей, не пристегнутых ремнями безопасности, а также ниже, чем детей, использующих ремни безопасности для взрослых. В 15 странах региона (35%) действует законодательство о детских удерживающих устройствах, в 17 странах (40%) детям запрещено находиться на переднем сиденье. В 9 странах действует законодательство, соответствующее передовой практике в отношении детских удерживающих устройств, в частности, ограничивающее нахождение детей младше определенного возраста на переднем сиденье.

В регионе отмечается самый высокий уровень социального риска – 26,6% – по сравнению с мировым показателем 17,4%, а также самый высокий показатель смертности в результате ДТП среди пешеходов – 39%.

---

<sup>117</sup> В отчетах ВОЗ уровень алкоголя в крови измеряется в граммах на децилитр.

Несмотря на низкий уровень автомобилизации в регионе, в ряде стран отмечается увеличение данного показателя. В связи с этим странам региона необходимо ограничить импорт и продажу некачественных ТС.

## **2. Региональное бюро для стран Америки.**

В состав Американского регионального бюро ВОЗ – Региональной Панамериканской организации здравоохранения<sup>118</sup> входят 35 государств-членов<sup>119</sup>. Штаб-квартира бюро находится в Вашингтоне (США).

Согласно данным **отчета о состоянии безопасности дорожного движения в Южной и Северной Америке**<sup>120</sup>, в 2016 году число погибших в ДТП на территории Северной и Южной Америки достигло 154 997 человек<sup>121</sup>.

С 2014 года все больше стран региона внедрили законодательство в области безопасности дорожного движения, Доминиканская Республика и Уругвай приняли законы о борьбе с управлением транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.

Эквадор ввел законодательство об использовании шлемов, Доминиканская Республика – о ремнях безопасности, а Чили – о детских удерживающих устройствах.

Однако в регионе не было принято ни одного нового законодательства в отношении ограничения скоростного режима.

### **Несоблюдение скоростного режима.**

В регионе 93% стран имеют законодательство, ограничивающее скоростной режим, в 15 странах ограничение в городах установлено на уровне 50 км/ч или ниже. Однако только 5 стран (охватывающих 19% населения региона) отвечают всем трем критериям наилучшей практики в области законодательства об ограничении скоростного режима.

### **Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.**

В 30 странах региона из 35 действует законодательство в отношении управления ТС в состоянии алкогольного опьянения, но только в 16 из них предел содержания алкоголя в крови составляет  $\leq 0,05$  г/дл для всего населения, и только в 8 странах предел показателя составляет  $\leq 0,02$  г/дл для начинающих водителей. Важно отметить, что в 5 странах региона для начинающих водителей действует нулевое ограничение на уровень данного показателя.

---

<sup>118</sup> В 1949 году Панамериканская организация здравоохранения (ПАОЗ) и ВОЗ подписали соглашение, согласно которому ПАОЗ стала Американским региональным бюро ВОЗ.

<sup>119</sup> Антигуа и Барбуда, Аргентина, Багамские Острова, Барбадос, Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гаити, Гайана, Гватемала, Гондурас, Гренада, Доминика, Доминиканская Республика, Канада, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия, Соединенные Штаты Америки, Суринам, Тринидад и Тобаго, Уругвай, Чили, Эквадор, Ямайка. Пуэрто-Рико является ассоциированным членом. Франция, Королевство Нидерландов и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии являются государствами-участниками, Португалия и Испания являются государствами-наблюдателями.

<sup>120</sup> URL: [https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=12316:report-road-safety-in-the-americas&Itemid=0&lang=en](https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=12316:report-road-safety-in-the-americas&Itemid=0&lang=en) (дата обращения: 13.11.2024).

<sup>121</sup> URL: <https://iris.paho.org/handle/10665.2/51088> (дата обращения: 13.11.2024).

### ***Использование шлемов.***

В 25 из 35 стран Северной и Южной Америки действует законодательство об использовании шлемов, 7 стран (представляющих 34% населения региона) соответствуют критериям наилучшей практики в области законодательства о шлемах.

### ***Использование ремней безопасности.***

В 28 странах региона из 35 действует законодательство об использовании ремней безопасности, 19 стран соответствуют критериям наилучшей практики, 50% населения региона придерживается передовой практики в отношении законодательства об использовании ремней безопасности.

Количество погибших в результате ДТП увеличилось со 153 714 в 2013 году до 154 997 в 2016 году, в то время как показатель социального риска оставался относительно стабильным (15,9% в 2013 году и 15,6% в 2016 году).

В 10 странах региона количество ДТП с участием уязвимых участников дорожного движения в 2016 году составляло 60%.

Меры по улучшению дорожной инфраструктуры и повышению безопасности транспортных средств должны быть приоритетными, поскольку только 18 стран региона проводят проверку дорожной безопасности в соответствии со Стандартом безопасности транспортных средств ООН.

### **3. Региональное бюро для стран Юго-Восточной Азии.**

В состав регионального бюро ВОЗ для стран Юго-Восточной Азии входят 11 государств-членов – Бангладеш, Бутан, Корейская Народно-Демократическая Республика, Индия, Индонезия, Мальдивские Острова, Мьянма, Непал, Шри-Ланка, Таиланд, Тимор-Лешти. Штаб-квартира бюро находится в Дели (Индия).

На регион Юго-Восточной Азии ВОЗ приходится более четверти всех случаев смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в мире.

Согласно данным **отчета о безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Азии за 2015 год**<sup>122</sup>, ежегодно в регионе Юго-Восточной Азии ВОЗ от дорожно-транспортного травматизма погибает около 316 000 человек, что составляет 25% от общего числа погибших в результате ДТП в мире.

Социальный риск в результате ДТП в регионе Юго-Восточной Азии составляет 17% по сравнению с общемировым показателем 17,4%. Однако внутри региона наблюдаются значительные различия: от 3,5% на Мальдивах до 36,2% в Таиланде.

Показатели смертности среди уязвимых участников дорожного движения в результате ДТП в регионе составляют 50% , а в некоторых странах этот показатель превышает 80%.

---

<sup>122</sup> URL:[https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/Road\\_Safety\\_SEAR\\_4\\_for\\_web.pdf](https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/Road_Safety_SEAR_4_for_web.pdf) (дата обращения: 13.11.2024).

### ***Несоблюдение скоростного режима.***

Из 11 стран-участниц в 5 странах максимальная скорость движения в городах не превышает 50 км/ч, что соответствует передовой практике. Учитывая, что в таких городских районах обычно наблюдается высокая концентрация пешеходов и велосипедистов, скорость выше 50 км/ч является небезопасной.

Только 2 страны региона (Бутан и Мьянма) отвечают 2 законодательным критериям передовой практики ограничения скоростного режима в городах.

### ***Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.***

По данным отчета, только в законодательствах Индии, Таиланда и Тимор-Леста установлен уровень концентрации алкоголя в крови, который меньше или равен 0,05 г/дл, а Бутан – единственная страна в регионе, где установлен более низкий предел для начинающих водителей. При этом ни одна страна не отвечает обоим критериям, которые считаются необходимыми для наилучшей практики.

### ***Использование шлемов.***

Только в 4 странах региона действует национальное законодательство в отношении использования шлемов, распространяющееся на водителей и пассажиров, однако законодательство только 3 стран – Бутана, Таиланда и Тимор-Лесте, в которых проживает 69 млн человек, – отвечает этим критериям в соответствии с передовой практикой.

### ***Использование ремней безопасности.***

По состоянию на 2015 год только в 3 странах региона – Бутане, Индии и Тимор-Лесте – принято законодательство об использовании ремней безопасности, которое распространяется на пассажиров как переднего, так и заднего сиденья в любое время суток.

### ***Использование детских удерживающих устройств.***

Только в Тиморе-Лешти принято законодательство, соответствующее передовой практике в отношении использования детских удерживающих устройств, в частности, запрещающее детям до определенного возраста сидеть спереди, а также законодательство в отношении использования детских удерживающих устройств в зависимости от возраста, веса и/или роста ребенка.

## **4. Европейское региональное бюро.**

В состав Европейского регионального бюро ВОЗ входят 53 государства-члена<sup>123</sup>.

Штаб-квартира бюро находится в Копенгагене (Дания).

Европейское бюро ВОЗ по профилактике неинфекционных заболеваний и борьбе с ними (Бюро по НИЗ)<sup>124</sup>, расположенное в Москве,

<sup>123</sup> Австрия, Азербайджан, Албания, Андорра, Армения, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Израиль, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Казахстан, Кипр, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Молдова, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония.

<sup>124</sup> URL: <https://www.who.int/europe/teams/who-european-office-for-prevention-and-control-of-noncommunicable-diseases-moscow-russian-federation/about-us> (дата обращения: 22.11.2024).

является составной частью Европейского регионального бюро ВОЗ, входящего в состав Отдела страновых программ здравоохранения. Работа Бюро по НИЗ определяется стратегическими целями и участием населения в решении вопросов здравоохранения.

Работа Бюро по НИЗ строится по четырем основным направлениям: политика, эпиднадзор, профилактика и управление. Эти направления соответствуют четырем обязательствам, принятым на заседании высокого уровня Генеральной Ассамблеи ООН по всеобъемлющему обзору и оценке прогресса, достигнутого в области профилактики неинфекционных заболеваний и борьбы с ними: принятие национальных планов, установление национальных целей, проведение мероприятий по снижению риска и укрепление служб здравоохранения по борьбе с НИЗ.

Согласно данным **отчета о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе за 2016 год**<sup>125</sup>, в Европейском регионе ВОЗ ежедневно на дорогах погибает более 220 человек.

В 2016 году в Европейском регионе ВОЗ в результате дорожно-транспортных происшествий погибли 80 559 человек, что составляет 6% от общего числа погибших в ДТП, при этом Европейский регион ВОЗ имеет самый низкий показатель социального риска среди всех регионов ВОЗ – 8,8%.

Дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смертности детей в возрасте 5-14 лет, более 40% погибших на дорогах – пешеходы (25%), велосипедисты (5%) и мотоциклисты (11%).

В отчете дается оценка действующего в странах законодательства, связанного с основными факторами риска: несоблюдение скоростного режима, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, неиспользование шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

#### ***Несоблюдение скоростного режима.***

В 47% стран (24 из 51) действует законодательство об ограничении скоростного режима, включающее ограничение скорости в городах на уровне 50 км/ч или ниже. В то время как в 38 странах из 51 (74%) предельная скорость движения в городах составляет 50 км/ч или менее, в 13 странах предельная скорость движения в городах по-прежнему превышает 50 км/ч.

#### ***Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.***

Показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий при управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, представленные в отчете в 44 странах, варьируются от менее 1 до 39%. (32). Только в 31 стране региона сотрудники полиции уполномочены проверять уровень алкоголя в крови у водителей.

<sup>125</sup> URL: <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289054980> (дата обращения: 13.11.2024).

### ***Использование шлемов.***

Количество погибших мотоциклистов в результате ДТП в Европейском регионе ВОЗ в период с 2010 по 2016 год снизилось с 11,6 до 11,1%. Во всех странах региона действует законодательство, предусматривающее обязательное использование шлемов для водителей двухколесных транспортных средств, однако только в 19 странах эти законы отвечают всем критериям передовой практики.

### ***Использование ремней безопасности.***

В 46 странах действует законодательство об использовании ремней безопасности, что охватывает 94% населения региона.

В 2016 году в результате ДТП в регионе погибли более 80 000 человек. Несмотря на то, что со времени базового показателя в 2010 году смертность в регионе сократилась на 13,4%, этого недостаточно, чтобы компенсировать стремительную автомобилизацию. На долю стран с низким уровнем дохода в регионе на человека приходится 26% ТС, но 70% погибших в результате ДТП приходится именно на эти страны. Каждые 4 из 10 человек, погибших на дорогах, являются уязвимыми участниками дорожного движения.

### **5. Региональное бюро для стран Восточного Средиземноморья.**

В состав регионального бюро ВОЗ для стран Восточного Средиземноморья входят 22 государства-члена<sup>126</sup>. Штаб-квартира бюро находится в Каире (Египет).

Согласно данным **отчета о состоянии безопасности дорожного движения в Восточном Средиземноморском регионе за 2016 год**<sup>127</sup>, в результате ДТП в регионе погибли 120 362 человека, что составляет почти 9% от общего числа погибших в результате ДТП.

При этом Восточный Средиземноморский регион занимает третье место по уровню смертности в результате ДТП среди регионов ВОЗ, несмотря на то что является вторым наименее автомобильным регионом в мире.

В отчете дается оценка действующего в странах законодательства, связанного с основными факторами риска: несоблюдение скоростного режима, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, неиспользование шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

### ***Несоблюдение скоростного режима.***

Согласно данным отчета, все страны-участницы региона имеют национальные законодательства об ограничении скоростного режима, но только четыре из них (Ливан, Сомали, Судан и Тунис) отвечают критериям наилучшей практики. В 7 странах региона ограничение скоростного режима в городах равно или ниже 50 км/ч.

<sup>126</sup> Афганистан, Бахрейн, Джибути, Египет, Иран (Исламская Республика), Ирак, Иордания, Кувейт, Ливан, Ливия, Марокко, Оман, Пакистан, Палестина, Катар, Саудовская Аравия, Сомали, Судан, Сирийская Арабская Республика, Тунис, ОАЭ, Йемен.

<sup>127</sup> URL: <https://applications.emro.who.int/docs/WHOEMHLP123E-eng.pdf?ua=1> (дата обращения: 13.11.2024).

### **Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.**

Во всех странах региона приняты национальные законодательства в отношении управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, в 14 странах не указан предельный уровень алкоголя в крови. Только 4 страны (Ливан, Марокко, Тунис и Объединенные Арабские Эмираты) отвечают критериям наилучшей практики.

#### **Использование шлемов.**

В 17 из 19 стран региона принято законодательство об использовании мотоциклетных шлемов.

#### **Использование ремней безопасности.**

В 17 из 19 стран региона принято законодательство об использовании ремней безопасности, однако только в 8 странах/регионах (Исламская Республика Иран, Ливан, Ливия, Оман, Саудовская Аравия, Тунис, Объединенные Арабские Эмираты, Западный берег реки Иордан и сектор Газа) закон об использовании ремней безопасности соответствует критериям наилучшей практики.

#### **Использование детских удерживающих устройств.**

Только 5 стран/регионов приняли национальное законодательство об использовании детских удерживающих устройств, и только Западный берег реки Иордан и сектор Газа приняли законодательство, соответствующее критериям лучшей практики.

Восточный Средиземноморский регион ВОЗ занимает третье место в мире по уровню смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. В 2016 году на дорогах региона погибли более 120 000 человек.

### **6. Региональное бюро для стран Западной части Тихого океана.**

В состав регионального бюро для стран Западной части Тихого океана входят 37 государств-членов<sup>128</sup>. Штаб-квартира бюро находится в Маниле (Филиппины).

Согласно данным **отчета о состоянии безопасности дорожного движения в Западном Тихоокеанском регионе за 2013 год**<sup>129</sup>, в результате ДТП погибли 323 296 человек, социальный риск в регионе составляет 17,3% с общемировым показателем – 17,4%, 64% погибших в результате ДТП в регионе приходится на уязвимых участников дорожного движения (мотоциклисты – 34% от общего числа погибших, пешеходы – 23%, велосипедисты – 7%).

В отчете дается оценка действующего в странах законодательства, связанного с основными факторами риска: несоблюдение скоростного режима, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, неиспользование шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

<sup>128</sup> Австралия, Американское Самоа, Бруней-Даруссалам, Вануату, Вьетнам, Гуам, Камбоджа, Кирибати, Китай, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Маршалловы Острова, Микронезия, Монголия, Науру, Ниуэ, Новая Зеландия, Новая Каледония, Остров Питкэрн, Острова Кука, Палау, Папуа – Новая Гвинея, Республика Корея, Самоа, САР Гонконг, САР Макао (Китай), Северные Марианские острова, Сингапур, Соломоновы острова, Токелау, Тонга, Тувалу, Уоллис и Футуна, Фиджи, Филиппины, Французская Полинезия, Япония.

<sup>129</sup> URL: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/275424/WPR-2016-DNH-022-eng.pdf?sequence=1> (дата обращения: 13.11.2024).

### ***Несоблюдение скоростного режима.***

Только в 4 странах (Австралия, Маршалловы Острова, Новая Зеландия и Филиппины) действует законодательство, устанавливающее ограничения скоростного режима в городах не более 50 км/ч. В 6 странах (Камбоджа, Острова Кука, Кирибати, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Тонга и Вьетнам) максимальная скорость движения в городах не превышает 50 км/ч.

### ***Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.***

В 3 странах региона (Австралия, Китай и Новая Зеландия) действует законодательство в отношении управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. В 7 странах региона (Острова Кука, Фиджи, Кирибати, Малайзия, Палау, Самоа и Сингапур) действует законодательство в отношении управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, устанавливающее уровень алкоголя в крови выше 0,05 г/дл (в 6 странах – менее или равный 0,08 и в одной – менее или равный 0,1 г/дл).

### ***Использование шлемов.***

9 стран (Австралия, Япония, Малайзия, Новая Зеландия, Папуа-Новая Гвинея, Сингапур, Соломоновы Острова, Тонга и Вьетнам) приняли законодательство по использованию шлемов. Еще в 8 странах (Вануату, Китай, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Маршалловы Острова, Монголия, Республика Корея, Филиппины и Острова Кука) действует законодательство, обязывающее использовать шлемы как водителей, так и пассажиров всех типов мотоциклов и на всех дорогах.

### ***Использование ремней безопасности.***

В 10 странах (Австралия, Китай, Япония, Кирибати, Монголия, Новая Зеландия, Папуа-Новая Гвинея, Филиппины, Республика Корея и Сингапур) в соответствии с передовой практикой действует законодательство, закрепляющее, чтобы все пассажиры ТС (на передних и задних сиденьях) были пристегнуты ремнями безопасности. Еще в 5 странах (Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Самоа и Вьетнам) законодательство об использовании ремней безопасности распространяется только на водителя и пассажиров на переднем сиденье.

### ***Использование детских удерживающих устройств.***

Только в 2 странах (Австралия и Новая Зеландия) принято законодательство, обязывающее использовать детские удерживающие устройства в зависимости от возраста, веса или роста ребенка и одновременно ограничивающее детей младше определенного возраста/роста от поездки на переднем сиденье. Еще в законодательствах 4 стран (Камбоджа, Япония, Кирибати и Сингапур) закреплено, чтобы дети определенного возраста/веса/роста использовали детские удерживающие устройства.

В данном отчете региона отмечено, что только Австралия, Япония и Республика Корея ратифицировали семь приоритетных стандартов безопасности транспортных средств Всемирного форума ООН по унификации правил дорожного движения.





# Организация экономического сотрудничества и развития, ОЭСР

## Organisation for Economic Cooperation and Development, OECD

**Дата основания:** 30 сентября 1961 года

**Штаб-квартира:** Париж (Франция)

**Членство:** 38 стран

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

**Официальный сайт:** <http://www.oecd.org/>



В апреле 1948 года была основана Организация европейского экономического сотрудничества с целью оказания помощи в рамках плана Маршалла по восстановлению Европы после Второй мировой войны.

14 декабря 1960 года в Париже была принята Конвенция Организации экономического сотрудничества и развития<sup>130</sup>, и в 1961 году ОЭСР официально заменила Организацию европейского экономического сотрудничества, состоящую из европейских стран-учредителей ОЕЭС, США и Канады.

