**Проблема повышения безопасности в рамках деятельности организации объединённых наций**

А.И. Рябчинский, Т.Э. Морозова

За последние 50 лет постоянно увеличивается число жертв дорожно-транспортных происшествий. Практически во всех странах мира проблема обеспечения безопасности на дорогах, стала одной из самых главных.

Внимание со стороны международного сообщества к проблеме безопасности на дорогах привело к тому, что Организация Объединенных Наций (ООН) обратилась к решению задач по уменьшению числа жертв ДТП. Занимаясь глобальными направлениями по повышению безопасности дорожного движения, Европейская Экономическая Комиссия ООН расширяет сотрудничество в сфере безопасности дорожного движения с Региональными экономическими комиссиями ООН.

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) была создана после второй мировой войны в 1947 г. Одна из ее задач состояла в разработке единообразных требований и правил, касающихся обеспечения безопасности, обязательных для применения как можно большим числом стран-участниц этой организации. В 1949 г. в рамках ЕЭК ООН завершилась подготовка новых международных соглашений, и на очередной конференции ООН по дорожному движению, проходившей с 23 августа по 19 сентября 1949 г. в Женеве, были приняты Конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах. В 1950 г. несколько европейских стран (Бельгия, Греция, Италия, Люксембург, Нидерланды и Югославия) заключили Европейское соглашение о применении статьи 23 Конвенции о дорожном движении 1949 г., касающейся размеров и веса транспортных средств, допускаемых к движению по некоторым дорогам договаривающихся стран. В 1959 г. к Конвенции о дорожном движении и Протоколу о дорожных знаках и сигналах присоединился CCCP, на их базе были разработаны Правила дорожного движения, ГОСТ 2965-60 «Знаки дорожные сигнальные» (введены в действие одновременно в 1961 г.) и ряд других стандартов.

Конвенция 1949 г. впервые установила важнейшие для организации дорожного движения ограничения габаритных размеров и массы автомобилей, участвующих в международном движении.

Эти параметры принимались в качестве расчетных норм при проектировании и строительстве дорог, при создании новых автомобилей, учитывались при осуществлении конкретных мероприятий по организации движения.

К Конвенции о дорожном движении 1949 г. присоединилось большинство стран мира; что обеспечило широкие масштабы унификации национальных правил движения. Однако система дорожных знаков по Протоколу 1949 г., ориентировалась на европейский опыт организации движения и не была принята странами Северной и Южной Америки, а также рядом государств, использовавших собственные системы дорожной сигнализации (до второй мировой войны действовали две основные системы дорожных знаков: европейская, основанная на применении преимущественно символов, и англо-американская, в которой в большинстве случаев вместо символов на знаках использовались надписи).

Новым этапом в развитии международного сотрудничества в области обеспечения безопасности дорожного движения явилось принятие в Вене 8 ноября 1968 г. Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах (часто их называют Венскими конвенциями). В 1971 г. были разработаны Европейские соглашения, дополняющие эти конвенции. Европейские соглашения конкретизируют отдельные статьи конвенций и содержат целый ряд отличающихся от конвенций положений по организации дорожного движения.

В 197З г. в рамках ЕЭК ООН принят Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах. СССР ратифицировал обе конвенции и дополняющие их соглашения в 1974 г. Юридически же Конвенция о дорожном движении со всеми вытекающими договорно-правовыми последствиями вступила в силу 21 мая 1977 г., Конвенция о дорожных знаках и сигналах - 6 июня 1978 г., Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении, - 7 июня 1979 г., Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, - 3 августа 1979 г., Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, - 25 апреля 1985 г.

