



# Региональный план действий по безопасности дорожного движения

Land Transport Safety and Security



The Project is Funded by the  
European Union





## ПРЕДИСЛОВИЕ

Белая книга ЕС, План Единой Европейской транспортной зоны – путь к конкурентоспособной и эффективной транспортной системе - начинается с утверждения, что “будущее процветание нашего континента зависит от способности всех ее регионов оставаться полностью конкурентоспособными и интегрированными в мировую экономику “. Одним из основных препятствий на пути достижения этой цели в регионе ТРАСЕКА, являются дорожно-транспортные происшествия, в результате которых, возникают экономические, финансовые и социальные потери, снижающие эффективность наземного транспорта.

Несмотря на то, что все государства-члены ТРАСЕКА предпринимают значительные усилия по повышению уровня безопасности на дорогах, уровень смертности и травматизма по-прежнему остается недопустимо высоким. Региональный Плана Действий по Безопасности Дорожного Движения был разработан чтобы помочь государствам членам ОМС определить и скорректировать действия, в которых требуются основные усилия для достижения значительного снижения смертности и травматизма на дорогах.

Государства - члены ТРАСЕКА участвовали в процессе оценки прогресса своих стран по реализации определенного количества мер, известных в мировой практике, как повышающие безопасность дорожного движения. Данные рейтинги указывают в какой сфере деятельности страны считают им необходима поддержка в повышении дорожной безопасности с помощью собственных ресурсов или со стороны международных донорских организаций и экспертов.

Из рейтинговых оценок каждого государства-участника становится очевидным что на пути дальнейшего улучшения существуют два основных препятствия:

- Финансовые инвестиции в дорожную инфраструктуру в целях повышения безопасности дорог, и
- Социальные инвестиции в население, в целях изменения отношения общества к безопасности дорожного движения.

Если само общество не признает необходимости изменить отношение к наземному транспорту, все усилия правительств, правоохранительных органов и международных донорских организаций не смогут достичь долгосрочного устойчивого успеха. Поэтому основной акцент в представленном Плана Действий ставится на необходимости вовлечения гражданского общества в процесс устойчивого и эффективного повышения безопасности дорожного движения.

Несмотря на то что рекомендуется всем государствам-членам внедрить меры предлагаемые данным планом, могут существовать причины, по которым страны выберут другую приоритетность в реализации мер. Региональный План Действий по Повышению Дорожной Безопасности носит рекомендательный характер, а не имеет статус нормативно-правового документа требующего полного выполнения. Результатом следования плану будет являться всеми желаемый результат – повышение безопасности дорожного движения в регионе ТРАСЕКА.



PERMANENT SECRETARIAT OF THE  
INTERGOVERNMENTAL  
COMMISSION TRACECA



## Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	
РЕЗЮМЕ.....	1
МЕТОДОЛОГИЯ.....	2
Предыстория.....	2
Контекст.....	2
Подготовка Плана Действий.....	3
Структура Плана Действий.....	5
1. Нормативно-правовая база.....	6
2. Более безопасная инфраструктура.....	13
3. Более безопасные транспортные средства.....	15
4. Безопасность участников дорожного движения.....	16
5. Медицинское обслуживание жертв ДТП.....	19
6. Изменение отношения к безопасности дорожного движения.....	20
7. Рейтинговые оценки стран региона ТРАСЕКА.....	21
8. Необходимые действия.....	22
9. Рекомендации.....	37
Приложение А - Принципы, рабочие рамки и конвенции.....	38
Приложение Б - Согласованные оценки по странам.....	43
Приложение В – Библиография.....	68
Приложение Г – Аббревиатуры.....	71



PERMANENT SECRETARIAT OF THE  
INTERGOVERNMENTAL  
COMMISSION TRACECA



## РЕЗЮМЕ

Улучшение безопасности дорожного движения является важнейшим компонентом развития и региональной интеграции стран ТРАСЕКА. Поэтому страны - участники решили объединить усилия и начать совместную работу по разработке решений на региональном и местном уровне по созданию Регионального Плана Действий по Безопасности Дорожного Движения в целях обеспечения безопасности всех участников дорожного движения.