**Организация экономического сотрудничества и развития** – международная межправительственная организация, целями которой в соответствии со статьей 1 Конвенции ОЭСР<sup>131</sup> являются повышение устойчивого экономического роста и занятости, а также уровня жизни в странах-членах при сохранении их финансовой стабильности, расширение мировой торговли, оказание содействия в экономическом росте как в странах-членах, так и в странах, не являющихся членами.

В настоящее время в состав ОЭСР входит 38 стран<sup>132</sup>.

Деятельность ОЭСР в области безопасности дорожного движения направлена на анализ и опубликование статистических данных о дорожно-транспортной аварийности как в странах-членах, так и в странах, не являющихся членами<sup>133</sup>. Статистические данные включают в себя информацию о количестве ДТП, погибших и пострадавших в результате ДТП. Кроме того, ОЭСР публикует книги, отчеты, статистические данные,

<sup>130</sup> URL:<https://www.oecd.org/about/document/oecd-convention.htm#:~:text=The%20Convention%20on%20the%20OECD,for%20Economic%20Co%2Doperation%20and> (дата обращения: 16.11.2024).

<sup>131</sup> URL:<https://www.oecd.org/about/document/oecd-convention.htm> (дата обращения: 16.11.2024).

<sup>132</sup> Австралия, Австрия, Азербайджан, Албания, Алжир, Ангилья, Ангола, Андорра, Антигуа и Барбуда, Аргентина, Армения, Аруба, Афганистан, Багамы, Бангладеш, Барбадос, Бахрейн, Беларусь, Белиз, Бельгия, Бенин, Берег Слоновой Кости, Бермуды, Болгария, Боливия, Босния и Герцеговина, Ботсвана, Бразилия, Британские Виргинские Острова, Бруней-Даруссалам, Буркина-Фасо, Бурунди, Бутан, Кабо-Верде, Каймановы Острова, Камбоджа, Камерун, Канада, Кипр, Китай (Народная Республика), Колумбия, Коморские Острова, Конго, Коста-Рика, Куба, Острова Кука, Хорватия, Центрально-Африканская Республика, Чад, Чехия, Чили.

<sup>133</sup> URL:<https://data-explorer.oecd.org/> (дата обращения: 17.11.2024).

рабочие документы и справочные материалы, официально размещаемые в электронной библиотеке (OECD iLibrary).

Структурно ОЭСР состоит из трех основных органов: Совета, комитетов и секретариата<sup>134</sup>.

**Совет** является главным руководящим органом организации, его возглавляет Генеральный секретарь, а в состав входят послы стран-членов.

Ежегодно Совет проводит заседание Совета министров, на котором собираются главы правительств, министры экономики, торговли и иностранных дел стран-членов для мониторинга и определения приоритетов работы, обсуждения глобальных экономических и торговых вопросов.

**Комитеты** созданы по каждому направлению деятельности, членами которых являются профильные эксперты из правительств стран-членов и стран, не являющихся членами.

**Секретариат**, возглавляемый Генеральным секретарем, оказывает поддержку постоянным и основным комитетам.

ОЭСР имеет ряд специализированных органов, включая **Международный транспортный форум**.

**Международный транспортный форум (МТФ)** основан 18 мая 2006 года министрами 43 стран. Предшественником МТФ была Европейская конференция министров транспорта, основанная в 1953 году 16 европейскими государствами<sup>135</sup> с целью координации и рационализации европейского внутреннего транспорта, имеющего международное значение<sup>136</sup>.

Международный транспортный форум — международная межправительственная организация в системе Организации экономического сотрудничества и развития, имеющая мандат на все виды транспорта, действующая как аналитический центр по вопросам транспортной политики и организующая ежегодный глобальный саммит министров транспорта.

В настоящее время в состав МТФ входит 66 стран<sup>137</sup>, включая Российскую Федерацию.

Международный транспортный форум административно интегрирован в ОЭСР, но политически автономен и имеет собственную структуру управления, в которую входят: Совет министров транспорта, Председательство, Совет по управлению транспортом, Совет корпоративного партнерства, комитеты транспортных исследований, оперативная группа, группа по автомобильному транспорту, секретариат.

---

<sup>134</sup> URL:<https://www.oecd.org/about/> (дата обращения: 17.11.2024).

<sup>135</sup> Австрия, Бельгия, Дания, Франция, Германия, Греция, Италия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Испания, Швеция, Швейцария, Турция и Великобритания.

<sup>136</sup> Деятельность Европейской конференции министров транспорта рассмотрена в 1 главе работы.

<sup>137</sup> Австралия, Австрия, Азербайджан, Албания, Аргентина, Армения, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Бразилия, Великобритания, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Израиль, Индия, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Казахстан, Камбоджа, Канада, Китай, Колумбия, Коста-Рика, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Мальта, Марокко, Мексика, Молдова, Монголия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенные Арабские Эмираты, Польша, Португалия, Россия, Румыния, Северная Македония, Сербия, Словакия, Словения, Соединенные Штаты Америки, Тунис, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Швеция, Эстония, Южная Корея, Япония.

*Совет министров транспорта* является высшим руководящим органом МТФ.

*Председательство* на Международном транспортном форуме ежегодно распределяется между странами-участницами.

*Совет по управлению транспортом* состоит из представителей стран-участниц и проводит заседания не реже двух раз в год.

*Совет корпоративного партнерства* является платформой для сотрудничества в области бизнеса, обсуждения глобальных политических дискуссий и перспектив, объединяющей транспортные компании.

*Комитет транспортных исследований* состоит из представителей транспортных министерств и исследовательских компаний стран – членов МТФ, осуществляет надзор за исследовательской деятельностью и разрабатывает программу работы на двухгодичный период.

*Оперативная группа* создана для оказания помощи председательствующей стране в планировании ежегодного саммита.

*Группа по автомобильному транспорту* управляет многосторонней квотой европейских лицензий на грузовые перевозки, контролирует распределение лицензий по странам-участницам и соблюдение правил функционирования квоты.

*Секретариат* находится в ОЭСР, возглавляется Генеральным секретарем и включает в себя отделы исследований и анализа политики, анализа политики и прогнозирования, сотрудничества и встреч на высшем уровне, коммуникаций, а также центральный отдел управления.

Выполняя роль аналитического центра, МТФ предоставляет мировому транспортному сообществу научно обоснованную информацию по вопросам транспортной политики, представляющую собой экономические исследования, сбор статистических данных и анализ политики, проводимой собственным исследовательским центром.

Одним из направлений деятельности МТФ является проведение ежегодных саммитов министров для обсуждения вопросов в области транспорта и промышленности, по итогам которых принимаются официальные декларации.

2 ноября 2023 года в Париже МТФ и ВОЗ подписали Меморандум о взаимопонимании, предусматривающий совместную деятельность в области безопасности дорожного движения, политики в области устойчивого развития транспорта для снижения выбросов, воздействия на здоровье загрязнения воздуха, шума, почвы и воды, связанного с транспортом, торговли подержанными автомобилями<sup>138</sup>.

Сотрудничество охватывает все географические регионы, особое внимание уделяется странам с низким и средним уровнем дохода и расширению существующей деятельности МТФ в Африке.

В частности, соглашение предусматривает создание Центра охраны здоровья и безопасности труда МТФ при поддержке ВОЗ, который будет являться центром сотрудничества между двумя организациями

---

<sup>138</sup> URL: <https://www.itf-oecd.org/itf-summit-2018-transport-safety-and-security> (дата обращения: 17.11.2024).

в проведении совместных исследовательских проектов и мероприятий, а также способствовать обмену данными и информацией<sup>139</sup>.

МТФ публикует ежегодные отчеты по безопасности дорожного движения<sup>140</sup>, представляющие собой обзор показателей безопасности дорожного движения в странах. На основе данных в отчете описываются последние изменения в области БДД в этих странах. Помимо общего отчета публикуются отдельные страновые профильные обзоры по безопасности дорожного движения. Отчеты формируются при помощи Международной базы данных о дорожном движении и дорожно-транспортных происшествиях (IRTAD).

**Международная база данных о дорожном движении и дорожно-транспортных происшествиях (IRTAD)** – это информационная система по сбору и анализу международных данных о дорожно-транспортных происшествиях, основанная в 1988 году.

База данных IRTAD собирает и агрегирует в форме отчетов международные данные о дорожно-транспортных происшествиях, обеспечивая эмпирическую основу для международных сопоставлений и более эффективной политики безопасности дорожного движения.

В настоящее время база данных содержит данные из 32 стран<sup>141</sup>.

Указанные отчеты ежегодно публикуются начиная с 2008 года<sup>142</sup>.

С 2018 года в отчетах IRTAD публикуются общие показатели по странам, приводятся статистические данные по основным факторам риска возникновения ДТП. Показатели социального и транспортного рисков в общих отчетах не публикуются.

---

<sup>139</sup> URL: <https://www.itf-oecd.org/itf-and-world-health-organization-expand-collaboration> (дата обращения: 17.11.2024).

<sup>140</sup> URL: <https://www.itf-oecd.org/road-safety-annual-report> (дата обращения: 17.11.2024).

<sup>141</sup> URL: <https://www.itf-oecd.org/IRTAD> (дата обращения 17.11.2024). Австралия, Австрия, Аргентина, Бельгия, Великобритания, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Израиль, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Канада, Корея, Литва, Люксембург, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Польша, Португалия, Словения, США, Финляндия, Франция, Чехия, Чили, Швейцария, Швеция, Япония.

<sup>142</sup> URL: <https://www.itf-oecd.org/irtad-annual-report-2009> (дата обращения: 20.11.2024).



OECD



# Содружество Независимых Государств, СНГ

## Commonwealth of Independent States, CIS

**Дата основания:** 8 декабря 1991 года

**Штаб-квартиры:**

Москва (Российская Федерация),  
Санкт-Петербург (Российская Федерация),  
Минск (Республика Беларусь)

**Членство:** 9 стран

**Статус Российской Федерации:** имеет членство

**Официальный сайт:** <https://e-cis.info/>



**Содружество Независимых Государств (СНГ)** — международная межправительственная организация, призванная регулировать отношения сотрудничества между некоторыми государствами, входившими ранее в состав СССР.

Создание СНГ прошло через несколько ключевых этапов, начиная с Беловежских соглашений 8 декабря 1991 года. Под руководством лидеров России, Украины и Белоруссии было подписано соглашение о создании СНГ, объявлено о конце существования СССР. Затем последовала Алма-Атинская декларация 21 декабря 1991 года, где представители 11 республик подписали декларацию о целях и принципах СНГ: Армения, Азербайджан, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Молдова, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина. Позже, в 1993 году, к СНГ присоединилась Грузия.

Грузия вышла из СНГ в 2008 году, Украина после 2014 года фактически прекратила участие в деятельности СНГ, Молдова в 2022 году приостановила участие в СНГ и вышла из ряда соглашений по СНГ. Туркменистан является ассоциированным членом СНГ.

Содружество Независимых Государств включает несколько ключевых органов, каждый из которых выполняет свои функции. Основные направления деятельности этих органов охватывают широкий спектр вопросов, включая экономическое, военное и культурное взаимодействие, урегулирование конфликтов и поддержание мира в регионе.

В рамках Содружества Независимых Государств создано 84 органа, в том числе 66 органов отраслевого сотрудничества<sup>143</sup>.

Основные органы Содружества Независимых Государств определены в Уставе СНГ, который был подписан 22 января 1993 года в Минске.

Основные органы СНГ включают Совет глав государств, Совет глав правительств, Исполнительный комитет СНГ, Комиссию по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ, Совет министров

<sup>143</sup> URL: <https://e-cis.info/page/3367/79789/> (дата обращения: 20.11.2024).

иностранных дел, Совет постоянных полномочных представителей государств – участников Содружества при уставных и других органах Содружества, Экономический совет, Экономический Суд СНГ.

*1. Совет глав государств СНГ* – высший орган СНГ, определяет стратегические направления развития СНГ, принимает решения по ключевым вопросам сотрудничества.

*2. Совет глав правительств СНГ* координирует экономическую политику, разрабатывает и реализует совместные программы и проекты.

*3. Исполнительный комитет СНГ* является постоянным исполнительным органом СНГ, обеспечивающим выполнение решений Совета глав государств и Совета глав правительств, координирует работу различных межгосударственных программ.

*4. Комиссия по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ* занимается анализом экономических аспектов сотрудничества между государствами СНГ.

*5. Совет министров иностранных дел СНГ* координирует внешнеполитическую деятельность государств-участников.

*6. Совет постоянных полномочных представителей государств – участников СНГ* при уставных и других органах Содружества обеспечивает постоянное взаимодействие между государствами-участниками и органами СНГ.

*7. Экономический совет СНГ* занимается координацией экономической политики и решением вопросов, связанных с экономическим развитием региона.

*8. Экономический Суд СНГ* решает споры, возникающие между государствами-участниками в экономической сфере.

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения отнесены к ведению отраслевого органа СНГ: Совета министров внутренних дел государств – участников СНГ (СМВД СНГ) и Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ.

К настоящему времени сформировались направления международного сотрудничества государств – участников СНГ, направленные на развитие и укрепление отношений в области безопасности дорожного движения.

### **1. Нормативно-правовое регулирование.**

Деятельность СНГ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется в соответствии с несколькими документами: Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения от 28 марта 1997 года, Соглашение о сотрудничестве министерств внутренних дел в сфере обеспечения безопасности дорожного движения от 24 сентября 1993 года, а также в рамках Комплексного плана мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территориях государств – участников Содружества Независимых Государств в 2024–2028 годах.

Одним из приоритетных направлений деятельности СНГ является разработка и модернизация нормативно-правовых актов. Организация

стремится к унификации правил дорожного движения и стандартов безопасности, что позволяет создать единое правовое пространство для всех стран-участниц, что, в свою очередь, способствует снижению аварийности и повышению уровня безопасности на дорогах.

Примером успешной модернизации на глобальном уровне является участие многих стран СНГ в Венских конвенциях о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах 1968 года, которые способствуют повышению безопасности дорожного движения, унификации правил дорожного движения, стандартизации системы знаков для организации дорожного движения (дорожные знаки, светофоры и дорожная разметка), используемой на международном уровне.

Одной из ключевых задач СНГ является развитие сотрудничества между государствами-членами в различных сферах на региональном уровне, включая правовую. Важным шагом в этом направлении стало принятие *Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения от 28 марта 1997 года*<sup>144</sup>.

В России Конвенция ратифицирована Федеральным законом от 22 июля 2008 года № 134-ФЗ «О ратификации Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения»<sup>145</sup>.

Помимо Российской Федерации Конвенцию ратифицировали еще пять государств – участников СНГ: Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Республика Таджикистан.

Конвенция направлена на создание эффективного механизма взаимодействия между государствами-участниками, обязывает страны признавать решения, принятые по административным правонарушениям в области дорожного движения, устанавливает порядок исполнения решений о наложении административной ответственности, что упрощает процесс взыскания, определяет процедуры обжалования решений, способствует унификации норм и правил, касающихся административных правонарушений в области дорожного движения.

В соответствии с законом о ратификации Конвенции в Российской Федерации органом, ответственным за направление и получение запросов, связанных с реализацией Конвенции, является федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в области внутренних дел. В Министерстве внутренних дел Российской Федерации указанные функции возложены на Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России.

Двустороннее взаимодействие России и Белоруссии в области обеспечения безопасности дорожного движения основывается на ряде нормативно-правовых актов и соглашений, которые регулируют различные аспекты сотрудничества.

---

<sup>144</sup> URL:<https://docs.cntd.ru/document/901732633> (дата обращения: 20.11.2024).

<sup>145</sup> URL:<https://docs.cntd.ru/document/902111477> (дата обращения: 20.11.2024).

Одним из ключевых документов является *Соглашение между Российской Федерацией и Республикой Беларусь о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения от 8 сентября 2022 года*.

Соглашение направлено на осуществление сотрудничества сторон по вопросам взаимного признания и исполнения вступивших в силу решений по таким делам, упрощает юридические процедуры для граждан обеих стран, позволяя им свободно использовать свои национальные водительские удостоверения на территории другой страны.

*Соглашение о сотрудничестве министерств внутренних дел государств — участников Содружества Независимых Государств в области обеспечения безопасности дорожного движения*, подписанное 24 сентября 1993 года<sup>146</sup>, стало значительным шагом к созданию единой системы мер, направленных на повышение безопасности на дорогах. В условиях растущего автомобильного потока и увеличения числа дорожно-транспортных происшествий это соглашение сосредоточено на координации усилий и обмене опытом.

Соглашение включает механизмы для обмена статистической информацией о состоянии дорожно-транспортной ситуации и лучших практиках профилактики ДТП, что позволяет странам оперативно реагировать на изменения и разрабатывать эффективные меры.

## **2. Организация совместных мероприятий.**

Советом Федерации Федерального Собрания РФ совместно с Межпарламентской Ассамблеей государств – участников СНГ с 2007 года проводится международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»<sup>147</sup>, собирающий представителей всех стран СНГ. В последующем конгрессы проводились в 2008, 2010, 2012, 2014 и 2016 годах.

Конгресс является платформой для обмена опытом, обсуждения новых технологий и формирования совместных стратегий для улучшения дорожной ситуации. В ходе конгресса участники обсуждают широкий спектр тем, включая современные технологии в области безопасности дорожного движения, законодательные инициативы, образовательные программы и стратегии по повышению осведомленности населения. Особое внимание уделяется вопросам уязвимых групп, таких как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты, а также разработке эффективных мер по их защите.

Конгресс также служит платформой для презентации успешных практик и инициатив, реализованных в разных странах. Участники обмениваются опытом в области внедрения новых технологий, таких как интеллектуальные транспортные системы.

Кроме того, конгресс акцентирует внимание на необходимости международного сотрудничества для решения глобальных про-

---

<sup>146</sup> URL: <https://docs.cntd.ru/document/1902206?section=text> (дата обращения: 20.11.2024).

<sup>147</sup> URL: [https://iacis.ru/meropriyatiya/meropriyatiya\\_mpa\\_sng/shestoy\\_mezhdunarodnyy\\_kongress\\_bezopasnost\\_na\\_dorogakh\\_radi\\_bezopasnosti\\_zhizni\\_sovmestno\\_s\\_sovetom](https://iacis.ru/meropriyatiya/meropriyatiya_mpa_sng/shestoy_mezhdunarodnyy_kongress_bezopasnost_na_dorogakh_radi_bezopasnosti_zhizni_sovmestno_s_sovetom) (дата обращения: 20.11.2024).

блем безопасности дорожного движения. Важным аспектом является взаимодействие между государственными структурами и частным сектором, что позволяет более эффективно использовать ресурсы и разрабатывать комплексные подходы к решению проблем.

Начиная с 2009 года Совет министров внутренних дел государств – участников СНГ проводит ежегодные заседания, в ходе которых министры внутренних дел обмениваются информацией об оперативной обстановке в государствах – участниках СНГ, возникающих проблемах, приоритетных направлениях сотрудничества в рамках СНГ в борьбе с преступностью и ходе реализации межгосударственных программ.

Детский дорожно-транспортный травматизм остается одной из наиболее актуальных проблем современного общества, требующих комплексного подхода к решению. Привитие детям знаний о правилах поведения на дороге является ключевым аспектом формирования безопасного поведения и предотвращения ДТП с их участием.

В этом контексте особую роль играет общероссийская общественная детско-юношеская организация по пропаганде безопасности дорожного движения *«Юные инспекторы движения» (ЮИД)*, которая осуществляет систематическую работу по воспитанию у детей культуры безопасности на дорогах. К основным направлениям деятельности ЮИД относится проведение образовательных программ, пропаганда безопасности на дорогах, взаимодействие с Госавтоинспекцией и другими организациями для проведения совместных мероприятий и обучения.