Несмотря на существование упомянутых международных документов правила движения в разных странах имеют отличия, обусловленные уровнем автомобилизации, особенностями национального законодательства, развитием техники регулирования движения, а также местными традициями и обычаями. Более того, некоторые страны (Ватикан, Венесуэла, Великобритания, Гана, Индонезия, Испания, Китай, Коста-Рика, Мексика, Португалия, Республика Корея, Таиланд, Эквадор) подписали, но не ратифицировали ни Конвенцию о дорожном движении, ни Конвенцию о дорожных знаках и сигналах. Кроме названных государств, Конвенцию о дорожном движении не ратифицировали США и Чили, Конвенцию о дорожных знаках и сигналах - Бразилия и Италия. При этом США к Конвенции о дорожных знаках и сигналах и не присоединялись. Не все государства Европы, признающие Венские конвенции, подписали в дальнейшем дополняющие их Европейские соглашения.

Всего, по данным ЕЭК ООН, к началу 1997 г. насчитывалось около 50 многосторонних правовых договоров в области транспорта.

Российская Федерация присоединилась к некоторым многосторонним соглашениям, представляющим наибольший интерес для нашей страны.

В ноябре 1997 г. в Вене на Региональной конференции по транспорту и окружающей среде, проходившей под эгидой ЕЭК 00Н, Российская Федерация одновременно с 22 европейскими государствами подписала «Соглашение о принятии единообразных условий периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров».

Потребность в уточнении и дополнении положений международных документов не стала менее насущной, что связано с продолжающимся развитием автомобильного транспорта, совершенствованием конструкции транспортных средств, изменением параметров дорог, улучшением организации движения, появлением новых способов и средств его регулирования. В рамках КВТ ЕЭК ООН работа по обновлению Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а также дополняющих их Европейских соглашений ведется практически постоянно. Начиная с 50-х годов, СССР, а сейчас Российская Федерация регулярно участвует в деятельности рабочих органов КВТ ЕЭК ООН, в том числе его Рабочей группы по безопасности дорожного движения, на сессиях которой два раза в год обсуждаются не только предложения делегаций различных государств о внесении изменений, дополнений в названные конвенции и соглашения, но и проблемы, которые возникают в странах ЕЭК при их осуществлении.

Всемирный форум (WP.29) был образован в рамках Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций. Посредством работы различных Рабочих групп по безопасности дорожного движения (WP.1), по статистике транспорта (WP.6) и по конструкции транспортных средств (WP.29) – ЕЭК ООН продемонстрировала ряд возможностей, необходимых для внедрения системного подхода в работах по повышению безопасности на международном уровне.

Вспомогательные органы WP.29, ответственные за различные нормативные требования, занимаются представленными предложениями по разработке норм, которые им передает WP.29. В их обязанность входит подготовка технических рекомендаций посредством специалистов, компетентных в решении данного вопроса. В настоящее время существует шесть рабочих групп, подотчетных WP.29:

– активная безопасность

– Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) и Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF);

– пассивная безопасность

– Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP);

– экологическая безопасность (охрана окружающей среды) – Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) и Рабочая группа по вопросам шума (GRB);

– аспекты общей безопасности, включая специальные транспортные средства и транспортные средства общего пользования – Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG);

– специальные технические вопросы – неофициальная группа, которая формируется в рамках одной из учрежденных рабочих групп WP.29 и которая подотчетна ей в своей работе.

Женевское Соглашение 1958 года

(Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, далее Женевское Соглашение 1958 года), было заключено 20 марта 1958 года, вступило в силу 20 июня 1959 года, было изменено 10 ноября 1967 года и было вновь пересмотрено 16 октября 1995 года под эгидой WP.29 ЕЭК ООН.

Цель этого Соглашения состоит в установлении процедур для принятия единообразных предписаний, касающихся новых механических транспортных средств и предметов оборудования для механических транспортных средств, и для взаимного признания официальных утверждений, предоставляемых на основе прилагаемых к этому Соглашению правил. В настоящее время взаимное признание в соответствии с этим Соглашением обеспечивается только для предметов оборудования и частей механических транспортных средств, но не для автомобиля в целом. Нормативные документы – Правила ЕЭК ООН, являющиеся приложением к Соглашению 1958 г., принятые договаривающимися сторонами на основании этого Соглашения, регулируют вопросы, касающиеся пассажирских автомобилей, легких грузовых автомобилей, большегрузных автомобилей, прицепов, мопедов и мотоциклов, транспортных средств общего пользования и других типов транспортных средств, предметов их оборудования и частей, и в разной степени применяются договаривающимися сторонами. Взаимное признание официальных утверждений по типу конструкции договаривающимися сторонами, где действуют эти Правила, способствует развитию торговли механическими транспортными средствами и предметами оборудования по всей Европе. В последние годы WP.29 использовался в качестве форума для согласования Правил ЕЭК ООН и директив ЕС.