Региональный План Действий по Безопасности Дорожного Движения для ТРАСЕКА был разработан в контексте повышения глобального интереса к области безопасности дорожного движения в рамках Декады по безопасности дорожного движения (2011 - 2020), а также в контексте двух стратегических инициатив ЕС (направленных на повышение безопасности дорожного движения и эффективного использования ресурсов дорожно-транспортных систем в рамках ЕС и его расширения на соседние страны и далее). Кроме того, был разработан ряд международных соглашений ООН / ЕЭК, по улучшению безопасности дорожного движения. Уже осуществлен значительный прогресс в присоединении государств – членов ТРАСЕКА к данным соглашениям. С другой стороны в некоторых странах требования конвенций не были до конца внедрены.

План Действий разрабатывался в 3-х региональных рабочих группах, где представители государств-членов ТРАСЕКА имели возможность обсудить проблемы, касающиеся безопасности дорожного движения, и их потенциальные решения. Во время проведения совместной рабочей группы в Брюсселе были представлены и объединены результаты региональных совещаний. Они легли в основу Регионального Плана Действий по Безопасности Дорожного Движения.

На основе полученных результатов, а также других инициатив международного опыта по повышению безопасности дорожного движения, для каждого региона были разработаны шесть направлений деятельности и ряд мероприятий. В Плате эти мероприятия подробно описаны по каждому направлению деятельности, а также предложены меры, необходимые для улучшения рейтингов.

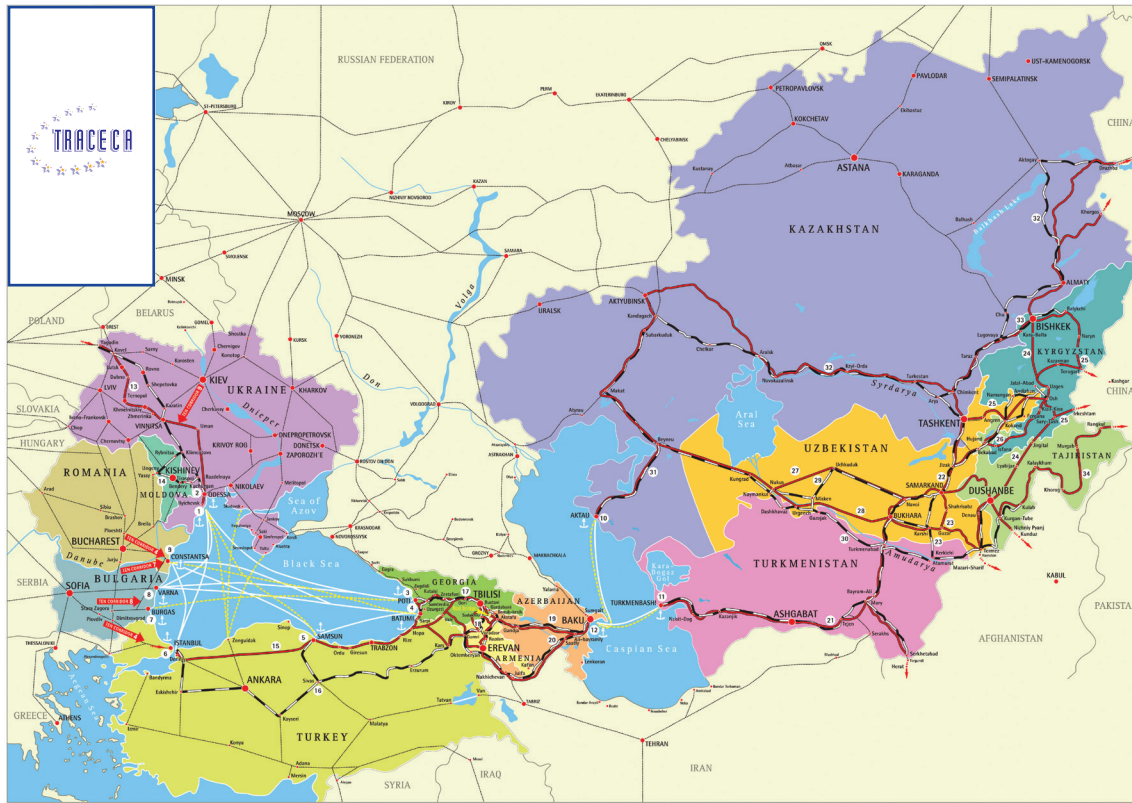
На следующем этапе каждой стране было предложено оценить эффективность своей страны по каждому из этих шести направлений деятельности, по шкале от 1 до 5. Для согласования процедуры оценки и достижения взаимопонимания между консультантами и представителями Правительства были организованы визиты в каждую страну. Оценки Рейтингов четко показывают, что существуют два основных препятствия для дальнейшего улучшения:

- Финансовые инвестиции в дорожную инфраструктуру, в целях повышения безопасности дорог и,
- Социальные инвестиции в население, в целях изменения отношения общества к безопасности дорожного движения.

В специально разработанной таблице были представлены направления деятельности и необходимые мероприятия. Цель состояла в достижении улучшения производительности по каждому виду деятельности путем определения требуемых ресурсов. Далее, страны, получившие 3 или менее баллов (по рейтинговой оценке), были определены как требующие первоочередного вмешательства. Данное не означает, что другие страны не нуждаются в дополнительной помощи. Были предложены реалистичные сроки для полноценного осуществления деятельности по каждому мероприятию в течение пятилетнего периода с 2012г. по 2016г.

Для повышения эффективности предложенных направлений деятельности в заключении предлагается ряд мер технической помощи и перечень необходимых финансовых вложений.

## МЕТОДОЛОГИЯ



### Предыстория

Страны ТРАСЕКА (Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан) постепенно реализуют Стратегию ТРАСЕКА по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия. Основной целью является создание социальной и экологической стороны транспортной системы ТРАСЕКА, а также обеспечение безопасности и защиты пользователей, имущества, широкой общественности и окружающей среды в вовлеченных или затронутых данной транспортной системой странах. Улучшение безопасности дорожного движения является важнейшим компонентом развития и региональной интеграции стран ТРАСЕКА. Поэтому страны - участники решили объединить усилия и начать совместную работу по разработке решений на региональном и местном уровне по созданию Регионального Плана Действий по Безопасности Дорожного Движения в целях обеспечения безопасности всех участников дорожного движения.

Улучшение безопасности дорожного движения в странах ТРАСЕКА пойдет на благо населения стран ТРАСЕКА, а также будет иметь положительное влияние на привлекательность транспортного коридора ТРАСЕКА для перевозки грузов и пассажиров.

### Контекст

Существуют три основных источника политики и инициатив в регионе ТРАСЕКА, которые должны быть приняты во внимание при разработке регионального плана действий:





- Глобальная инициатива - Десятилетний План Действий по Безопасности Дорожного Движения, 2011-2020;
- ЕС о Европейской дорожной безопасности: принципы политики дорожной безопасности 2011-2020; и
- Белая Книга ЕС: План единой европейской транспортной зоны - к конкурентоспособной и эффективной транспортной системе.

Кроме того, Европейская Экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) разработала ряд международных соглашений, направленных на улучшение безопасности дорожного движения:

- Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ADR) 1957
- Соглашение о Регулировании Транспортных Средств 1958;
- Конвенция о Дорожном Движении 1968;
- Конвенция о Дорожных Знаках и Сигналах 1968;
- Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970;
- Европейское Соглашение о Международных Автомагистралях (СМА) 1975;
- Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и их взаимном признании таких осмотров 1997.

Подробности, а также перечень конвенций к которым присоединилась каждая страна, включены в Приложение А. Тем не менее, в ходе обсуждений рейтинговых оценок, стало очевидно, что несколько стран не до конца выполнили все требования этих соглашений.