ЮИД также реализует образовательные программы, проводит акции и мероприятия, направленные на повышение осведомленности детей о правилах дорожного движения, а также способствует формированию ответственного отношения к безопасности как со стороны самих детей, так и со стороны родителей.

Министерством просвещения Российской Федерации, Министерством внутренних дел Российской Федерации в лице Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации совместно с ЮИД проводится Межгосударственный слет Юных инспекторов движения<sup>148</sup>, который представляет собой значимое событие в области безопасности дорожного движения. Мероприятие организуется с целью обмена опытом, развития сотрудничества и повышения уровня знаний о правилах дорожного движения среди молодежи, в нем принимают участие представители из различных регионов Российской Федерации и стран СНГ.

Слет ЮИД включает в себя разнообразные программы и активности, направленные на формирование у детей и подростков навыков безопасного поведения на дороге. Участники мероприятия имеют возможность участвовать в конкурсах, семинарах и мастер-классах,

---

<sup>148</sup> URL: <https://юидроссии.пф/events/mezhgosudarstvennyj-slyot-yuid/?ysclid=m1yu9wxi56440296212> (дата обращения: 20.11.2024).

где они могут продемонстрировать свои знания и умения в области дорожной безопасности. Программа слета также включает обсуждение актуальных проблем, связанных с детской дорожно-транспортной аварийностью, и разработку рекомендаций по улучшению образовательных программ в данной области.

### **3. Взаимодействие на экспертном уровне в двух-, многостороннем форматах.**

Двустороннее взаимодействие в области безопасности дорожного движения представляет собой важный аспект международного сотрудничества, направленный на снижение числа дорожно-транспортных происшествий и повышение уровня безопасности на дорогах. В условиях глобализации и увеличения объемов транспортных потоков, особенно между соседними государствами, необходимость координации усилий становится особенно актуальной.

Одним из ключевых направлений такого взаимодействия является безопасность дорожного движения. В рамках этой сферы особое внимание уделяется деятельности *Бюро по координации борьбы с организованной преступностью и иными опасными видами преступлений на территории государств – участников СНГ (БКБОП)* – межгосударственный орган, созданный для координации усилий правоохранительных органов стран СНГ в борьбе с транснациональной организованной преступностью.

Основные направления деятельности БКБОП заключаются в сборе и анализе информации о деятельности организованных преступных групп, их структуре, методах работы, а также о новых видах преступлений, в разработке и координации совместных оперативно-розыскных мероприятий по пресечению деятельности организованных преступных групп, в том числе по борьбе с незаконным оборотом наркотиков, оружия, контрабандой, а также по борьбе с киберпреступностью, обучении и повышению квалификации сотрудников правоохранительных органов стран СНГ по вопросам борьбы с организованной преступностью, разработке и совершенствовании законодательства стран СНГ в сфере борьбы с организованной преступностью, а также в сотрудничестве с международными организациями, занимающимися борьбой с организованной преступностью, такими как Интерпол, Европол, ООН.

В рамках своей деятельности по борьбе с организованной преступностью БКБОП также принимает участие в обеспечении безопасности дорожного движения. Бюро участвует в борьбе с незаконным оборотом транспортных средств, их контрабандой, а также с использованием транспортных средств для совершения других преступлений, принимает участие в борьбе с подделкой документов, необходимых для регистрации и эксплуатации транспортных средств, координирует действия правоохранительных органов стран СНГ по предотвращению и пресечению преступлений, связанных с дорожным движением.

#### **4. Информационный обмен.**

Немаловажным направлением на региональном уровне является взаимодействие в рамках Комплексного плана мероприятий, направленного на повышение безопасности дорожного движения в странах СНГ на период с 2024 по 2028 год. План включает в себя комплекс организационно-правовых и организационно-практических мероприятий в рассматриваемой области. В дополнение к этому предусмотрена реализация мероприятий, направленных на совершенствование информационного и научного обеспечения деятельности правоохранительных органов, а также на повышение кадрового потенциала сотрудников дорожно-патрульной службы.

В основе комплекса мер, предусмотренных Планом, лежат предложения Министерства внутренних дел стран Содружества по повышению безопасности дорожного движения в государствах – участниках СНГ.

#### **5. Научное сотрудничество.**

Развитию и укреплению научного сотрудничества способствует приобретение образовательными и научными организациями государств – участников СНГ статуса базовых организаций в определенной сфере деятельности.

Базовые организации СНГ представляют собой специализированные структуры, созданные для координации и реализации совместной деятельности государств-участников в различных областях. Основной целью формирования таких организаций является углубление интеграционных процессов, содействие развитию взаимовыгодного сотрудничества и обеспечение эффективного взаимодействия между государствами в рамках СНГ.

Базовые организации создаются в соответствии с конкретными направлениями деятельности, которые определяются потребностями и интересами стран-участников. К числу основных направлений можно отнести экономическое сотрудничество, безопасность, культурное взаимодействие, научно-техническое сотрудничество, а также вопросы экологии и охраны окружающей среды.

В рамках Содружества Независимых Государств созданы 106 базовых организаций государств – участников СНГ в различных областях и направлениях сотрудничества<sup>149</sup>.

Базовые организации действуют в 8 государствах – участниках СНГ, в том числе в Российской Федерации – 83, в Республике Беларусь – 13, в Республике Казахстан – 4, в Республике Таджикистан – 3, в Республике Армения, Республике Узбекистан и Украине – по 1.

В области безопасности дорожного движения в странах СНГ нет организации с данным статусом. С 2024 года прорабатывается вопрос о придании статуса базовой организации СНГ Научному центру БДД МВД России и Орловскому юридическому институту МВД России имени В.В. Лукьянова.

Научное сотрудничество между странами СНГ представляет собой важный аспект интеграции и развития научной сферы.

<sup>149</sup> URL: <https://e-cis.info/page/3654/121440/> (дата обращения: 20.11.2024).

Так, например, Санкт-Петербургским университетом МВД России с организациями стран – участников СНГ заключены протоколы о сотрудничестве в области научной и образовательной деятельности с Академией Полиции МВД Азербайджанской Республики, Образовательным комплексом МВД Республики Армения, Академией МВД Республики Беларусь, учреждением образования «Могилевский институт Министерства внутренних дел Республики Беларусь», Академией МВД Республики Узбекистан, Академией МВД Киргизской Республики имени генерал-майора милиции Э.А. Алиева, Академией МВД Республики Таджикистан, Костанайской Академией МВД Республики Казахстан имени Шракбека Кабылбаева, Карагандинской академией МВД Республики Казахстан имени Баримбека Бейсенова, Алматинской академией МВД Республики Казахстан имени Макана Есбулатова, Актюбинским юридическим институтом МВД Республики Казахстан имени Малкеджара Букенбаева<sup>150</sup>.

Сотрудники перечисленных образовательных организаций участвуют в совместных научных конференциях, семинарах, стажировках, тренингах, круглых столах по наиболее актуальным вопросам правоохранительной деятельности, на постоянной основе производится обмен учебными, учебно-методическими и научными изданиями.

Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России также осуществляет взаимодействие с рядом зарубежных образовательных организаций, в числе которых: Академия МВД Республики Беларусь, Алматинская академия МВД Республики Казахстан имени Макана Есбулатова, Карагандинская академия МВД Республики Казахстан имени Баримбека Бейсенова, Могилевский институт МВД Республики Беларусь, Академия МВД Республики Таджикистан, Институт повышения квалификации и переподготовки Следственного комитета Республики Беларусь.

Одним из ключевых институтов, способствующих развитию научного сотрудничества в рамках СНГ, является Научно-консультативный совет Содружества Независимых Государств (НКС СМВД СНГ). Данный орган играет важную роль в координации научных исследований, обмене знаниями и опытом, а также в разработке совместных программ и инициатив.

Научно-консультативный совет был создан в 1992 году с целью содействия научному сотрудничеству между государствами-участниками СНГ. В состав совета входят представители научных организаций, академий наук и высших учебных заведений стран СНГ. Основной задачей НКС является разработка рекомендаций по важнейшим направлениям научной деятельности, а также обеспечение взаимодействия между учеными и исследовательскими учреждениями.

НКС СМВД СНГ выполняет несколько ключевых функций: способствует выработке согласованных подходов к проведению исследований в приоритетных областях, организует конференции, семинары и круглые столы, инициирует создание совместных исследовательских проектов.

---

<sup>150</sup> URL: [https://xn--b1agajc0ayikbb.xn--b1aew.xn--p1ai/Universitet/Mezhdunarodnoe\\_sotrudnichestvo](https://xn--b1agajc0ayikbb.xn--b1aew.xn--p1ai/Universitet/Mezhdunarodnoe_sotrudnichestvo) (дата обращения: 20.11.2024).



ТӨУЕЛСІЗ МЕМЛЕКЕТТЕР  
ДОСТАСТЫҒЫ МЕМЛЕКЕТТЕРІ  
БАСШЫЛАРЫ КЕҢЕСІНІҢ ОТЫРЫСЫ  
2022 ЖЫЛҒЫ 14 ҚАЗАН, АСТАНА

ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА  
ГЛАВ ГОСУДАРСТВ СОДРУЖЕСТВА  
НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ  
АСТАНА, 14 ОКТЯБРЯ 2022 ГОДА



ADB

R I K I S I  
2007-2008 Regional Knowledge Sharing Initiative

第七届

中亚区域经济合作

Embracing Digital Technology  
for Sustainable Economic Development

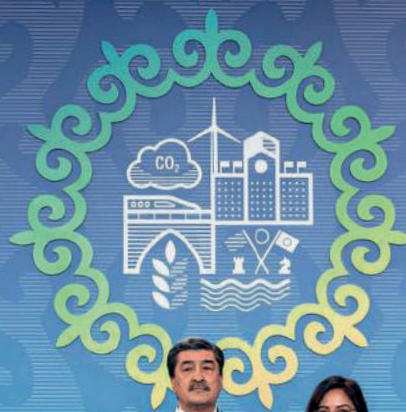


23rd CAREC MINISTERIAL CONFERENCE  
7-8 NOVEMBER 2024, ASTANA, KAZAKHSTAN



23-Я МИНИСТЕРСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЦАРЭС  
7-8 НОЯБРЯ 2024 Г., АСТАНА, КАЗАХСТАН

BUILDING A MORE  
INTEGRATED  
AND RESILIENT  
CAREC REGION



ФОРМИРОВАНИЕ БОЛЕЕ  
ИНТЕГРИРОВАННОГО  
И УСТОЙЧИВОГО  
РЕГИОНА ЦАРЭС



KELLY HIBO

KAMOLA SABIROVA

# Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ЦАРЭС

## Central Asia Regional Economic Cooperation, CAREC

---

**Дата основания:** 1997 год

---

**Штаб-квартира:** Мандалуйонг (Филиппины)

---

**Членство:** 11 стран

---

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

---

**Официальный сайт:** <https://www.carecprogram.org/>

---



**Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество** – межправительственная организация, направленная на содействие экономическому развитию и сотрудничеству между странами Центральной, Южной и Восточной Азии. В настоящее время в состав ЦАРЭС входят 11 стран: Азербайджан, Афганистан, Грузия, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

Основные цели программы ЦАРЭС включают улучшение инфраструктуры, которое направлено на развитие транспортных коридоров, энергетических сетей и торговых связей, содействие торговле, в том числе упрощение процедур торговли и снижение барьеров, экономическую интеграцию, включающую углубление экономических связей между странами-участницами, а также поддержку социально-экономического роста и стабильности в регионе.

В рамках работы по обеспечению безопасности дорожного движения ЦАРЭС активно взаимодействует с правительствами стран-членов, международными организациями и частным сектором. Особенно активно организация работает с Азиатским банком развития, который является ключевым партнером ЦАРЭС в финансировании проектов по развитию инфраструктуры, в том числе и в сфере дорожной безопасности.

Безопасность дорожного движения является важной составляющей транспортных инициатив ЦАРЭС. В реализации этих задач организация опирается на комплексный подход, включающий в себя не только технические, но и социально-экономические аспекты.

Также ЦАРЭС осуществляет широкую просветительскую работу, направленную на повышение осведомленности о правилах дорожного движения и важности соблюдения техники безопасности. Проводятся тренинги для водителей, пешеходов, велосипедистов и других участников дорожного движения. Особое внимание уделяется формированию культуры безопасности у детей и подростков. ЦАРЭС создает инфор-

мационные материалы, проводит кампании в СМИ и социальных сетях, а также организует конкурсы и акции, посвященные безопасности дорожного движения.

Для повышения уровня безопасности дорожного движения стран – членов ЦАРЭС и достижения общемировой цели по сокращению погибших в ДТП в 2015 году на 15-й Министерской конференции ЦАРЭС (Улан-Батор) принята **Региональная стратегия безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС на 2017–2030 годы**<sup>151, 152</sup>.

Общая цель региональной стратегии заключается в сокращении количества смертельных случаев в автодорожных коридорах ЦАРЭС на 50% к 2030 году по сравнению с 2010 годом, что, по оценкам, способно привести к сохранению 23 000 жизней и предотвращению 250 000 серьезных травм ежегодно.

Региональная стратегия включает пять основных направлений: управление в области обеспечения безопасности дорожного движения, более безопасные дороги, более безопасные транспортные средства, более безопасные участники дорожного движения, помощь после ДТП.

В некоторых странах ЦАРЭС разработаны национальные стратегии и планы по безопасности дорожного движения: Национальная стратегия безопасности дорожного движения Грузии<sup>153</sup>, Национальная стратегия безопасности дорожного движения Кыргызстана<sup>154</sup>, Концепция обеспечения безопасности дорожного движения Узбекистана<sup>155</sup>.

Для достижения максимальной эффективности региональная стратегия должна быть интегрирована с национальными стратегиями стран ЦАРЭС. Реализовать это возможно с помощью учета проблем и вызовов, с которыми сталкивается каждая страна, что позволит адаптировать региональные инициативы к местным условиям. Важным аспектом является создание единой базы данных о дорожно-транспортных происшествиях и нарушениях правил дорожного движения, что обеспечит более эффективный анализ ситуации и выработку совместных мер.

Поскольку во всем регионе ЦАРЭС национальные стандарты проектирования дорог утратили актуальность с точки зрения инженерных принципов безопасности дорожного движения, необходимо усовершенствовать текущие технические стандарты проектирования дорог и привести их в соответствие с международной практикой.

В рамках проекта по улучшению инфраструктуры в нескольких странах региона (Казахстан, Узбекистан) уже модернизированы ключевые транспортные коридоры, что позволило улучшить качество дорог и снизить дорожно-транспортный травматизм.

---

<sup>151</sup> Далее также – Региональная стратегия, Региональная стратегия ЦАРЭС.

<sup>152</sup> URL: [https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/228011/crec-road-safety-2017-2013-ru\\_0.pdf](https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/228011/crec-road-safety-2017-2013-ru_0.pdf) (дата обращения: 16.08.2024).

<sup>153</sup> URL: [https://resources.irap.org/CRM/Europe\\_and\\_Russia/Georgia/2022-25\\_Georgia\\_National\\_Road\\_Safety\\_Strategy.pdf?\\_ga=2.140203763.1953497863.1692051017-263816062.1690758704&\\_gl=1\\*1w85i66\\*\\_ga\\*MTMxOTgzNTI2MS4xNzI3ODY2NTkx\\*\\_ga\\_HK6PSM29PR\\*MTcyNzg2NjU5MC4xLjAuMTcyNzg2NjU5MC4wLjAuMA](https://resources.irap.org/CRM/Europe_and_Russia/Georgia/2022-25_Georgia_National_Road_Safety_Strategy.pdf?_ga=2.140203763.1953497863.1692051017-263816062.1690758704&_gl=1*1w85i66*_ga*MTMxOTgzNTI2MS4xNzI3ODY2NTkx*_ga_HK6PSM29PR*MTcyNzg2NjU5MC4xLjAuMTcyNzg2NjU5MC4wLjAuMA) (дата обращения: 23.08.2024).

<sup>154</sup> URL: <https://cbd.minjust.gov.kg/159939/edition/1229948/ru> (дата обращения: 23.08.2024).

<sup>155</sup> URL: <https://lex.uz/acts/3743455> (дата обращения: 23.08.2024).

ЦАРЭС разработало и внедрило в регионе ряд стандартов и регламентов, направленных на повышение безопасности дорожного движения. Например, разработаны стандарты для строительства и обслуживания дорог, а также для обучения водителей.

Также ЦАРЭС разработало программы обучения и повышения квалификации для работников дорожной отрасли. Специалисты ЦАРЭС на постоянной основе проводят тренинги по повышению квалификации для водителей, сотрудников дорожно-патрульной службы, проектировщиков, строителей дорог. Тренинги помогают работникам дорожной отрасли повысить свою квалификацию и получить новые знания о современных методах обеспечения безопасности дорожного движения.

В Казахстане проведена модернизация участка дороги Алматы-Хоргос путем расширения проезжей части, установки современных ограждений, обновления дорожной разметки и освещения. Также был проведен ряд мероприятий по обучению водителей и пешеходов правилам дорожного движения, что способствовало снижению аварийности на этом участке дороги на 15%.

В Узбекистане ЦАРЭС участвовало в проектах по внедрению интеллектуальных систем управления движением. Например, в Ташкенте установлена система автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения. Система использует камеры, которые фиксируют превышение скорости, проезд на красный свет, нарушение правил парковки и т. д.

В Кыргызстане (Бишкек) ЦАРЭС реализовало проект по улучшению дорожной инфраструктуры путем установки новых светофоров с таймером обратного отсчета. Также были модернизированы пешеходные переходы, установлены пандусы для инвалидов и знаки, предупреждающие о пешеходном переходе.

В рамках проекта по модернизации автодороги Ашхабад-Туркменбаш проведена реконструкция дорожного покрытия, установлены новые дорожные знаки и освещение, а также оборудованы площадки для отдыха водителей.

В Азербайджане проблема перегрузки большегрузных транспортных средств решается с помощью автоматизированных станций взвешивания, на которых перегруженные транспортные средства обнаруживаются автоматически и штрафуются электронной системой дорожной полиции. Еще одна инициатива, предпринятая правительством Азербайджана в первой половине 2021 года, – разработка и реализация программы утилизации автомобилей. Она направлена на повышение безопасности дорожного движения и улучшение состояния окружающей среды, а также на поощрение местного автомобилестроения к утилизации устаревших, технически небезопасных и экологически непригодных транспортных средств.

Значительную часть погибших и раненых в ДТП в странах ЦАРЭС представляют уязвимые участники дорожного движения, а пешеходы составляют большинство из них. Для этого в контексте пропаганды

предлагается проводить мероприятия, касающиеся использования ремней безопасности, шлемов и детских удерживающих устройств.

Большая часть ТС на дорогах региона – коммерческие транспортные средства, осуществляющие внутренние и международные перевозки грузов и пассажиров. Таким образом, характер эксплуатации коммерческих транспортных средств оказывает существенное влияние на безопасность дорожного движения в регионе.

Некоторые из наиболее важных факторов в этом отношении включают регулирование рабочего времени водителей и времени на отдых, вопросы технического обслуживания транспортных средств.

В регионе ЦАРЭС положения, касающиеся этих аспектов коммерческих транспортных средств, не унифицированы. Для этого необходимо провести анализ действующего законодательства стран-членов, регулирующего использование коммерческих транспортных средств, для определения слабых аспектов в системах, которые необходимо устранить для повышения стандартов эксплуатации парка коммерческих транспортных средств.