Первоначально это Соглашение предназначалось только для установления требований в области безопасности, однако с тех пор оно было изменено и сегодня охватывает предписания, касающиеся охраны окружающей среды, потребления энергии и защиты от угона.

В настоящее время 47 Договаривающихся сторон присоединились к Женевскому Соглашению 1958 года, из них 36 европейских стран, а также региональная организация Европейское сообщество (ЕС), Япония, Австралия, Южно-Африканская Республика, Новая Зеландия.

В таблице 2 приводится перечень договаривающихся сторон этого Соглашения и даты вступления Соглашения в силу для этих сторон. Ирландия является государством-членом Европейского сообщества и в силу того, что Европейское сообщество присоединилось к этому Соглашению, применяет правила ЕЭК ООН, которые действуют в Сообществе.

Соглашение не исключает возможности для тех стран, предписания и Правила которых соблюдаются посредством самосертификации (сертификации изготовителя), стать договаривающимися сторонами и признает самосертификацию в качестве альтернативной процедуры официального утверждения по типу конструкции.

Глобальное соглашение 1998 года было подготовлено и заключено под эгидой ЕЭК ООН, при этом переговоры велись под руководством Европейского сообщества, Японии и Соединенных Штатов Америки. Оно было открыто для подписания 25 июня 1998 года, и первой подписавшей его стороной стали Соединенные Штаты Америки. Это Соглашение обеспечивает процесс, в рамках которого страны из всех регионов мира могут совместно разрабатывать глобальные технические правила, касающиеся рабочих характеристик колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона. Соглашение охватывает такие предметы оборудования и части (не исчерпывающий перечень), как конструкция транспортных средств, система выпуска отработавших газов, шины, двигатели, противошумовые экраны, противоугонные сигнальные системы и детские удерживающие системы.

Цель Соглашения 1998 года состоит, прежде всего, в том, чтобы постоянно повышать уровень глобальной безопасности, снижать загрязнение окружающей среды и потребление энергии, а также улучшать рабочие характеристики транспортных средств и соответствующих компонентов и предметов оборудования в отношении защиты от угона путем введения единообразных в глобальных масштабах технических правил. При этом должна создаваться предсказуемая регламентирующая основа для мировой автомобилестроительной промышленности и для потребителей и их ассоциаций.

В настоящее время участниками Глобального Соглашения 1998 года стали 28 Договаривающихся сторон: США, Канада, Франция, Япония, Соединенное Королевство, Европейское Сообщество, Германия, Российская Федерация, Китай, Республика Корея, Италия, Южно-Африканская Республика, Финляндия, Венгрия, Турция, Словакия, Новая Зеландия, Нидерланды, Азербайджан, Испания, Румыния, Швеция, Норвегия, Кипр, Люксембург, Малайзия, Индия, Литва (Табл. 3).

В Соглашении признается важность усилий по постоянному улучшению и стремлений к обеспечению высоких уровней безопасности и охраны окружающей среды, а также право национальных и наднациональных органов принимать и обновлять технические правила, предусматривающие более жесткие требования в отношении охраны здоровья и окружающей среды, чем правила, введенные на глобальном уровне.

Соглашение также направлено на содействие глобальному согласованию правил в области колесных транспортных средств и двигателей в той степени, в какой это совместимо с целью достижения высоких уровней охраны окружающей среды и безопасности транспортных средств.