## Подготовка Плана Действий

Методология составления регионального плана действий по безопасности дорожного движения учитывает необходимость создания регионального документа и местных версий плана для каждой из стран-членов ТРАСЕКА. Она также учитывает Глобальную инициативу ЕС - Десятилетний План Действий по Безопасности Дорожного Движения – и другие политики ЕС, указанные в Приложении А.

Определены шесть сфер деятельности:

- Совершенствование нормативно-правовой базы;
- Более безопасная инфраструктура;
- Более безопасные транспортные средства;
- Безопасность участников дорожного движения;
- Медицинское обслуживание жертв ДТП;
- Изменение отношения к безопасности дорожного движения.

Первые пять сфер деятельности отражают ключевые вопросы, освещенные в других программных документах. Шестая сфера деятельности, а именно изменение отношения к безопасности дорожного движения, была добавлена потому что, если общество не изменит свое отношение к данному вопросу, то любая деятельность по повышению безопасности дорожного движения не будет эффективной.

Для каждой из сфер деятельности были определены конкретные мероприятия. Эти мероприятия известны по опыту других стран, как оказывающие влияние на повышение безопасности дорожного движения. В идеале, все страны ТРАСЕКА должны стремиться к выполнению всех мероприятий, но было бы нереально ожидать этого даже в среднесрочной перспективе из-за экономических и социальных факторов.

Первая Сфера Деятельности была разделена на региональную и местную. Наличие постоянно-го секретариата ТРАСЕКА позволяет провести ряд мероприятий в интересах всех членом-государств на региональном уровне. Другие организационные вопросы являются специфическими для отдельных стран и зависят от их прогресса в осуществлении институциональных изменений по улучшению безопасности дорожного движения.

Также во внимание были приняты различия между прогрессом стран в реализации мер по повышению безопасности дорожного движения. Каждая страна произвела оценку текущего статуса в отношении осуществления каждого вида деятельности. Для установления понимания и согласия по поводу процедуры оценки в каждую страну были сделаны визиты. Визиты были также использованы для определения дальнейших технических, финансовых и политических возможностей по улучшению рейтингов.

Были разработаны следующие категории рейтингов:

1. Отсутствие деятельности;
2. Некоторые добровольные \ краткосрочные мероприятия;
3. Деятельность в процессе внедрения;
4. Внедрение дальнейших улучшений;
5. Устойчивая деятельность.

В Приложении Б перечислены оценки рейтингов действий по каждой стране. Данные рейтинги позволили определить те сферы деятельности, в которых необходимы дальнейшее меры по улучшению, организованные посредством местных бюджетных ресурсов или при помощи международных финансовых организаций.

В главах с 1 по 6 определены дополнительные мероприятия по повышению рейтингов оценки. Они также используются для определения конкретной программы действий для каждой страны.

Используя рейтинги оценки как индикатор того, где необходимы улучшения, для каждого направления деятельности в рамках специально разработанной таблицы были определены цели, результаты, необходимые ресурсы, сроки исполнения, страна применения и допущения. Эта таблица является основой Плана Действий, так как в ней определены сроки и необходимые ресурсы.

Разработка конкретных реалистичных и статистически обоснованных нормативов будет зависеть от качества научной базы сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП). Однако это не должно останавливать страны при установке собственных целей для поощрения решения проблемы снижения недопустимо большого количества жертв ДТП.



После того как база данных будет создана и данные о ДТП будут собираться систематически, можно будет ставить региональные цели сокращения несчастных случаев и уменьшения степени их тяжести.

## Структура Плана Действий

Целью Регионального Плана Действий по Повышению Безопасности Дорожного Движения является поддержка социальной, экономической и экологической сторон транспортной системы ТРАСЕКА, а также обеспечение вклада в безопасность и защиту пользователей, имущества, широкой общественности и окружающей среды, вовлеченных или затронутых этой транспортной системой.