В Афганистане отсутствует нормативное закрепление, запрещающее водителям использовать мобильные телефоны во время управления транспортным средством. Водители и пассажиры мотоциклов обязаны носить шлемы, но специальный технический стандарт для мотоциклетных шлемов отсутствует. Существуют значительные проблемы в законодательстве в области безопасности дорожного движения, поскольку ряду правовых актов более 60 лет.

В Таджикистане ЦАРЭС организовало ряд обучающих программ для водителей и пешеходов, а также информационные кампании, направленные на повышение осведомленности о безопасном поведении на дорогах. Эти программы включали практические занятия по вождению, тренинги по оказанию первой помощи и лекции по правилам дорожного движения.

В связи с протяженностью дорожной сети в регионе, значительная часть автодорог проходит через сельские территории, где качество пунктов и служб первой неотложной медицинской помощи существенно ниже, чем в городских центрах и крупных населенных пунктах. Центры неотложной помощи в удаленных районах необходимы не только для оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, но и для обслуживания местного населения.

ЦАРЭС также оказывает информационную помощь странам, заключающуюся в подготовке соответствующих рекомендаций.

В «Руководстве ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения: Аудит безопасности дорожного движения» содержатся практические рекомендации при проведении аудита. В «Руководстве по безопасности дорожного движения ЦАРЭС: Более безопасные дорожные работы» представлены передовые методы организации дорожных работ, рекомендации по повышению безопасности дорожного движения. «Руководство по безопасности дорожного движения ЦАРЭС: Управление рисками на дорогах» описывает, как

дорожные службы ЦАРЭС могут выявлять придорожные риски, исследовать их и внедрять эффективные меры по повышению безопасности. В руководстве описываются три группы барьеров безопасности и предлагаются варианты более безопасной придорожной инфраструктуры. В «Руководстве по безопасности дорожного движения ЦАРЭС: Безопасность пешеходов» основное внимание уделяется обеспечению безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения.

ЦАРЭС регулярно проводит семинары и конференции, где участники могут обмениваться опытом и лучшими практиками в области безопасности дорожного движения.

Первый семинар по безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС прошел в 2016 году в Бангкоке (Таиланд), в котором приняли участие представители стран – членов ЦАРЭС, частного сектора, неправительственных организаций и партнеров по развитию для обсуждения региональной стратегии по повышению безопасности дорог ЦАРЭС.

В дальнейшем проведен ряд национальных семинаров по безопасности дорожного движения, технике безопасности на дорогах.

В апреле 2024 года в городе Алматы (Казахстан) в рамках 21-го заседания Координационного совета по транспортному сектору ЦАРЭС проведены национальные и региональные тренинги по вопросам инженерного обеспечения безопасности дорожного движения, образования и осведомленности, безопасности уязвимых участников дорожного движения.

## ГЛАВА 2. МЕЖДУНАРОДНЫЕ НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, ФОРМИРУЮЩИЕ ПОВЕСТКУ ДНЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

### Глобальный альянс НПО по безопасности дорожного движения

### Global Alliance of NGOs for Road Safety

---

**Дата основания:** 2011 год

---

**Штаб-квартира:** Цюрих (Швейцария)

---

**Членство:** 358 НПО

---

**Статус Российской Федерации:** имеет членство (НПО «ДБО»)

---

**Официальный сайт:** <http://www.roadsafetyngos.org/>

---



Глобальный альянс НПО по безопасности дорожного движения<sup>156</sup> – некоммерческая организация, объединяющая неправительственные организации, которые реализуют программы и продвигают инициативы в области безопасности дорожного движения по всему миру.

В мае 2009 года в Брюсселе ВОЗ провела первую глобальную встречу НПО с 70 организациями из 40 стран, выступающих за безопасность дорожного движения. По результатам встречи принята Брюссельская декларация<sup>157</sup>, предусматривающая концепцию и план действий по обеспечению безопасности дорожного движения для неправительственных организаций.

В ноябре 2009 года Брюссельская декларация была представлена НПО на Первой глобальной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Москве<sup>158</sup>.

В 2011 году ВОЗ организовала вторую глобальную встречу НПО в Вашингтоне, посвященную оказанию помощи пострадавшим в ДТП. На встрече была представлена платформа для альянса НПО по безопасности дорожного движения<sup>159</sup>.

В последующем были организованы встречи в 2013 году в Анталье (Турция), в 2015 году в Марракеше (Марокко), в рамках которых со-

---

<sup>156</sup> Далее также – Глобальный альянс.

<sup>157</sup> URL: [https://www.pedestrians-int.org/images/IFP/pdf/key\\_doc/NGO\\_Brussels\\_Declaration.pdf/](https://www.pedestrians-int.org/images/IFP/pdf/key_doc/NGO_Brussels_Declaration.pdf/) (дата обращения: 23.10.2024).

<sup>158</sup> URL: [https://web.archive.org/web/20131214042736/http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/activities/ngos/en/](https://web.archive.org/web/20131214042736/http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/activities/ngos/en/) (дата обращения: 23.10.2024).

<sup>159</sup> URL: [https://web.archive.org/web/20090724110817/http://www.who.int/roadsafety/hongovernmental\\_network/en/](https://web.archive.org/web/20090724110817/http://www.who.int/roadsafety/hongovernmental_network/en/) (дата обращения: 23.10.2024).

вместно с ВОЗ подготовлено руководство по информационно-пропагандистской деятельности для НПО, представлен стратегический план на 2014–2018 годы.

Деятельность Глобального альянса в обеспечении безопасности дорожного движения в основном имеет пропагандистскую направленность.

Так, например, созданы проекты «Более безопасное управление велосипедом» (основана на передовом опыте Нидерландов и Дании) и «Оказание первой помощи в Колумбии» (проект по привлечению членов сообщества к оказанию первой помощи и пропаганде неотложной помощи в сельских районах Колумбии)<sup>160</sup>.

В 2014 году ВОЗ принята Детская Декларация по безопасности дорожного движения и совместно с Глобальным альянсом проводится программа #SaveKidsLives, которая направлена на решение проблем детского дорожно-транспортного травматизма<sup>161</sup>.

Помимо прочего, Глобальный альянс проводит ряд мероприятий в рамках Глобальной недели безопасности дорожного движения ООН – глобальная кампания по безопасности дорожного движения, проводимая раз в два года под эгидой ВОЗ.

НПО, входящие в состав Глобального альянса и занимающиеся безопасностью дорожного движения, работают в рамках пяти направлений Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030: мультимодальные транспортные системы, безопасная дорожная инфраструктура, безопасные транспортные средства, оказание помощи пострадавшим в ДТП и безопасное использование дорог<sup>162</sup>.

6 декабря 2023 года Глобальный альянс опубликовал стратегический план на период 2024–2030 годов<sup>163</sup>, который представляет собой комплексный документ, направленный на улучшение безопасности на дорогах по всему миру через активное сотрудничество неправительственных организаций, правительств и международных организаций. Основная цель плана заключается в снижении числа дорожно-транспортных происшествий.

Стратегический план включает несколько ключевых направлений деятельности. Во-первых, он акцентирует внимание на повышении осведомленности о проблемах безопасности дорожного движения, что реализуется с помощью проведения кампаний, направленных на информирование общественности о рисках, связанных с дорожным движением, и важности соблюдения правил дорожного движения. Так, например, НПО организуют акции, семинары и образовательные программы для различных целевых групп, включая детей, подростков и водителей ТС.

---

<sup>160</sup> URL: <https://safercycling.roadsafetyngos.org/> (дата обращения: 23.10.2024).

<sup>161</sup> URL: [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/un-road-safety-week/child-declaration---en---final.pdf?sfvrsn=eacfb52f\\_3](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/un-road-safety-week/child-declaration---en---final.pdf?sfvrsn=eacfb52f_3) (дата обращения: 23.10.2024).

<sup>162</sup> URL: <https://www.roadsafetyngos.org/about/about-road-safety/ngo-response/> (дата обращения: 23.10.2024).

<sup>163</sup> URL: [https://www.roadsafetyngos.org/about/about-us/strategic-plan/?mc\\_cid=3eac2ebc35&mc\\_eid=4b45d8ede9](https://www.roadsafetyngos.org/about/about-us/strategic-plan/?mc_cid=3eac2ebc35&mc_eid=4b45d8ede9) (дата обращения: 13.12.2024).

Во-вторых, план подчеркивает необходимость лоббирования изменений в законодательстве и внедрения более строгих стандартов безопасности.

Третьим важным направлением является сотрудничество с международными организациями и другими заинтересованными сторонами. Альянс стремится создать сеть партнерств для обмена опытом и лучшими практиками. Например, сотрудничество с ВОЗ и другими международными учреждениями позволяет объединять усилия для разработки программ и инициатив, направленных на снижение смертности на дорогах.

Кроме того, стратегический план включает в себя использование данных и исследований для разработки эффективных стратегий. На основе этих данных НПО разрабатывают рекомендации и программы, направленные на решение конкретных проблем.

В настоящее время Альянс представляет 358 членов НПО из более чем 100 стран, от Российской Федерации – **НПО «Движение без опасности»**<sup>164</sup>.

«Движение без опасности» является одной из активных организаций, входящих в Глобальный альянс НПО по безопасности дорожного движения. Основная цель этой организации заключается в снижении числа дорожно-транспортных происшествий и повышении безопасности на дорогах через пропагандистские мероприятия и сотрудничество с различными заинтересованными сторонами.

Организация активно занимается образовательной деятельностью, проводя кампании по повышению осведомленности о правилах дорожного движения и рисках, связанных с дорожным движением. Организует семинары, тренинги и мероприятия для различных групп населения, включая детей, подростков и водителей.

Сотрудничество с международными организациями также играет важную роль в деятельности «Движения без опасности». Организация обменивается опытом и лучшими практиками с другими НПО и учреждениями, что позволяет разрабатывать более эффективные программы и инициативы по безопасности дорожного движения. Это сотрудничество помогает привлекать внимание к проблемам безопасности на глобальном уровне и разрабатывать комплексные подходы к их решению.

---

<sup>164</sup> URL: <https://bezntp.ru/bezntp/ru/> (дата обращения: 13.12.2024).

# Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения

## Global Road Safety Partnership, GRS

---

**Дата основания:** 1999 год

---

**Штаб-квартира:** Женева (Швейцария)

---

**Членство:** 18 организаций-партнеров

---

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

---

**Официальный сайт:** <https://www.grsproadsafety.org/>

---



GLOBAL  
**ROAD SAFETY**  
PARTNERSHIP

Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения<sup>165</sup> – некоммерческая организация, созданная под эгидой Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца<sup>166</sup> и реализующая программы в области безопасности дорожного движения.

В Докладе о мировых катастрофах за 1998 год Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца одной из первых затронула вопрос о высоких показателях смертности и травматизма в результате ДТП на глобальном уровне.

После опубликования доклада МФОККиКП Всемирным банком и Министерством международного развития Великобритании принято решение о создании Глобального партнерства по безопасности дорожного движения с целью объединения усилий правительств и государственных структур, частного сектора и гражданского общества для решения проблем в области безопасности дорожного движения, в особенности в странах с низким и средним уровнем дохода.

Деятельность Глобального партнерства направлена на повышение осведомленности о безопасности дорожного движения, а концепция основана на том, чтобы усилия отдельных организаций и правительств, направленные на повышение безопасности дорожного движения в развивающихся странах и странах с переходной экономикой, имели положительный результат.

Структурно Глобальное партнерство состоит из Руководящего и Исполнительного комитетов.

**Руководящий комитет** состоит из всех членов партнерства, проводит ежегодные заседания для избрания новых членов Исполнительного комитета, официального утверждения отчетности, а также предоставления обратной связи и рекомендаций по планируемой деятельности на следующий год.

---

<sup>165</sup> Далее также – Глобальное партнерство.

<sup>166</sup> Далее также – МФОККиКП.

**Исполнительный комитет** определяет общую политику программы, одобряет новые заявки на партнерство, утверждает годовые бюджеты и планы.

Членами Глобального партнерства являются организации, правительства, организации гражданского общества.

Глобальное партнерство – это совместное сотрудничество бизнеса, гражданского общества и правительства, направленное на устойчивое снижение смертности и травматизма на дорогах в развивающихся странах и странах с переходной экономикой.

Создавая и укрепляя связи между партнерами, GRSP стремится повысить осведомленность о безопасности дорожного движения как о проблеме, затрагивающей все слои общества.

GRSP стремится к реализации мероприятий по обеспечению БДД путем улучшения координации, управления в области БДД, внедрения инноваций и обмена знаниями как на глобальном, так и на местном уровне.

На глобальном уровне Глобальное партнерство работает над формированием стратегий и политик, направленных на снижение числа дорожно-транспортных происшествий. Организация сотрудничает с ООН и ВОЗ в разработке стандартов и рекомендаций по безопасности дорожного движения. Глобальное партнерство также участвует в реализации двух десятилетий действий по безопасности дорожного движения, поддерживая страны в достижении целей по снижению смертности и травматизма на дорогах.

Кроме того, в рамках партнёрских отношений на глобальном уровне GRSP объединяет международные организации, включая неправительственные, для решения проблем безопасности дорожного движения.

На местном уровне Глобальное партнерство работает с правительствами, неправительственными организациями и частным сектором для реализации национальных стратегий безопасности дорожного движения, направленных на создание безопасной инфраструктуры, проведение кампаний по повышению осведомленности граждан о правилах дорожного движения, поддержку внедрения технологий, способствующих повышению безопасности, таких как системы контроля скорости или улучшение освещения на дорогах.

Наряду с обширным сообществом партнеров по безопасности дорожного движения, Глобальное партнерство имеет меморандумы о сотрудничестве с рядом национальных партнерств по безопасности дорожного движения. Действуя на национальном и местном уровнях в своих странах, национальные партнерства являются зарегистрированными на местном уровне независимыми НПО, которые развивают многосекторальное сотрудничество путем установления партнерских отношений с государственными органами, частным сектором и другими организациями гражданского общества<sup>167</sup>.

---

<sup>167</sup> URL: <https://www.grsproadsafety.org/who-we-are/national-road-safety-partnerships/> (дата обращения: 21.11.2024).

В настоящее время создано 8 национальных партнерств по безопасности дорожного движения: в Венгрии, Замбии, Индонезии, Нигерии, Польше, Румынии, Филиппинах и Южной Африке (рис. 1).



*Рисунок 1. Восемь национальных партнерств по безопасности дорожного движения (Венгрия, Индонезия, Нигерия, Филиппины, Польша, Румыния, Южная Африка, Замбия)*

Деятельность Глобального партнерства направлена на продвижение законодательства, касающегося ключевых факторов риска и повышения БДД, обучение, совершенствование органов дорожной полиции, проведение тренингов, разработку, адаптацию и реализацию международных грантовых программ по безопасности дорожного движения, проектирование, разработку и реализацию проектов по безопасности дорожного движения, установление партнерских отношений между правительством, гражданским обществом и корпоративным сообществом.

**Инициатива Блумберг Филантропиз по глобальной безопасности дорожного движения**<sup>168, 169</sup> – программа, направленная на снижение смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, осуществляемая при поддержке Блумберг Филантропиз. К приоритетным странам Инициативы относятся: Аргентина, Бангладеш, Бразилия, Китай, Колумбия, Эквадор, Эфиопия, Гана, Индия, Кения, Малайзия, Мексика, Уганда, Украина и Вьетнам. К приоритетным городам относятся: Аккра, Аддис-Абеба, Бенгалуру, Богота, Буэнос-Айрес, Кали, Кампинас, Чаттограм, Кордова, Да Нанг, Северная Дакка, Гвадалахара, Гваякиль, Ханой, Хошимин, Кампала, Куала-Лумпур, Кумаси, штат Махараштра, Мехико, Момбаса, Мумбаи, Нью-Дели, Пуна, Кито, Ресифи, Сан-Паулу и Сальвадор.

<sup>168</sup> URL: <https://www.grsproadsafety.org/our-work/bloomberg-initiative-for-global-road-safety/> (дата обращения: 21.11.2024).

<sup>169</sup> Далее – Инициатива.

Ключевыми программами Инициативы являются совершенствование дорожной полиции и реализация грантов по безопасности дорожного движения. Оказание поддержки 30 городам в эффективном внедрении передовых методов обеспечения безопасности дорожного движения включает проведение кампаний в СМИ, направленных на повышение осведомленности участников дорожного движения о факторах риска, обучение полиции передовым методам обеспечения безопасности дорожного движения, а также модернизацию дорожной инфраструктуры.

**Программа по совершенствованию дорожной полиции**<sup>170</sup> осуществляется под эгидой Глобального партнерства с целью совершенствования и улучшения знаний в области безопасности дорожного движения, а также укрепления потенциала органов дорожной полиции по соблюдению законодательств, касающихся основных факторов риска, в странах с низким и средним уровнем дохода.

Глобальное партнерство предоставляет знания в области безопасности дорожного движения, основанные на лучших международных практиках, для создания и поддержания высококачественной полицейской деятельности, направленной на повышение безопасности дорожного движения в выбранных в рамках программы городах.

**Глобальный курс лидерства в области безопасности дорожного движения (GRSLC)**<sup>171</sup> – комплекс курсов, разработанный и проводимый Глобальным партнерством, который направлен на реализацию эффективных программ и политики в области безопасности дорожного движения.

Глобальный курс предназначен для руководителей дорожной полиции и проводится как в форме очных программ, так и в виде онлайн-предложений, включающих вебинары с презентациями технических экспертов и комплексные учебные модули.

**Глобальная сеть дорожной полиции (GRPN)**<sup>172</sup> создана для предоставления информации о наиболее эффективных инициативах в области дорожной полиции, развития сотрудничества с участниками дорожного движения для обеспечения соблюдения законодательства.

Глобальное партнерство по БДД проводит ряд региональных мероприятий. Так, например, совместно с членами и партнерами по сотрудничеству разработана программа мероприятий по развитию потенциала и обмену знаниями в Азиатско-Тихоокеанском и Африканском регионах. С 2007 года в Азии было проведено 11 таких мероприятий, с 2012 года в Африке – 6. Мероприятия охватывают широкий круг заинтересованных сторон, представляющих министерства, национальные ведущие агентства, органы дорожной полиции, организации частного сектора, широкий круг организаций гражданского общества, ориентированных на обеспечение безопасности дорожного движения.

---

<sup>170</sup> URL:<https://www.grsproadsafety.org/our-work/road-policing-capacity-building/> (дата обращения: 21.11.2024).

<sup>171</sup> URL: <https://www.grsproadsafety.org/our-work/global-road-safety-leadership-courses/> (дата обращения: 21.11.2024).

<sup>172</sup> URL:<https://www.grsproadsafety.org/our-work/global-road-policing-network/> (дата обращения: 21.11.2024).

В 17 мероприятиях, проведенных в 10 странах, приняли участие более 2600 специалистов-практиков в области безопасности дорожного движения из более 50 стран мира, которые обмениваются знаниями и профессиональным опытом, обсуждают проблемы, демонстрируют передовой опыт.

С 5 по 7 декабря 2023 года в Маниле (Филиппины) проведен Азиатско-Тихоокеанский семинар по безопасности дорожного движения 2023<sup>173</sup>, в повестку дня которого включены вопросы в области достижения целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021-2030 годы. Мероприятие охватило широкий круг заинтересованных сторон, включая ключевые правительственные министерства и национальные ведущие агентства, исследовательские институты, организации частного сектора, организации гражданского общества, ориентированные на безопасность дорожного движения.