В Соглашении подчеркивается, что процесс разработки глобальных технических правил должен быть транспарантным, термин “транспарантные процедуры” включает возможность излагать взгляды и доводы на совещаниях WP.29 и рабочих групп через посредство организаций, которым предоставлен консультативный статус, а также на совещаниях рабочих групп WP.29 и Исполнительного комитета путем предварительных консультаций до начала заседаний с представителями договаривающихся сторон.

Соглашение предусматривает два различных пути для введения глобальных технических правил. Первый путь - согласование действующих правил или стандартов. Второй путь - введение новых глобальных технических правил в тех случаях, когда не существует правил или стандартов.

В Соглашении допускается, что глобальные технические правила могут предусматривать “глобальный” уровень обязательных требований для большинства стран и “альтернативные” уровни обязательных требований для развивающихся стран. Таким образом, все страны, включая наименее развитые из них, могут участвовать в разработке, введении и принятии глобальных технических правил. Предполагается, что та или иная развивающаяся сторона, возможно, пожелает начать с принятия более низкого уровня обязательных требований и впоследствии постепенно будет принимать более высокий уровень обязательных требований.

Соглашение 1998 года содержит особо важные положения, касающиеся разработки и введения глобальных технических правил, в частности, оно предусматривает изучение предложений по разработке правил, поступающих от договаривающихся сторон Соглашения.

В процессе работы в рамках Глобального Соглашения 1998 года были сформулированы приоритеты для будущих глобальных технических правил, а также описание процедур для принятия этих правил и внесения в них поправок в соответствии с положениями Глобального Соглашения. В настоящее время существует 15 приоритетов по разработке ГТП по различным аспектам активной и пассивной безопасности и требований по экологическим показателям.

Пять из этих проектов были рассмотрены и приняты Исполнительным комитетом (АС.3) Глобального Соглашения 1998 года в качестве глобальных технических предписаний (ГТП) в отноше нии (в период с 20042006 гг.):

ГТП № 1 – дверные замки и элементы крепления дверей;

ГТП № 2 – всемирная испытательная процедура для мотоциклов;

ГТП № 3 – тормозные системы мотоциклов;

ГТП № 4 – всемирная испытательная процедура для тяжелых транспортных средств;

ГТП № 5 – бортовые системы диагностики тяжелых транспортных средств.

Соглашение о периодических технических осмотрах 1997 года

Соглашение было заключено в Вене 13 ноября 1997 года в ходе Региональной конференции ЕЭК по транспорту и окружающей среде и подписано 23 странами. Это Соглашение обеспечивает правовую основу и процедуры для принятия единообразных предписаний, касающихся проведения технических осмотров находящихся в эксплуатации транспортных средств и взаимного признания сертификатов таких осмотров.

Соглашение 1997 года призвано обеспечить надлежащее текущее обслуживание и технический осмотр находящихся в эксплуатации транспортных средств, для того чтобы на протяжении всего срока эксплуатации они сохраняли эксплуатационные характеристики, которые были гарантированы в силу официального утверждения по типу конструкции, без их чрезмерного ухудшения.

В настоящее время участниками Соглашения 1997 года являются десять договаривающихся сторон (таблица 4); оно вступило в силу 27 января 2001 года.

Принято предписание № 1 в качестве приложения к Соглашению, относительно единообразных положений о периодических технических осмотрах колесных транспортных средств в отношении охраны окружающей среды. Предписание № 1 было одобрено Региональной конференцией ЕЭК по транспорту и окружающей среде, и принято Административным комитетом Соглашения. В предписании №1 рассматриваются вопросы экологических характеристик пассажирских транспортных средств и грузовых автомобилей, используемых в международных перевозках, максимальной массой более 3,5 тонн.

В настоящее время на рассмотрении WP.29 находится предложение по проекту предписания № 2, касающегося безопасности этих же категорий транспортных средств. Предполагается, что в будущем область применения Соглашения может быть расширена, для того чтобы охватывать все категории транспортных средств, используемых как в международных, так и во внутренних перевозках.