8 и 9 октября 2024 года в Найроби (Кения) совместно с Кенийским обществом Красного Креста проведен семинар по безопасности дорожного движения<sup>174</sup> в Африке. В семинаре приняли участие более 200 делегатов из различных стран африканского региона, а также свыше 40 местных и международных экспертов.

Тематика семинара была сосредоточена на реализации Глобального плана на Десятилетие действий 2021–2030 годов в контексте африканского региона. В рамках мероприятия прошли сессии, охватывающие следующие ключевые направления: двухколесные транспортные средства с электроприводом, разработка стандартов для мотоциклетных шлемов, проблемы и возможности внедрения более безопасной инфраструктуры в регионе.

В ходе семинара также состоялся тестовый запуск «Руководства по внедрению стандартов на шлемы».

---

<sup>173</sup> URL:<https://www.grsproadsafety.org/roadsafetyseminar2024/> (дата обращения: 21.11.2024).

<sup>174</sup> URL:<https://www.grsproadsafety.org/successful-africa-road-safety-seminar-2024-comes-to-an-end/> (дата обращения: 21.11.2024).

# Азиатское общество транспортных исследований Asian Society for Transport Research, ATRANS

---

**Дата основания:** 2007 год

---

**Штаб-квартира:** Бангкок (Таиланд)

---

**Членство:** 18 организаций-партнеров

---

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

---

**Официальный сайт:** <https://www.atransociety.com/atrans-website/index.html>

---



Азиатское общество транспортных исследований – некоммерческая организация, основным направлением деятельности которой является проведение научных исследований в области безопасности дорожного движения, энергетики и окружающей среды<sup>175</sup>.

С 2007 по 2022 год ATRANS провело 77 научно-исследовательских проектов, 63 из которых связаны с обеспечением безопасности дорожного движения.

В 2022 году ATRANS проведено 6 научных исследований, 5 из которых затрагивают проблематику в области БДД: «ДТП, связанные с увеличением количества водителей служб доставки во время пандемии COVID-19», «Успехи, неудачи и будущее совместных сервисов микромобильности в Бангкоке», «Интеграция образования в области дорожной безопасности с инженерным проектированием для более безопасных маршрутов в школу», «Оптимизированный дизайн кольцевой развязки для повышения безопасности участников дорожного движения: на примере Технологического университета Суранари», «Распространение и изучение потенциальной роли социальных сетей в пропаганде безопасности дорожного движения среди подростков и молодежи (этап II)»<sup>176</sup>.

Помимо научной деятельности ATRANS ежегодно проводит конференции, посвященные проблемам в области безопасности дорожного движения.

---

<sup>175</sup> Официально начала свою деятельность после получения лицензии 1 апреля 2008 года.

<sup>176</sup> URL: <https://www.atransociety.com/atrans-website/about.html> (дата обращения: 06.10.2024).

## Восточный альянс за безопасный и устойчивый транспорт

### Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport, EASST

---

**Дата основания:** 2010 год

---

**Штаб-квартира:** Тентерден (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии)

---

**Членство:** 14 стран

---

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

---

**Официальный сайт:** <https://www.easst.co.uk/>

---



Восточный альянс за безопасный и устойчивый транспорт – британская благотворительная некоммерческая организация, представляющая альянс НПО по безопасности дорожного движения в Восточной Европе, на Южном Кавказе и в Центральной Азии.

При поддержке Фонда FIA EASST основана в июне 2009 года и зарегистрирована в качестве благотворительной организации в Великобритании в январе 2010 года. Деятельность EASST направлена на развитие проектов по нескольким направлениям: безопасность детей<sup>177</sup> (включает Учебный комплекс по безопасности дорожного движения), безопасная и инклюзивная мобильность<sup>178</sup>, активный туризм (включает проект «Шаг за шагом: инициатива безопасного пешеходного перехода EASST»<sup>179</sup>), оказание помощи пострадавшим в ДТП<sup>180</sup>, безопасность дорожного движения<sup>181</sup>.

В рамках обеспечения безопасности дорожного движения в 2010 году организована серия обменных визитов между специалистами дорожной полиции из Молдовы, Великобритании и Грузии, в результате которых проведены существенные реформы по улучшению обеспечения безопасности дорожного движения в Молдове<sup>182</sup>.

В мае 2016 года, основываясь на Национальной схеме переподготовки водителей-нарушителей Великобритании (National Driver Offender Retraining Scheme – NDORS), EASST провел пилотный курс переподготовки в Молдове.

---

<sup>177</sup> URL: <https://www.easst.co.uk/childrens-road-safety/> (дата обращения: 04.10.2024).

<sup>178</sup> URL: <https://www.easst.co.uk/safe-and-inclusive-mobility/> (дата обращения: 04.10.2024).

<sup>179</sup> URL: <https://www.easst.co.uk/step-by-step-easst-safe-crossings-initiative/> (дата обращения: 04.10.2024).

<sup>180</sup> URL: <https://www.easst.co.uk/post-crash-response-2/> (дата обращения: 04.10.2024).

<sup>181</sup> URL: <https://www.easst.co.uk/occupational-road-safety-management/> (дата обращения: 04.10.2024).

<sup>182</sup> URL: <https://www.easst.co.uk/road-safety-enforcement/> (дата обращения: 04.10.2024).

С 1 февраля 2024 года начала функционировать Региональная обсерватория по безопасности дорожного движения Восточного партнерства<sup>183</sup>. Технический секретариат, организованный Министерством экономического развития Грузии, возглавляется Институтом политики ISET и EASST и расположен в Тбилиси (Грузия).

Данная региональная инициатива, финансируемая Европейской комиссией и поддерживаемая Всемирным банком, направлена на значительное сокращение смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий на 50% к 2030 году в пяти странах Восточного партнерства: Армении, Азербайджане, Грузии, Молдове и Украине. Для достижения амбициозной цели Региональная обсерватория по безопасности дорожного движения Восточного партнерства содействует распространению передового опыта и обмену данными, создавая тем самым основу для научно обоснованных подходов к обеспечению безопасности дорожного движения.

Основное внимание уделяется укреплению потенциала стран Восточного партнерства в области сбора, достоверности и анализа данных, что является критически важным для разработки эффективной политики в сфере безопасности дорожного движения. Основная задача Обсерватории заключается в стимулировании развития и укрепления национальных систем сбора, управления и анализа данных о безопасности дорожного движения, охватывающих ключевые дорожные риски.

Благодаря деятельности неправительственных организаций, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения в EASST, уровень смертности в результате ДТП в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии значительно снизился, учитывая, что парк транспортных средств растет.

В настоящее время EASST включает 14 организаций-членов из 14 государств<sup>184</sup>.

---

<sup>183</sup> URL: <https://www.easst.co.uk/work-starts-on-the-eastern-partnership-road-safety-observatory/> (дата обращения: 04.10.2024).

<sup>184</sup> URL: <https://www.easst.co.uk/countries/> (дата обращения: 04.10.2024).

# Дорожная федерация Европейского союза

## European Union Road Federation, ERF

---

**Дата основания:** 1998 год

---

**Штаб-квартира:** Брюссель (Бельгия)

---

**Членство:** 78 организаций

---

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

---

**Официальный сайт:** <https://erf.be/>

---



Дорожная федерация Европейского союза – некоммерческая ассоциация, которая выступает в качестве платформы для обмена опытом и проведения исследований по вопросам мобильности, представляет сектор дорожной инфраструктуры в Европе.

Основной деятельностью в области безопасности дорожного движения ERF является представление интересов партнеров, дорожных ассоциаций и ассоциаций, занимающихся строительством, обслуживанием и эксплуатацией европейской дорожной сети, перед институтами ЕС и другими заинтересованными сторонами.

ERF осуществляет свою деятельность в рамках трех программ, которые координируют реализацию нормативных актов и исследования с целью представления интересов различных отраслевых партнеров, дорожных и пользовательских ассоциаций, занимающихся строительством, оснащением, обслуживанием и эксплуатацией дорожной сети Европы.

«Программа безопасности дорожного движения», в рамках которой проводятся исследования, направленные на повышение осведомленности о необходимости проектирования дорожной инфраструктуры высокого качества<sup>185</sup>.

В данную программу ERF входят рабочие группы по дорожным знакам (ее деятельность заключается в адаптации инфраструктуры к автономным транспортным средствам), по безопасности рабочей зоны (сотрудничает с заинтересованными сторонами и органами по стандартизации в исследовании и разработке руководств по передовой практике для обеспечения минимального уровня безопасности в этих областях), по дорожной разметке (объединяет технический опыт отрасли для создания безопасных условий управления ТС в неблагоприятных погодных условиях, одновременно адаптируя дорогу к современным системам помощи водителю (ADAS), по дорожным удерживающим системам<sup>186</sup>.

---

<sup>185</sup> URL: <https://erf.be/activities/road-safety-programme/> (дата обращения: 19.10.2024).

<sup>186</sup> URL: <https://erf.be/activities/road-safety-programme/> (дата обращения: 19.10.2024).

«Программа устойчивого развития ERF»<sup>187</sup> посвящена исследованию, внедрению и мониторингу инициатив в дорожном секторе, направленных на минимизацию воздействия на окружающую среду, продвижение инноваций (проектирование, строительство, эксплуатация).

В данную программу ERF входит рабочая группа по устойчивым дорогам.

«Программа финансирования дорожной инфраструктуры»<sup>188</sup> создана с целью модернизации европейской дорожной инфраструктуры, разработки новых технологий и операционных систем, адаптированных к последним тенденциям.

В данную программу ERF входит рабочая группа по мониторингу данных для повышения уровня мобильности.

При поддержке своих членов ERF принимает участие в совместных исследовательских проектах, посвященных безопасности дорожного движения, экологичным дорогам, управлению дорожными активами.

Кроме того, ERF предлагает заинтересованным сторонам дорожного сектора, научным кругам и исследовательским организациям форум для обсуждения стратегических приоритетов исследований, содействия передаче знаний и поощрения участия в европейских программах дорожных исследований.

В настоящее время ERF объединяет 78 организаций из европейских стран<sup>189</sup>.

---

<sup>187</sup> URL: <https://erf.be/activities/sustainability-programme/> (дата обращения: 19.10.2024).

<sup>188</sup> URL: <https://erf.be/activities/road-infrastructure-financing-programme/> (дата обращения: 19.10.2024).

<sup>189</sup> URL: <https://erf.be/about-us/members/> (дата обращения: 19.10.2024).

# Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий

## European Federation of Road Traffic Crash Victims, FEVR

**Дата основания:** 6 июля 1991 года

**Штаб-квартира:** Женева (Швейцария)

**Членство:** более 24 ассоциаций

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

**Официальный сайт:** <https://fevr.org/>



Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий – неправительственная организация, объединяющая ассоциации в Европе и за ее пределами, которые оказывают помощь и содействие раненым в дорожно-транспортных происшествиях, проводят пропагандистские кампании в защиту их прав<sup>190</sup>.

FEVR через членские ассоциации оказывает поддержку пострадавшим в ДТП путем оказания бесплатной юридической помощи, а также разработала практические рекомендации для пострадавших в ДТП<sup>191</sup>.

Направлением деятельности FEVR является проведение пропагандистских мероприятий путем привлечения внимания к рискам на дорогах и причинам дорожно-транспортных происшествий.

В рамках этого направления FEVR утвердила Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий<sup>192</sup>, который отмечается каждое третье воскресенье ноября. Благодаря членству FEVR в Сотрудничестве ООН в области безопасности дорожного движения (UNRSC) Всемирный день памяти жертв ДТП стал утвержденным на международном уровне днем в ООН.

FEVR имеет специальный консультативный статус при ЭКОСОС ООН, статус консультанта в ЕЭК ООН, а также является членом EuroSafe – ассоциированным членом Европейской поддержки жертв (VSE), имеет меморандум о взаимопонимании с Европейской ассоциацией инструкторов водителей ТС (EFA)<sup>193</sup>.

FEVR имеет две формы членства: полноправные члены и ассоциированные члены. Многие членские организации были созданы сами-

<sup>190</sup> URL: <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/user/894#:~:text=FEVR%20was%20formally%20founded%20in,between%20road%20victim%20associations%20from> (дата обращения: 02.10.2024).

<sup>191</sup> Концептуальная записка FEVR после аварии. URL: <https://fevr.org/fevrs-post-crash-concept-note/> (дата обращения: 02.10.2024).

<sup>192</sup> URL: [www.WorldDayofRemembrance.org](http://www.WorldDayofRemembrance.org) (дата обращения: 02.10.2024).

<sup>193</sup> URL: <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/user/894#:~:text=FEVR%20was%20formally%20founded%20in,between%20road%20victim%20associations%20from> (дата обращения: 02.10.2024).

ми пострадавшими или родственниками погибших или раненых в ДТП. У FEVR также есть третья форма сотрудничества под названием «Друзья FEVR», в число которых среди прочих входит Жан Тодт – специальный посланник ООН по безопасности дорожного движения<sup>194</sup>.

В настоящее время FEVR является головной организацией более 24 национальных ассоциаций жертв дорожно-транспортных происшествий в различных странах мира.



<sup>194</sup> URL: <https://fevr.org/about-us/> (дата обращения: 02.10.2024).

# Европейский совет по безопасности на транспорте

## European Transport Safety Council, ETSC

**Дата основания:** 1993 год

**Штаб-квартира:** Брюссель (Бельгия)

**Членство:** 58 организаций из 24 стран

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

**Официальный сайт:** <https://etsc.eu/>



Европейский совет по безопасности на транспорте – неправительственная организация, продвигающая эффективные меры на основе международных научных исследований и передового опыта в областях, которые предлагают наибольший потенциал для снижения ДТП, предоставляет фактическую информацию в форме научных отчетов, информационных бюллетеней, ежегодно публикует отчет об индексе эффективности дорожной безопасности, оценивая прогресс в снижении смертности на дорогах Европы. Одним из основных направлений деятельности ETSC является разработка стандартов безопасности транспортных средств в Европе.

ETSC стала одной из экспертных организаций, выступавших за обновление Общего регламента безопасности Европейского союза<sup>195</sup>, который установил, чтобы с июля 2022 года все новые автомобили, продаваемые в Европе, оснащались системами автоматического экстренного торможения, интеллектуальной помощи при превышении скорости и предупреждения о выходе за пределы полосы движения<sup>196</sup>.

В рамках деятельности ETSC разработан ряд проектов: Индекс безопасности дорожного движения, Биржа безопасности дорожного движения EC, Safe & Sober и SMART, и «LEARN!».

Информационное пособие «Индекс безопасности дорожного движения» (Road Safety Performance Index, PIN)<sup>197</sup> ETSC способствует повышению БДД в государствах – членах ЕС.

В отчетах PIN сравниваются показатели в области безопасности дорожного движения государств-членов, освещается передовой опыт европейских стран в данной сфере, включая поведение участников дорожного движения, инфраструктуру и транспортные средства, а также разработку политики в области безопасности дорожного движения в целом.

<sup>195</sup> URL:[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_4312](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_4312) (дата обращения: 03.10.2024).

<sup>196</sup> URL:<https://www.bbc.com/news/business-54454738> (дата обращения: 03.10.2024).

<sup>197</sup> URL:<https://etsc.eu/projects/pin/> (дата обращения: 03.10.2024).

Биржа безопасности дорожного движения ЕС – проект, который объединяет экспертов по безопасности дорожного движения из разных европейских стран для решения конкретных проблем в области безопасности дорожного движения посредством побратимских связей. В настоящее время проект реализуется в 9 странах: Болгарии, Хорватии, Чехии, Греции, Венгрии, Литве, Польше, Португалии и Румынии.

Целью проектов Safe & Sober и SMART является повышение осведомленности частного сектора о необходимости системного подхода к сокращению случаев управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и под воздействием наркотических средств, особенно в странах – членах ЕС с низкими показателями. Проект основан на серии национальных мероприятий в ключевых странах с высоким уровнем данного показателя.

«LEARN!» – проект по обучению в области безопасности дорожного движения, который направлен на повышение качества образования в области безопасности дорожного движения и мобильности в Европе путем предоставления информации экспертами.

ETSC также ежегодно организует несколько национальных и международных конференций, посвященных основным факторам риска, общей политике безопасности дорожного движения.

В настоящее время ETSC включает 58 организаций-членов из 24 государств<sup>198</sup>.

---

<sup>198</sup> URL: <https://etsc.eu/about-us/members-and-sponsors/> (дата обращения: 03.10.2024).

# Западноафриканская организация по безопасности дорожного движения

## West African Road Safety Organization, WARSO

**Дата основания:** 2018 год

**Штаб-квартира:** Абуджа (Нигерия)

**Членство:** 15 организации из 15 стран

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

**Официальный сайт:** <https://www.warso.org>



Западноафриканская организация по безопасности дорожного движения – неправительственная организация, основной целью которой является оказание содействия в повышении безопасности дорожного движения в Западной Африке.

Деятельность WARSO осуществляется посредством консультирования и оказания поддержки национальным организациям по БДД, обмена опытом и информацией, проведения совместных мероприятий по безопасности дорожного движения (конгрессы, дискуссии, соревнования и другие мероприятия), пропагандистских мероприятий в Западной Африке, содействия обучению правилам дорожного движения в школах и подготовке специалистов в области безопасности дорожного движения<sup>199</sup>.

WARSO публикует методическую литературу в области безопасности дорожного движения, проводит исследования в данной области, которые направлены на совершенствование правил дорожного движения в субрегионе Западной Африки.

В настоящее время 15 государств – членов Экономического сообщества западноафриканских государств (ЭКОВАС) являются членами WARSO. Все страны представлены соответствующими агентствами по безопасности дорожного движения в этих странах<sup>200</sup>.

<sup>199</sup> URL: <https://www.warso.org/> (дата обращения: 19.10.2024).

<sup>200</sup> Там же.

# Международная автомобильная федерация Federation Internationale de l'Automobile, FIA

(изначально Международная ассоциация  
автомобильных клубов (AIACR))

---

**Дата основания:** 20 июня 1904 года

---

**Штаб-квартира:** Женева (Швейцария)

---

**Членство:** 243 организации-члена  
из 147 стран

---

**Статус Российской Федерации:** имеет  
членство (Автоклуб АССИСТЕНС-РУС,  
Российская автомобильная федерация,  
Российское автомобильное общество)

---

**Официальный сайт:** <https://www.fia.com/>

---



Международная автомобильная федерация – неправительственная организация, являющаяся руководящим органом мирового автоспорта и федерацией ведущих мировых организаций по мобильности, управляющий орган автомобильных гонок.

В 1904 году для представления интересов пользователей автомобилей, а также для мониторинга деятельности в области автоспорта создана *Международная ассоциация автомобильных клубов (AIACR)*.

AIACR изначально взяла на себя роль регулирования международного автомобильного движения.

В 1909 году AIACR и Международная лига туристических ассоциаций (LIAT) организовали первую международную Конференцию для обсуждения проблем содержания дорог и строительства новых, а также решения проблем участия водителей в международном автомобильном движении.

В результате конференции был подписан первый международный договор в области безопасности дорожного движения – Конвенция о международном автомобильном движении. Конференция стала важной вехой становления и развития международных отношений в этой области, собрав порядка 1600 экспертов<sup>201</sup>.

Именно благодаря деятельности AIACR и LIAT на государственном уровне различных стран европейского континента было разработано и утверждено международное дорожное удостоверение. Этот документ гарантировал, что транспортное средство, на которое

---

<sup>201</sup> Гордеева А.Д., Ясникова В.А. Становление и развитие международно-правовых отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения : информационный обзор. Москва: Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2024. 76 с.

он выдавался, и водитель, получивший его, соответствовали условиям, указанным в Конвенции, а именно что автомобиль оснащен надежным рулевым управлением, достойной тормозной системой, а также механизмами предупреждения – клаксоном, двумя фарами спереди и одной сзади, а водителем является лицо старше 18 лет, получившее разрешение на право управления автомобилем от компетентных органов или уполномоченных ими ассоциаций.

Деятельность AIACR и LIAT связана также с продвижением идеи унификации дорожных знаков. По предложению Германского автомобильного клуба, входившего в AIACR, утверждены обязательные знаки «Неровная дорога», «Перекресток», «Опасный поворот», «Железнодорожный переезд со шлагбаумом».

После Второй мировой войны AIACR сменила название на Международную автомобильную федерацию (FIA).

FIA учредила ряд новых гоночных категорий, в том числе Формулы-1 и Формулы-2, и в 1950 году учредила первый Чемпионат мира среди пилотов Формулы-1<sup>202</sup>.

FIA была одним из основателей Европейской программы оценки новых автомобилей, программы безопасности транспортных средств, которая в настоящее время проводит краш-тесты новых моделей и публикует отчеты о безопасности транспортных средств<sup>203</sup>.

В 2012 году на средства Фонда FIA разработана **Программа грантов FIA по безопасности дорожного движения**<sup>204</sup>, доступная только для членов организации. Программа финансирует проекты Клуба по продвижению и прогрессу в области безопасности дорожного движения во всем мире.

С момента своего создания Программа профинансировала более 540 инициатив в 101 стране. Финансируемые проекты включают кампании по повышению осведомленности, образовательные и обучающие программы, защиту уязвимых участников дорожного движения и информацию о безопасности дорожной инфраструктуры.

Программа грантов FIA по безопасности дорожного движения претерпела ряд изменений на протяжении многих лет и в 2017 году была реструктурирована с целью максимизации положительного влияния мероприятий, проводимых клубами – членами FIA. С тех пор программа была организована вокруг четырех направлений: «глобальное действие» – ежегодная пропагандистская кампания, «трансформация» – управление мерами по обеспечению безопасности дорожного движения, «наращивание потенциала» – сосредоточено на целевых глобальных проектах, «сотрудничество» – направлено на содействие реализации проектов на региональном уровне.

---

<sup>202</sup> URL: <https://www.fia.com/> (дата обращения: 14.04.2024).

<sup>203</sup> Там же.

<sup>204</sup> URL: <https://www.fia.com/fia-road-safety-grants-programme> (дата обращения: 14.04.2024).

В 2020 году Программа была дополнительно доработана. На основе Стратегии пропаганды безопасности дорожного движения FIA, утвержденной Всемирным советом по автомобильной мобильности и туризму в декабре 2020 года, и в соответствии с основными результатами третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Стокгольме Программа грантов FIA по безопасности дорожного движения была направлена на поддержку внедрения принципов Безопасной системы.

В 2021 году направление «Трансформация» было реструктурировано, чтобы сосредоточиться на ключевых темах: Программа оценки школ FIA, позволяющая оценивать безопасность школьных территорий и улучшать поездки детей в школу за счет модернизации инфраструктуры, отвлеченное вождение «Drive in the Moment» (используется для поддержки начинающих водителей ТС в устранении рисков отвлечения во время вождения), продвижение Программы FIA «Безопасные и доступные шлемы» и пропаганда повышения стандартов безопасности шлемов в странах с низким и средним уровнем дохода.

В настоящее время FIA, состоящая из 241 члена автомобильных и спортивных клубов в 146 странах, способствует обмену опытом между 80 млн своих членов<sup>205</sup>.

---

<sup>205</sup> URL: <https://www.fia.com/members> (дата обращения: 14.04.2024).

# Международная дорожная федерация, МДФ

## International Road Federation, IRF

---

**Дата основания:** 1948 год

---

**Штаб-квартира:** Женева (Швейцария)

---

**Членство:** организации более чем из 130 стран

---

**Статус Российской Федерации:** имеет членство (Ассоциация международных автомобильных перевозчиков)

---

**Официальный сайт:** <https://irfnet.ch/>

---



Международная дорожная федерация — международная некоммерческая организация, созданная для оказания содействия развитию дорог и дорожных сетей.

В 1947 году в Париже состоялось заседание Международной торговой палаты, на которой присутствовали представители Союза автомобильных дорог Франции и Федерации автомобильных дорог Швейцарии. Главным вопросом заседания стала необходимость создания международной организации, объединяющей ассоциации дорог, существовавших во многих странах.

Одним из важных направлений деятельности IRF является подготовка Мировой дорожной статистики IRF<sup>206</sup>.

С 1964 года Всемирная дорожная статистика IRF (World road statistics, WRS) представлена на информационном портале, который содержит информацию о дорожных сетях, объемах дорожного движения, мультимодальных перевозках, автопарках, профилях стран, ДТП, об импорте и экспорте транспортных средств, о расходах и доходах на дорожную инфраструктуру, об энергетике.

В рамках обеспечения безопасности дорожного движения IRF работает над рядом проектов в различных странах.

Так, например, разработанный Десятишаговый план повышения безопасности дорожной инфраструктуры направлен на сокращение вдвое количества погибших и пострадавших в результате ДТП к 2030 году путем улучшения дорожной инфраструктуры в Танзании<sup>207</sup>.

IRF совместно с Глобальным альянсом НПО по безопасности дорожного движения реализован проект «LEARN»<sup>208</sup>, направленный на повышение уровня знаний, навыков в области БДД специалистов и заинтересованных сторон стран Африки.

---

<sup>206</sup> URL: <https://irfnet.ch/data-statistics/> (дата обращения: 02.10.2024).

<sup>207</sup> URL: <https://irfnet.ch/2021/03/16/the-ten-step-plan-for-safer-road-infrastructure-kicks-off-in-tanzania/> (дата обращения: 01.10.2024).

<sup>208</sup> URL: <https://www.roadsafetyngos.org/events/learn-building-data-partnerships-in-africa/> (дата обращения: 01.10.2024).

Проект «Безопасные дороги, безопасные дети!»<sup>209</sup> включает в себя разработку и распространение мер по снижению уровня детского дорожно-транспортного травматизма.

IRF имеет специальный консультативный статус при ЭКОСОС ООН, является членом групп экспертов ЕЭК ООН, участвует в работе WP.1 КВТ ЕЭК ООН и других рабочих групп ЕЭК ООН.

Также IRF является членом Консультативного совета Группы высокого уровня FIA по безопасности дорожного движения. Эта группа объединяет лидеров мирового бизнес-сообщества, международных институтов и неправительственных организаций, основной целью которой является повышение осведомленности и финансирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода.

Поскольку IRF является некоммерческой организацией, основанной на членстве, в ее состав входят государственные и частные организации.

В настоящее время членство имеют государственные министерства и ведомства, дорожно-строительные компании, поставщики транспортных услуг, производители оборудования, консалтинговые компании, отраслевые ассоциации и национальные дорожные федерации, университеты, многосторонние финансовые институты более чем из 130 стран.

Российская Федерация в лице Ассоциации международных автомобильных перевозчиков также является членом IRF.

---

<sup>209</sup> URL: <https://irfnet.ch/2018/09/20/safe-roads-safe-kids-project-delivering-a-safe-journey-to-school/> (дата обращения: 01.10.2024).

## Международный комитет инспекции автотранспорта

## International Motor Vehicle Inspection Committee, CITA

---

**Дата основания:** 1958 год

---

**Штаб-квартира:** Брюссель (Бельгия)

---

**Членство:** 141 организация из 55 стран

---

**Статус Российской Федерации:** имеет членство (РСА)

---

**Официальный сайт:** <https://citainsp.org/>

---



Международный комитет инспекции автотранспорта – неправительственная ассоциация организаций государственных и частных органов, участвующих в обеспечении соблюдения правил дорожного движения в странах – участницах организации<sup>210</sup>.

Организация создана в рамках кампании «Национальные дни безопасности дорожного движения».

CITA является крупнейшим объединением негосударственных и некоммерческих организаций, осуществляющих обязательный осмотр транспортных средств или уполномоченных на аккредитацию деятельности таких организаций и надзор за ними.

Основными направлениями CITA также являются разработка аналитических и методических материалов по передовому зарубежному опыту и международных стандартов, проведение научных семинаров, обучение инспекторов дорожного движения<sup>211</sup>.

CITA публикует рекомендации по вопросам, касающимся проверки техосмотра транспортных средств в эксплуатации, которые представляют собой руководства по передовому опыту, разработанные рабочими группами CITA в области стандартизации.

Рекомендации выпускаются по 23 направлениям, каждое из которых связано с обеспечением безопасности дорожного движения.

Организационно CITA состоит из генеральной ассамблеи, постоянного бюро, рабочих групп и секретариата. CITA также имеет 5 региональных консультативных групп: Африка, Азия/Австралия, Европа, Северная Америка, Центральная и Южная Америка.

CITA является членом Европейского совета по безопасности на транспорте (ETSC), а также с 1987 года имеет консультативный статус при ЭКОСОС ООН.

---

<sup>210</sup> URL: <https://uia.org/s/or/en/1100007542> (дата обращения: 05.10.2024).

<sup>211</sup> URL: <https://citainsp.org/what-is-cita/> (дата обращения: 05.10.2024).

Согласно уставу<sup>212</sup> членами Комитета являются действительные члены, временные члены, корпоративные члены, представители автомобильной промышленности, ассоциированные члены, члены неассоциированных ассоциаций и почетные члены.

В настоящее время в CITA входит 141 организация из 55 стран, в том числе из Российской Федерации. 19 декабря 2013 года в состав Комитета вошел Российский Союз Автостраховщиков (РСА).



<sup>212</sup> URL: <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2019/04/2019-Art-Incorp-E.pdf> (дата обращения: 05.10.2024).

# Международный союз автомобильного транспорта

## International Road Transport Union, IRU

**Дата основания:** 23 марта 1948 года

**Штаб-квартира:** Женева (Швейцария)

**Членство:** 176 организаций из 77 стран

**Статус Российской Федерации:** имеет членство (Ассоциация международных автомобильных перевозчиков)

**Официальный сайт:** <https://www.iru.org/>



Международный союз автомобильного транспорта – неправительственная организация, представляющая интересы операторов автобусов, такси и грузовых ТС по всему миру.

IRU создан как альянс национальных ассоциаций автомобильного транспорта для представления интересов автотранспортной отрасли на полях ООН восемью западноевропейскими странами: Бельгией, Данией, Францией, Нидерландами, Норвегией, Швецией, Швейцарией и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии<sup>213</sup>.

Общими целями IRU и ЕЭК ООН является развитие транспортного сообщения и упрощение пересечения государственных границ европейских государств.

После Второй мировой войны IRU под эгидой ЕЭК ООН разработана *транзитная система Международных дорожных перевозок (МДП, Transports Internationaux Routiers, TIR)*<sup>214</sup>.

Основной принцип транзитной системы МДП заключается в упрощении международной перевозки грузов автомобильным транспортом. Вместо многократного таможенного контроля таможенные органы страны-отправителя опечатывают контейнеры с грузом и открывают их только в стране прибытия, что позволяет сократить время и уменьшить транспортные расходы. При этом перевозимый груз не требует национальных таможенных документов.

Как и другие процедуры таможенного транзита, система МДП позволяет товарам перемещаться под таможенным контролем через международные границы без уплаты пошлин и налогов, которые обычно необходимы при импорте или экспорте. Условием процедуры МДП является то, что перемещение товаров должно включать автомобильную перевозку.

<sup>213</sup> URL: <https://www.iru.org/who-we-are/about-iru/history> (дата обращения: 21.09.2024).

<sup>214</sup> URL: <https://www.iru.org/what-we-do/facilitating-trade-and-transit/tir> (дата обращения: 21.09.2024).

Для большего охвата государств 15 января 1959 года КВТ ЕЭК ООН принята Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением «Книжки МДП», которая вступила в силу в 1960 году.

**Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжек МДП (Конвенция МДП 1959 года)**<sup>215</sup> закрепила положения о перевозке грузов в контейнерах или на автомобильном транспорте через одну или несколько границ между таможенными пунктами государств, ввела «Книжку международных дорожных перевозок» (Carnet TIR) – документ таможенного транзита, дающий право перевозить грузы через границы государств в опломбированных таможенной кузовах автомобилей или контейнерах с упрощением таможенных процедур.

Появление и стандартизация транспортных контейнеров в 1970-х годах изменили способы транспортировки товаров, и в связи с этим появилась необходимость в пересмотре Конвенции МДП 1959 года.

Конвенция МДП 1959 года была заменена принятой в Женеве 14 ноября 1975 года и действующей в настоящее время **Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжек МДП (Конвенция МДП 1975 года)**<sup>216</sup>. Участниками Конвенции являются 77 стран, в том числе Российская Федерация, принявшая ее 8 июня 1982 года.

Конвенция МДП 1975 года устанавливает международную систему таможенного транзита с упрощенными возможностями для перемещения товаров: в опломбированных транспортных средствах или контейнерах, из таможи отправления в одной стране в таможенную назначения в другой стране, без необходимости обширных и трудоемких пограничных проверок на промежуточных границах, одновременно предоставляя таможенным органам необходимое обеспечение и гарантии.

Обновленная система международной перевозки грузов охватывает таможенный транзит не только автомобильным транспортом, но другими видами транспорта (например, железнодорожным, внутренним водным и морским транспортом) при условии, что хотя бы одна часть общего объема перевозок осуществляется автомобильным транспортом.

В настоящее время система МДП является эффективной системой международного таможенного транзита и сыграла важную роль в развитии международной торговле и перевозкам, прежде всего внутри Европы, а в последнее время и между Европой и соседними странами.

Принятие данных международных документов было осуществлено благодаря сотрудничеству IRU и ООН. IRU инициировал разработку всех международных договоров, касающихся международных перевозок грузов автомобильным транспортом, и принимал участие в их реализации.

---

<sup>215</sup> URL: [https://treaties.un.org/doc/Treaties/1960/01/19600107%2001-48%20AM/Ch\\_XI\\_A\\_13p.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/1960/01/19600107%2001-48%20AM/Ch_XI_A_13p.pdf) (дата обращения: 22.09.2024).

<sup>216</sup> Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжек МДП (Конвенция МДП 1975 года) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 22.09.2024).

19 мая 1956 года в Женеве подписана Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов<sup>217</sup> (КДПГ, Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, CMR), имеющая статус Конвенции ООН.

Конвенция КДПГ регулирует отношения, возникающие в процессе перевозки международных торговых грузов автомобильным транспортом. Участниками Конвенции являются 58 государств, в том числе Российская Федерация со 2 сентября 1983 года.

В Конвенции впервые установлены обязанности и ответственность частных сторон, участвующих в перевозке грузов. В феврале 2008 года в дополнение к Конвенции КДПГ 1956 года принят Протокол<sup>218</sup>, касающийся использования электронной накладной, так называемой «e-CMR», который составляет основу глобальной стратегии по цифровизации транспорта и логистике<sup>219</sup>.

Протокол вступил в силу 5 июня 2011 года, и на сегодняшний день к нему присоединились 34 страны, в том числе Российская Федерация.

Стоит отметить участие IRU в решении вопросов безопасности дорожного движения на глобальном уровне. Члены IRU принимают участие в реализации проекта «AWARD»<sup>220</sup>, направленного на разработку безопасной системы автономного вождения грузовых автомобилей. На первой конференции 22 ноября 2023 года рассмотрен вопрос интеграции в различные типы ТС элементов автоматизированного вождения. Указанное мероприятие подвело итог большого исследовательского проекта, посвященного автономному вождению, которое, по мнению специалистов, способно значительно сократить уровень дорожно-транспортного травматизма во всем мире.

Начиная с 2010 года глобальный охват IRU значительно расширился: к транзитной системе МДП присоединились Китай, Индия и Пакистан. Это лишь три из последних стран, ратифицировавших Конвенцию МДП 1975 года, на долю которых приходится 40% населения мира.

В настоящее время членами IRU являются 176 организаций из 77 стран. Российскую Федерацию в IRU с 1974 года представляет Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, занимающаяся грузовыми и пассажирскими перевозками<sup>221</sup>.

---

<sup>217</sup> Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 22.09.2024).

<sup>218</sup> Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 22.09.2024).

<sup>219</sup> URL: <https://www.iru.org/what-we-do/facilitating-trade-and-transit/e-cmr> (дата обращения: 21.09.2024).

<sup>220</sup> URL: <https://award-h2020.eu/> (дата обращения: 21.09.2024).

<sup>221</sup> URL: <https://www.asmap.ru/> (дата обращения: 25.09.2024).

## Международный союз туризма

### Alliance Internationale de Tourisme, AIT

(изначально Международная лига туристических ассоциаций (LIAT))

---

**Дата основания:** 4 августа 1898 года

---

**Штаб-квартира:** Женева (Швейцария)

---

**Членство:** 111 организаций-членов из 95 стран

---

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

---

**Официальный сайт:** <https://www.iru.org/>

---



Alliance Internationale  
de Tourisme

Международный союз туризма – неправительственная организация, представляющая интересы национальных ассоциаций и федераций.

Изначально была создана как **Международная лига туристических ассоциаций (LIAT)** и работала над популяризацией туристических поездок и улучшением условий для путешественников, объединяла различные национальные туристические ассоциации, способствуя обмену опытом и лучшими практиками, разрабатывала стандарты для туристической индустрии, включая вопросы безопасности, качества услуг и прав потребителей.

В 1919 году LIAT была переименована в Международный союз туризма (AIT), что отражает расширение целей и задач в контексте послевоенного восстановления и роста международного туризма.

В настоящее время к деятельности AIT в первую очередь относится разработка международных документов, в частности Carnet de passages en douane (CPD) (рис. 2, 3) – международной таможенной декларации, необходимой для временного ввоза транспортного средства.

Подлинный CPD может быть выдан только членами Международного союза туризма (AIT) и Международной автомобильной федерации (FIA) в строгом соответствии с положениями Таможенной конвенции Организации Объединенных Наций 1954 года<sup>222</sup>.

Помимо этого, AIT занимается подготовкой и выпуском комментариев к правовым актам, касающимся регулирования вопросов безопасности дорожного движения.

Членство в AIT ограничено организациями в сфере туризма, мобильности, автомобилестроения и активного отдыха и закрыто для частных лиц (в 2016 году насчитывало 123 организации-члена в 96 странах)<sup>223</sup>.

---

<sup>222</sup> URL: <https://carnetdepassage.org/what-is-a-cpd/> (дата обращения: 18.04.2024).

<sup>223</sup> URL: <https://www.ait-touringalliance.com/> (дата обращения: 14.04.2024).

С 1947 года АИТ имеет консультативный статус при Экономическом и Социальном Совете ООН (ЭКОСОС).

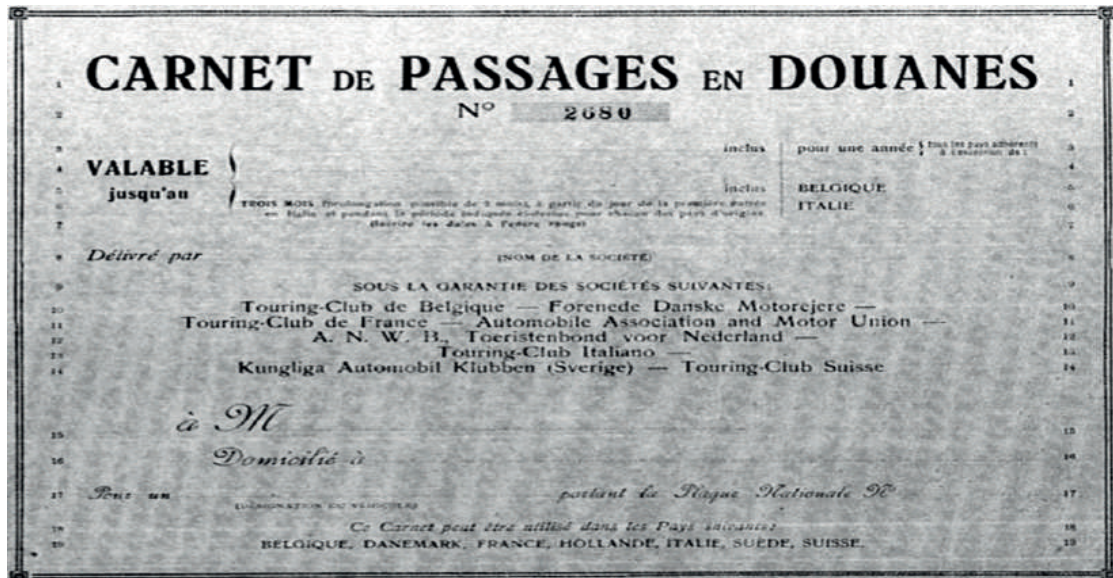


Рисунок 2. Образец книжки «таможенного оформления двойных поездок» 1911 года

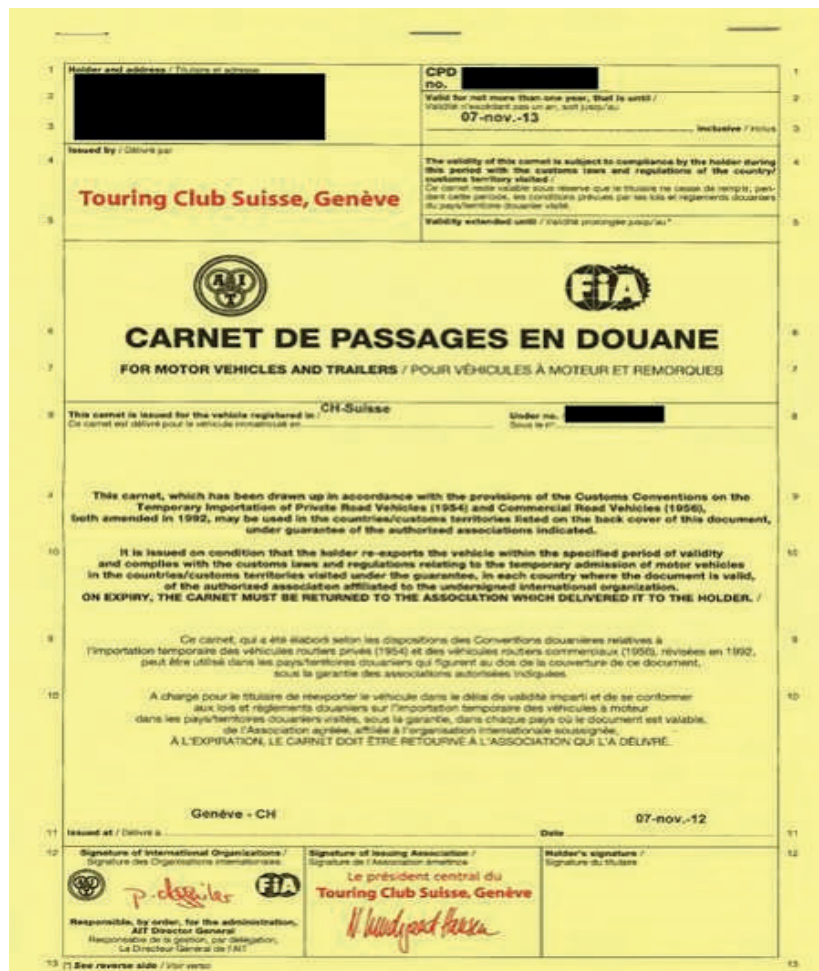


Рисунок 3. Образец Carnet de passages en douane в настоящее время

# Молодежь за безопасность дорожного движения

## Youth for Road Safety, YOURS

---

**Дата основания:** 2010 год

---

**Штаб-квартира:** Кулемборг (Нидерланды)

---

**Членство:** 111 организаций-членов из 95 стран

---

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

---

**Официальный сайт:**  
<https://www.youthforroadsafety.org/>

---



Молодежь за безопасность дорожного движения – некоммерческая организация, основанная в 2007 году в результате первой Всемирной молодежной ассамблеи по безопасности дорожного движения под эгидой Всемирной организации здравоохранения и компании Мишлен<sup>224</sup>.

В 2009 году YOURS официально представлена на первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Москве, а в 2010 году стала официальным членом Сотрудничества ООН по безопасности дорожного движения (UNRSC)<sup>225</sup>.

Основная цель организации – снизить количество дорожно-транспортных происшествий и их последствия, особенно среди молодежи.

Направления деятельности включают проведение образовательных программ, направленных на повышение осведомленности о безопасности на дорогах среди молодежи, проведение исследований по вопросам безопасности дорожного движения для выявления проблем и разработки эффективных решений, сотрудничество с другими организациями – YOURS работает в партнерстве с правительственными учреждениями, неправительственными организациями и частным сектором для создания комплексных программ по повышению безопасности на дорогах.

YOURS организует различные кампании, направленные на снижение числа ДТП среди молодежи, включая использование социальных медиа и мероприятий, а также проводит международные форумы и конференции, где обсуждаются актуальные вопросы безопасности дорожного движения и разрабатываются стратегии для их решения.

YOURS создана Академия YOURS – образовательная онлайн-платформа для самостоятельного обучения, а также индивидуальных интерактивных учебных занятий в области безопасности дорожного движения.

---

<sup>224</sup> URL: <https://www.youthforroadsafety.org/> (дата обращения: 05.10.2024).

<sup>225</sup> Там же.

Обучение в Академии состоит из 4 модулей: глобальная проблема безопасности дорожного движения и молодежь, безопасный системный подход и факторы риска, безопасность дорожного движения и устойчивое развитие, участие молодежи в обеспечении безопасности дорожного движения<sup>226</sup>.

Глобальная кампания по обеспечению безопасности дорожного движения «Claiming Our Space»<sup>227</sup> представляет собой активную инициативу, направленную на мобилизацию молодежи, сообществ и организаций на международном уровне с целью принятия ответственности за безопасность дорожного движения. Она акцентирует внимание на активном участии молодежи в процессах, способствующих предотвращению дорожно-транспортных происшествий, созданию более безопасной инфраструктуры.

Проект «Youth Road Safety Advocacy» фокусируется на обучении молодежи юридическим нормам и адвокатской деятельности, чтобы она могла представлять свои интересы в вопросах безопасности дорожного движения на глобальном и местном уровнях.



<sup>226</sup> URL: <https://www.yoursacademy.org/modules> (дата обращения: 05.10.2024).

<sup>227</sup> URL: <https://claimingourspace.org/> (дата обращения: 05.10.2024).

# Постоянная международная ассоциация дорожных конгрессов

## World Road Association, PIARC

---

**Дата основания:** 1909 год

---

**Штаб-квартира:** Париж (Франция)

---

**Членство:** 3000 членов в 142 странах

---

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

---

**Официальный сайт:** <https://www.piarc.org/en/>

---



Постоянная международная ассоциация дорожных конгрессов – международная некоммерческая организация, которая является крупнейшей площадкой для взаимодействия экспертов и обмена опытом в области дорожного движения.

Результатом работы первой Международной конференции для обсуждения проблем содержания дорог и строительства новых, а также решения проблем участия водителей в международном автомобильном движении в 1909 году стало создание PIARC, которая стала глобальной информационной платформой безопасности дорожного движения.

В настоящее время PIARC проводит исследования по различным аспектам дорожной инфраструктуры, безопасности дорожного движения, устойчивого развития и инновационных технологий, разрабатывает методические рекомендации и стандарты для улучшения проектирования, строительства и эксплуатации дорог.

Ключевыми мероприятиями PIARC являются Всемирные автомобильные конгрессы и Международные конгрессы зимних дорог, которые проводятся каждые четыре года для обмена опытом в области автомобильного транспорта. В рамках конгрессов проходят министерские сессии, десятки отраслевых сессий, а также международные выставки.

Членами Ассоциации являются государственные органы, администрации 122 стран, научные учреждения, учебные заведения и частные компании, ассоциации в области строительства и содержания дорог.

Членство России в PIARC было продлено в 2018 году впервые с советского периода. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 июля 2018 года № 1566-р органом, представляющим Правительство Российской Федерации в Ассоциации, определено Министерство транспорта Российской Федерации<sup>228</sup>.

---

<sup>228</sup> URL: <https://www.piarc.org/en/PIARC-Association-Roads-and-Road-Transportation/PIARC-Who-are-we> (дата обращения: 14.04.2024).

# Форум европейских научно-исследовательских институтов безопасности дорожного движения

## Forum of European Road Safety Research Institutes, FERSI

**Дата основания:** 1991 год

**Штаб-квартира:** Брюссель (Бельгия)

**Членство:** 21 институт из 21 страны

**Статус Российской Федерации:** не имеет членство

**Официальный сайт:** <https://fersi.org/>



Форум европейских научно-исследовательских институтов безопасности дорожного движения – некоммерческая организация, которая представляет собой объединение научно-исследовательских институтов в области БДД.

Все институты, входящие в FERSI, имеют государственный мандат на проведение исследований в области безопасности дорожного движения и являются основным партнером правительства своей страны по обсуждению вопросов безопасности дорожного движения. Институты анализируют развитие ситуации в области БДД, готовят решения, которые должны быть воплощены в законодательстве и руководствах<sup>229</sup>.

FERSI осуществляет деятельность как на национальном, так и на европейском уровне. Так, например FERSI вносит предложения по темам безопасности дорожного движения в европейские и национальные исследовательские программы, организует семинары и встречи по вопросам БДД и исследований в данной области, участвует в экспертных совещаниях и конференциях.

FERSI также выступает от имени своих членов перед Европейской Комиссией, Европейским Парламентом, Европейским Советом, продвигая вопросы безопасности дорожного движения в европейских исследовательских программах, распространяя результаты соответствующих исследований и получая финансирование для исследовательских проектов.

Для решения вопросов, по собственной инициативе или по запросу, FERSI может создать специальную рабочую группу. Результатом работы может стать научная статья или отчет с последними знаниями по конкретному вопросу, документ о новых разработках и связанных с ними пробелах в исследованиях или рекомендации по текущим политическим вопросам или потребностям в исследованиях. Предыдущие

<sup>229</sup> URL: <https://fersi.org/> (дата обращения: 06.10.2024).

рабочие группы FERSI занимались различными темами, включая уязвимых участников дорожного движения, автоматизацию транспортных средств, дорожно-транспортный травматизм, показатели эффективности безопасности.

В настоящее время действует рабочая группа по вопросам отвлеченного внимания при управлении ТС при использовании смартфонов. Целью рабочей группы является разработка совместного научно обоснованного метода исследования для оценки распространенности различных аспектов использования смартфонов водителями ТС, велосипедистами и пешеходами в различных дорожных условиях.

FERSI публикует отчеты об исследованиях, научные статьи, рекомендации. В основе работы FERSI лежит позиционный документ 2014 года «На пути к более безопасным дорогам в Европе», в котором описаны девять ключевых задач для исследований в области безопасности дорожного движения на следующее десятилетие: старение общества, уязвимые участники дорожного движения, культурное разнообразие, автоматизация транспортных средств, дорожно-транспортный травматизм, дорожная инфраструктура, обучение и подготовка участников дорожного движения, изменение поведения участников дорожного движения.

В настоящее время FERSI объединяет 21 институт из 21 европейской страны<sup>230</sup>.



<sup>230</sup> URL: <https://fersi.org/> (дата обращения: 06.10.2024).

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Ключевую роль в современной системе международных отношений играют международные организации – постоянное объединение межправительственного или неправительственного характера, созданное на основе международного соглашения в целях содействия решению оговоренных в соглашении международных проблем.

В настоящее время высокий уровень дорожно-транспортного травматизма представляет собой серьезную социальную и экономическую проблему для государств, решение которой является актуальным и значимым для рассмотренных международных организаций.

Согласно Концепции внешней политики Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2023 года № 229, ООН должна оставаться в качестве центрального координирующего механизма в согласовании интересов ее государств-членов. Главной целью ООН является стабилизация и поддержание международного мира и безопасности. Многие органы ООН прямо или косвенно содействуют обеспечению безопасности на дорогах.

ВОЗ является ведущей организацией по безопасности дорожного движения в рамках ООН, отвечает за международное здравоохранение с целью достижения максимально возможного уровня здоровья во всем мире. За последние два десятилетия в ВОЗ сложилась новая концепция отношения к проблеме дорожно-транспортного травматизма, в которой международная деятельность организации связана с мониторингом показателей безопасности дорожного движения на основании глобального анализа данных дорожно-транспортной ситуации в странах мира.

Международные неправительственные организации также занимают важную роль в повестке дня по повышению безопасности дорожного движения. Наряду с органами государственной власти они принимают непосредственное участие в формировании стратегических документов (концепций, планов, стратегий) и нормативно-правовой базы на глобальном уровне.

Участником ряда организаций является Российская Федерация, что позволяет сотрудничать с другими государствами и организациями, активно вносить свой вклад в разработку и принятие решений, касающихся безопасности дорожного движения, добиваться отражения собственной позиции по актуальным вопросам на глобальном уровне. Важным направлением развития отношений в этом ключе является укрепление сотрудничества с государствами – участниками СНГ в многостороннем и двустороннем форматах.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

### **Международные правовые акты**

1. Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения (вместе с «Перечнем нарушений правил дорожного движения») (заключена в г. Москве 28.03.1997 г.) // Содружество. Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ. 1997. С. 246–252.

2. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) // СПС «Консультант Плюс».

3. Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 08.11.1968) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. 1979. С. 385–435.

4. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (заключена в г. Вене 08.11.1968) // URL: <https://web.archive.org/web/20210808132804/https://treaties.un.org/doc/Treaties/1978/06/19780606%2000-35%20AM/CTC-xi-b-20-searchable.pdf>.

5. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) // СПС «Консультант Плюс».

6. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжек МДП (Конвенция МДП 1975 года) // СПС «Консультант Плюс».

7. Устав Организации Объединенных Наций от 26 июня 1945 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. М.: Госполитиздат. 1956. С. 14–47.

### **Нормативные правовые акты Российской Федерации**

1. Федеральный закон от 22 июля 2008 г. № 134-ФЗ «О ратификации Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс».

2. Указ Президиума ВС СССР от 29 апреля 1974 г. № 5938-VIII «О ратификации Конвенции о дорожном движении» // СПС «ГАРАНТ».

3. Федеральный закон от 15 июля 1995 г. № 101-ФЗ «О международных договорах Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».

### **Акты Организации Объединенных Наций и иных международных организаций**

1. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/74/299 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» // URL: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/A/RES/74/299>.

2. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/74/299 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» // URL: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/A/RES/74/299>.

3. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/75/308 «Круг ведения, порядок проведения, формат и организация заседания высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире» // URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/75/308>.

4. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/1296 (XIV) // URL: <https://www.un.org/ru/ga/23/docs/23res.shtml>.

5. Резолюция Экономического и Социального Совета ООН 288 (X) // URL: [https://digitallibrary.un.org/record/229032/files/E\\_1661-RU.pdf?version=1](https://digitallibrary.un.org/record/229032/files/E_1661-RU.pdf?version=1).

6. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» // URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/291/92/PDF/N1529192.pdf?OpenElement>.

7. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» // URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/291/92/PDF/N1529192.pdf?OpenElement>.

### ***Учебные пособия, учебники, монографии***

1. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Особенная: учебник. М: Московская академия МВД. 2001. 362 с. ISBN 5-94471-018-7. EDN URRMWC.

2. Ануфриева Л.П., Бекашев К.А., Бекашев Д.К. и др. Международное публичное право: учебник. 2004.

3. Ашавский Б.М. Международное право. М: Статут, 2016. С. 15.

4. Баканов К.С., Гордеева А.Д. и др. Зарубежный опыт противодействия основным факторам риска в дорожном движении: учебное пособие. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России». 2024. 180 с.

5. Куркин Б.А. Понятие и виды международных организаций // Международное право: учебное пособие. М.: МГИУ, 2008. 192 с.

6. Порташников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения: методические рекомендации. М: Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2016. 56 с. ISBN 978-5-9908806-2-7. EDN YUDUXA.

7. Россинский Б.В. Организационно-управленческие проблемы функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. М: Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 1993. 168 с. EDN INMWXU.

### ***Статьи***

1. Баканов К.С. Реформа законодательства о контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения в части дорожного надзора // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 40–51. EDN IIRFIJ.

2. Бекашев Д.К., Бекашев К.А., Попова А.Н. Место внутреннего права международных организаций в системе международного права // Вестник Томского государственного университета. 2022. С. 197–205.

3. Булатов Р.Б., Биктасов О.К., Ильичев В.В. и др. Состояние и проблемы правосознания современного российского общества // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2006. № 1(29). С. 10-15. EDN KGXRYT.

4. Головкин В.В. Исаев М.М. Проблемы и перспективы использования цифровых технологий при фиксации административных правонарушений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2(29). С. 27–33. EDN CEYZLP.

5. Гордеева А.Д. Опыт реализации первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020) на примере Австрийской Республики // Вестник экономической безопасности. 2022. № 2. С. 57–63. DOI 10.24412/2414-3995-2022-2-57-63. EDN NSGOAU.

6. Гордеева А.Д., Ясникова В.А. Становление и развитие международного нормативно-правового регулирования дорожного движения (анализ основных международных договоров XX века) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 62–66.

7. Гусева А.А. О регулировании скоростного режима в некоторых иностранных государствах // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. 2023. № 2(45). С. 98–102. EDN PASRFO.

8. Гусева А.А. Стратегическое планирование в области обеспечения безопасности дорожного движения на примере шведского Королевства // Современная наука. 2024. № 1. С. 11–14. EDN RJMHOV.

9. Зырянов С.М. Государственный контроль (надзор) в сфере дорожного движения в новой регуляторной политике // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 28–32. EDN VLJAQU.

10. Копыл Д.В. Профилактика дорожно-транспортных происшествий // Безопасность дорожного движения. 2021. № 1. С. 21–25. EDN DXJCDF.

11. Крюков Ю.Ю. История создания ВОЗ. Роль в общественном здравоохранении XX–XXI веков // Бюллетень медицинских интернет-конференций. 2018. Т. 8. № 12. С. 636. EDN YQLRCD.

12. Майоров В.И. «BENCHMARKING» как технология повышения качества в сфере безопасности дорожного движения: опыт зарубежных стран и России // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 13–18. EDN PNTPOV.

13. Майоров В.И. Проблемы регулирования превышения установленной скорости движения: российский и зарубежный опыт // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 19–25. EDN GMMNPF.

14. Майоров В.И. Реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги» и федерального проекта «Безопасность дорожного движения»: достижения, проблемы, перспективы // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 12–15. EDN SLCBEO.

15. Митрошин Д.В. Формирование международной нормативной правовой основы организации и осуществления дорожного движения (состояние, проблемы, перспективы) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2(29). С. 54–59. EDN LFKPAA.

16. Ясникова В.А. Актуальные вопросы проводимой политики зарубежных стран в рамках реализации первого и второго Десятилетий действий по обеспечению безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2021. № 3. С. 64–68. EDN UWAVRX.

17. Ясникова В.А. Актуальные вопросы проводимой политики зарубежных стран в рамках реализации Первого и Второго Десятилетий действий по обеспечению безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2021. № 3. С. 64–68.

### ***Диссертации и авторефераты***

1. Гордеева А.Д. Правовые и организационные основы взаимного признания и исполнения компетентными органами государств-участников СНГ и иных иностранных государств решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения: автореф. дис. канд. юрид. наук. . М., 2019. 30 с. EDN EEUWXA.

2. Гордеева А.Д. Правовые и организационные основы взаимного признания и исполнения компетентными органами государств-участников СНГ и иных иностранных государств решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения: дис. канд. юрид. наук. М.: Московский университет МВД РФ им. В.Я. Кикотя, 2019. 181 с.

### ***Информационные обзоры***

1. Гордеева А.Д., Турищева А.А. и др. Современные зарубежные практики в области обеспечения безопасности дорожного движения: информационный обзор. План НИОКР «ФКУ НЦ БДД МВД России». Тема 16. 2022. 364 с.

2. Гордеева А.Д., Ясникова В.А. Становление и развитие международно-правовых отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения: информационный обзор М.: «ФКУ НЦ БДД МВД России», 2024. 76 с.

3. Прохорова А.М., Гордеева А.Д. и др. Современные зарубежные практики в области обеспечения безопасности дорожного движения: информационный обзор. План НИОКР «ФКУ НЦ БДД МВД России». Тема 14. 2019. 130 с.

### ***Интернет ресурсы***

1. URL:<https://www.cambridge.org/core/journals/american-political-science-review/article/abs/classification-of-international-organizations-i/A0F4F8771E3058994380AA7E9ADE9532>.

2. URL:[https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/law\\_treaties.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/law_treaties.shtml).

3. URL:[https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/state\\_relations.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/state_relations.pdf).

4. URL:<https://www.un.org/ru/ga/23/docs/23res.shtml>.
5. URL:<https://www.osce.org/files/f/documents/5/2/37849.pdf>.
6. URL:<https://www.un.org/ru/ga/51/docs/51res.shtml>.
7. URL:<https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/road-safety-road-safety-action-programme-2003-2010.html>.
8. URL:<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/511/88/PDF/N0351188.pdf?OpenElement>.
9. URL:<https://iris.who.int/handle/10665/85469>.
10. URL:<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOCGENN05/487/86/PDF/N0548786.pdf?OpenElement>.
11. URL:<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N07/478/43/PDF/N0747843.pdf?OpenElement>.
12. URL:[https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/declarations/moscow\\_declaration.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/moscow_declaration.shtml).
13. URL: <https://undocs.org/A/RES/64/255>.
14. URL:<https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/sustainable-development-goals>.
15. URL:[https://unece.org/DAM/trans/roadsafe/docs/road\\_safety\\_global\\_plan\\_for\\_action\\_ru.pdf](https://unece.org/DAM/trans/roadsafe/docs/road_safety_global_plan_for_action_ru.pdf).
16. URL:<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/474/44/PDF/N1147444.pdf?OpenElement>.
17. URL:<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N16/108/31/PDF/N1610831.pdf?OpenElement>.
18. URL:<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N18/106/46/PDF/N1810646.pdf?OpenElement>.
19. URL:<https://www.who.int/ru/news-room/events/detail/2020/02/19/default-calendar/3rd-global-ministerial-conference-on-road-safety>.
20. URL:<https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/health/>.
21. URL:<https://www.who.int/ru/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>.
22. URL:[https://www.un.org/ecosoc/sites/www.un.org.ecosoc/files/ecosoc\\_system\\_ru.pdf](https://www.un.org/ecosoc/sites/www.un.org.ecosoc/files/ecosoc_system_ru.pdf).
23. URL:<https://www.un.org/ru/ga/1/docs/1res.shtml>.
24. URL:<https://www.un.org/ru/ga/5/docs/5res.shtml>.
25. URL:<https://docs.cntd.ru/document/901789237>.
26. URL:[https://unece.org/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated\\_Resolution\\_on%20Road\\_Traffic\\_RE1\\_e.pdf](https://unece.org/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated_Resolution_on%20Road_Traffic_RE1_e.pdf).
27. URL:[https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/rev21/ST-SG-AC10-1r21e\\_Vol1\\_WEB.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/rev21/ST-SG-AC10-1r21e_Vol1_WEB.pdf).
28. URL:<https://documents-dds-ny.un.org/docUNDOCGENN05/487/86/PDF/N0548786.pdf?OpenElement>.
29. URL:<https://apps.who.int/iris/handle/10665/85504>.
30. URL:<https://unece.org/transport/publications/75-years-inland-transport-committee>.
31. URL:<https://unece.org/ru/node/12245>.
32. URL:<https://www.unescap.org/events/2012/ministerial-conference-transport-second-session>.

33. URL:<https://www.unescap.org/events/ministerial-conference-transport-third-session>.
34. URL:<https://www.unescap.org/events/2021/ministerial-conference-transport-fourth-session>.
35. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11797>.
36. URL:<https://documents.un.org/doc/undoc/gen/b18/006/99/pdf/b1800699.pdf>.
37. URL:<https://documents.un.org/doc/undoc/gen/b22/005/34/pdf/b2200534.pdf>.
38. URL:<https://www.unescap.org/publications/monograph-series-improving-road-safety-asia-pacific-region>.
39. URL:<https://www.unescap.org/kp/2022/road-safety-and-mobile-phone-use-asia-pacific-region>.
40. URL:<https://www.unescap.org/kp/2024/regional-road-mapsupport-regional-cooperation-wider-deployment-sustainable-smart-transport>.
41. URL:<https://www.aprso.org/about-aprso>.
42. URL:<https://www.un.org/ru/ecosoc/escwa/>.
43. URL:<https://unece.org/sites/defaultfiles/202201ITC%20Recommendations%20for%20Enhancing%20National%20Road%20Safety%20Systems.pdf>.
44. URL:<https://unece.org/workshop-highlights-tools-and-actions-implement-road-safety-arab-region>.
45. URL:<https://roadsafetyfund.un.org/projects/strengthening-evidence-based-interventions-road-safety-arab-region>.
46. URL:<https://www.un.org/ru/ecosoc/escwa/>.
47. URL:<https://www.uneca.org>.
48. URL:<https://www.un.org/ru/ecosoc/uneca>.
49. URL:<https://www.ssatp.org/en/events/third-african-road-safety-conference>.
50. URL:<https://documents1.worldbankorg/curator/en/099015003232225534/pdf/P1533170153a3a0a808b210e7e7ecf7601a.pdf>.
51. URL: <https://www.cepal.org/en>.
52. URL:<https://repositorio.cepal.org/serverapicore/bitstreams/0bb3de9-d201-44e5-9b82-3f26df298f80/content>.
53. URL:<https://www.who.int/roadsafety/about/partners/en/index.html>.
54. URL:<https://www.who.int/about/governance/worldhealthassembly/the-who-and-the-wha-an-explainer>.
55. URL:[https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/85357/5777701582\\_rus.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/85357/5777701582_rus.pdf?sequence=1&isAllowed=y).
56. URL:<https://www.emro.who.int/press-releases/2009/global-status-report-on-road-safety.html>.
57. URL:[https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/85396/9789241505109\\_eng.pdf?sequence=1](https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/85396/9789241505109_eng.pdf?sequence=1).
58. URL:<https://www.afro.who.int/publications/globalstatusreportroad-safety-2015#:~:text=The%20Global%20status%20report%20on,rates%20in%20low%20income%20countries>.
59. URL:<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>.
60. URL:<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2024>.

61. URL:[https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21321-russian-global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_35&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21321-russian-global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true).
62. URL:<https://www.who.int/ru/publications/i/item/9241546751>.
63. URL:[https://iris.who.int/bitstream/10665/197030/9789241549189\\_FacilitatorGuide\\_eng.pdf?sequence=1](https://iris.who.int/bitstream/10665/197030/9789241549189_FacilitatorGuide_eng.pdf?sequence=1).
64. URL:[https://www.who.int/iris/biam/10665/44854/9/9789244503324\\_rus.pdf?ua=1](https://www.who.int/iris/biam/10665/44854/9/9789244503324_rus.pdf?ua=1).
65. URL:[https://www.who.int/iris/bam/10665/79753/10/9789244505359\\_rus.pdf?ua=1](https://www.who.int/iris/bam/10665/79753/10/9789244505359_rus.pdf?ua=1).
66. URL:[https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/162176/WHO\\_NMH\\_NVI\\_15.3\\_eng.pdf?sequence=1](https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/162176/WHO_NMH_NVI_15.3_eng.pdf?sequence=1).
67. URL:<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/251720/WHO-NMH-NVI-16.9-eng.pdf?sequence=1>.
68. URL:<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/249533/WHO-MSD-NVI-2016.01-eng.pdf?sequence=1>.
69. URL:<https://www.who.int/publications/i/item/WHONMHPND-2019-9>.
70. URL:<https://iris.who.int/bitstream/10665/363455/9789240060562-eng.pdf?sequence=1>.
71. URL:<https://iris.who.int/bitstream/10665/366224/9789240064317-eng.pdf?sequence=1>.
72. URL:<https://iris.who.int/bitstream/10665/366578/9789240069824-eng.pdf?sequence=1>.
73. URL:<https://www.afro.who.int>.
74. URL:[https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/Road\\_Safety\\_AFRO\\_for\\_web.pdf](https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/Road_Safety_AFRO_for_web.pdf).
75. URL:<https://www3.paho.org/hq/index.php?option=comcontent&view=article&id=12316:report-road-safety-in-theamericas&Itemid=0&lang=en>.
76. URL:<https://iris.paho.org/handle/10665.2/51088>.
77. URL:[https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/Road\\_Safety\\_SEAR\\_4\\_for\\_web.pdf](https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/Road_Safety_SEAR_4_for_web.pdf).
78. URL:<https://www.who.int/europe/teams/who-european-office-for-prevention-and-control-of-noncommunicable-diseases-moscow-russian-federation/about-us>.
79. URL:<https://www.who.int/europepublicationsiiem/9789289054980>.
80. URL:<https://applications.emro.who.int/docs/WHOEMHLP123E-eng.pdf?ua=1>.
81. URL:<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/275424/WPR-2016-DNH-022-eng.pdf?sequence=1>.
82. URL:<https://www.oecd.org/about/document/oecd-convention.htm#:~:text=The%20Convention%20on%20the%20OECD,for%20Economic%20Co%2Doperation%20and>.
83. URL:<https://www.oecd.org/about/document/oecd-convention.htm>.
84. URL:<https://data-explorer.oecd.org>.
85. URL:<https://www.oecd.org/about>.
86. URL:<https://www.itf-oecd.org/itf-summit-2018-transport-safety-and-security>.

87. URL:<https://www.itf-oecd.org/itf-and-world-health-organization-expand-collaboration>.
88. URL:<https://www.itf-oecd.org/road-safety-annual-report>.
89. URL:<https://www.itf-oecd.org/IRTAD>.
90. URL:<https://www.itf-oecd.org/irtad-annual-report-2009>.
91. URL:<https://e-cis.info/page/3367/79789>.
92. URL:<https://docs.cntd.ru/document/901732633>.
93. URL:<https://docs.cntd.ru/document/902111477>.
94. URL:<https://docs.cntd.ru/document/1902206?section=text>.
95. URL:[https://iacis.ru/meropriyatiya/meropriyatiya\\_mpa\\_sng/shestoy\\_mezhdunarodnyy\\_kongress\\_bezopasnost\\_na\\_dorogakh\\_radi\\_bezopasnosti\\_zhizni\\_sovmestno\\_s\\_sovetom](https://iacis.ru/meropriyatiya/meropriyatiya_mpa_sng/shestoy_mezhdunarodnyy_kongress_bezopasnost_na_dorogakh_radi_bezopasnosti_zhizni_sovmestno_s_sovetom).
96. URL:<https://юидроссии.пф/events/mezhgosudarstvennyj-slyot-yuid/?ysclid=m1yu9wxi56440296212>.
97. URL:<https://e-cis.info/page/3654/121440>.
98. URL:[https://www.adb.org/sites/default/files/institutional/document/228011/carec-road-safety-2017-2013-ru\\_0.pdf](https://www.adb.org/sites/default/files/institutional/document/228011/carec-road-safety-2017-2013-ru_0.pdf).
99. URL:<https://cbd.minjust.gov.kg/159939/edition/1229948/ru>.
100. URL: <https://lex.uz/acts/3743455>.
101. URL:[https://www.pedestrians-int.org/images/IFP/pdf/key\\_doc/NGO\\_Brussels\\_Declaration.pdf](https://www.pedestrians-int.org/images/IFP/pdf/key_doc/NGO_Brussels_Declaration.pdf).
102. URL:[https://web.archive.org/web/20131214042736/http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/activities/ngos/en](https://web.archive.org/web/20131214042736/http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/activities/ngos/en).
103. URL:[https://web.archive.org/web/20090724110817/http://www.who.int/roadsafety/nongovernmental\\_network/en](https://web.archive.org/web/20090724110817/http://www.who.int/roadsafety/nongovernmental_network/en).
104. URL:<https://safercycling.roadsafetyngos.org>.
105. URL:[https://cdn.who.int/mediadocs/default/sourcedocuments/health-topics/road-traffic-injuries/un-road-safety-week/childdeclarationen---final.pdf?sfvrsn=eacfb52f\\_3](https://cdn.who.int/mediadocs/default/sourcedocuments/health-topics/road-traffic-injuries/un-road-safety-week/childdeclarationen---final.pdf?sfvrsn=eacfb52f_3).
106. URL:<https://www.roadsafetyngos.org/about/about-road-safety/ngo-response>.
107. URL:[https://www.roadsafetyngos.org/about/about-us/strategic-plan/?mc\\_cid=3eac2ebc35&mc\\_eid=4b45d8ede9](https://www.roadsafetyngos.org/about/about-us/strategic-plan/?mc_cid=3eac2ebc35&mc_eid=4b45d8ede9).
108. URL: <https://bezdtp.ru/bezdtp/ru>.
109. URL:<https://www.grsroadsafety.org/who-we-are/national-road-safety-partnerships>.
110. URL:<https://www.grsroadsafety.org/our-work/bloomberg-initiative-for-global-road-safety>.
111. URL:<https://www.grsroadsafety.org/our-work/road-policing-capacity-building>.
112. URL:<https://www.grsroadsafety.org/our-work/global-road-safety-leadership-courses>.
113. URL:<https://www.grsroadsafety.org/our-work/global-road-policing-network>.
114. URL:<https://www.grsroadsafety.org/roadsafetyseminar2024>.
115. URL:<https://www.grsroadsafety.org/successful-africa-road-safety-seminar-2024-comes-to-an-end>.

116. URL:<https://www.atransociety.com/atrans-website/about.html>.
117. URL: <https://www.easst.co.uk/childrens-road-safety>.
118. URL:<https://www.easst.co.uk/safe-and-inclusive-mobility>.
119. URL:<https://www.easst.co.uk/step-by-step-easst-safe-crossings-initiative>.
120. URL:<https://www.easst.co.uk/post-crash-response-2>.
121. URL:<https://www.easst.co.uk/occupationalroadsafetymanagemen>.
122. URL:<https://www.easst.co.uk/road-safety-enforcement>.
123. URL:<https://www.easst.co.uk/work-startsontheeasternpartnership-road-safety-observatory>.
124. URL:<https://www.easst.co.uk/countries>.
125. URL:<https://erf.be/activities/road-safety-programme>.
126. URL:<https://erf.be/activities/sustainability-programme>.
127. URL:<https://erf.be/about-us/members>.
128. URL:<https://roadsafetychartereceuropaeuuser/894#:~:text=FEVR%20was%20formally%20founded%20in,between%20road%20victim%20associations%20from>.
129. URL:<https://fevr.org/fevrs-post-crash-concept-note>.
130. URL:<https://roadsafetychartereceuropaeuuser/894#:~:text=FEVR%20was%20formally%20founded%20in,between%20road%20victim%20associations%20from>.
131. URL:<https://fevr.org/about-us>.
132. URL:[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_4312](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_4312).
133. URL:<https://www.bbc.com/news/business-54454738>.
134. URL:<https://etsc.eu/projects/pin>.
135. URL:<https://etsc.eu/about-us/members-and-sponsors>.
136. URL: <https://www.warso.org>.
137. URL: <https://www.fia.com>.
138. URL:<https://www.fia.com/fia-road-safety-grants-programme>.
139. URL: <https://www.fia.com/members>.
140. URL:<https://irfnet.ch/data-statistics/>.
141. URL:<https://irfnet.ch/2021/03/16/the-ten-step-plan-for-safer-road-infrastructure-kicks-off-in-tanzania>.
142. URL:<https://www.roadsafetyngos.org/events/learn-building-data-partnerships-in-africa>.
143. URL:<https://irfnet.ch/2018/09/20/safe-roads-safe-kids-project-delivering-a-safe-journey-to-school>.
144. URL: <https://uia.org/s/or/en/1100007542>.
145. URL:<https://citainsp.org/what-is-cita>.
146. URL:<https://citainsp.org/wp-content/uploads/2019/04/2019-Art-Incorp-E.pdf>.
147. URL:<https://www.iru.org/who-we-are/about-iru/history>.
148. URL:<https://www.iru.org/what-we-do/facilitating-trade-and-transit/tir>.
149. URL:[https://treaties.un.org/doc/Treaties/1960/01/19600107%2001-48%20AM/Ch\\_XI\\_A\\_13p.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/1960/01/19600107%2001-48%20AM/Ch_XI_A_13p.pdf).
150. URL:<https://www.iru.org/what-we-do/facilitating-trade-and-transit/e-cmr>.
151. URL: <https://award-h2020.eu>.

152. URL: <https://www.asmap.ru>.  
153. URL: <https://carnetdepassage.org/what-is-a-cpd>.  
154. URL: <https://www.ait-touringalliance.com>.  
155. URL: <https://www.youthforroadsafety.org>.  
156. URL: <https://www.yoursacademy.org/modules>.  
157. URL: <https://claimingourspace.org>.  
158. URL: <https://www.piarc.org/en/PIARC-Association-Roads-and-Road-Transportation/PIARC-Who-are-we>.  
159. URL: <https://fersi.org>.

### ***Иные источники***

1. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. Партнерство ООН по дорожной безопасности. // URL: [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_russian.pdf?ua=1](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_russian.pdf?ua=1) (дата обращения: 26.10.2024).
2. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. 1956. Вып. XI. С. 49.
3. United Nations road safety collaboration: a handbook of partner profiles Version I. World Health Organization. Switzerland. 2005.

### ***Изображения***

Изображения заимствованы из общедоступных источников информационно-коммуникационной сети «Интернет».

План-график выпуска научных изданий  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»  
на 2024 г. поз. 25

к.ю.н. Анастасия Дмитриевна Гордеева,  
Вера Андреевна Ясникова

# **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

## **ТОМ 1**

### **Информационный обзор**

Редактор Е.В. Марцога  
Компьютерная верстка А.А. Гусева

Федеральное казенное учреждение  
«Научный центр безопасности дорожного движения  
Министерства внутренних дел Российской Федерации»  
121293, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.  
Тел. (495) 184-32-23  
Официальный сайт: <https://нцбдд.мвд.рф>

Подписано в печать 05.05.2025  
Формат 60x84/8. Тираж 150 экз.

Отпечатано в ФКУ «НЦ БДД МВД России»  
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 59