Данный документ служит этой цели и имеет следующую структуру:

**В главах с 1 по 6** описаны действия, разработанные в Плане. Предложены 6 сфер действий:

- Действия, связанные с реформой нормативно-правовой базы (глава 1)
- Действия, связанные с инфраструктурой (глава 2)
- Действия, связанные с транспортными средствами (глава 3)
- Действия, связанные с участниками дорожного движения (глава 4)
- Улучшение медицинского обслуживания пострадавших (глава 5)
- Действия для изменения отношения общественности к безопасности дорожного движения (глава 6).

**Глава 7** представляет обзор текущих рейтингов безопасности дорожного движения в странах региона ТРАСЕКА.

**Глава 8** определяет мероприятия, необходимые для улучшения и мониторинга рейтингов оценки.

**В главе 9** представлены выводы и основные компоненты Плана Действий.

## 1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА



**А. Присоединиться, ратифицировать и полностью выполнять следующие конвенции ЕЭК ООН их положения:**

### 1.1 **Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ), 1957**

Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, известное как ДОПОГ, регулирует транснациональные перевозки опасных материалов.

Само Соглашение краткое и простое. Его основной частью является Статья 2. Соглашение устанавливает, что за исключением некоторых видов опасных грузов, опасные грузы могут подлежать международным перевозкам автомобильным транспортом, при обеспечении двух требований:

Приложение **А** регулирует товар подлежащий перевозке, в частности, его упаковку и маркировку. Приложение **В** регулирует строительство, оборудование и использование транспортных средств для перевозки опасных материалов.

Для полной реализации данной конвенции, страны должны:

- Присоединиться к Соглашению и ратифицировать его;
- Иметь законодательство по упаковке и маркировке опасных грузов соответствующее ДОПОГ;



- Иметь законодательство о производстве, оборудовании и использовании транспортных средств, перевозящих опасные грузы, соответствующее ДОПОГ;
- Иметь специализированный департамент, ответственный за перевозки опасных грузов;
- Осуществлять повышение квалификации профессиональных водителей (включая сертификацию);
- Выдавать свидетельство о допуске к транспортным средствам;
- Проводить повышение квалификации служащих правоохранительных органов;
- Иметь разработанную национальную политику по обеспечению безопасности перевозок опасных грузов;
- Внедрить схему маршрутизации транспортировки опасных грузов, для предотвращения осуществления перевозок в густо населённых пунктах;
- От компаний, занимающихся перевозкой опасных грузов, требовать наличие советников по безопасности транспортировки опасных грузов;
- Регулярно посещать Рабочую Группу 15 по транспортировке опасных грузов ЕЭК ООН в Женеве.

## 1.2 Соглашение о регулировании транспортных средств 1958

Официальное название документа - «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, выдаваемых на основе этих предписаний».

Этот документ формирует правовую основу для согласования между странами-участницами единого набора правил ЕЭК ООН, для официального утверждения типа транспортных средств

и компонентов. Когда какой-либо пункт официально утвержден для регулирования одной из стран-участниц, то утверждение принимается и всеми другими странами-участницами.

Для полной реализации данной конвенции, страны должны:

- Присоединиться к Соглашению и ратифицировать его;
- Иметь процедуры для официального утверждения по типу конструкции транспортных средств;
- Внедрить «Правила транспортных средств» в национальное законодательство;
- Регулярно посещать Рабочую Группу 29 о регулировании транспортных средств ЕЭК ООН в Женеве.

### 1.3 Конвенция о дорожном движении 1968

Венская конвенция о дорожном движении – это международное соглашение, разработанное для содействия международному дорожному движению и для улучшения дорожно-транспортной безопасности посредством принятия единообразных правил дорожного движения.

Эта конвенция была согласована на Конференции Совета по Экономическим и Социальным вопросам ООН (октябрь 7, 1968 - ноябрь 8, 1968) и исполнена в Вене 8 ноября, 1968. Она вступила в силу 21 мая 1977 года. На этой Конференции также была разработана Венская Конвенция о Дорожных Знаках и Сигналах 1968.

Для полной реализации данной конвенции, страны должны:

- Присоединиться к Соглашению и ратифицировать его;
- Обеспечить системный и непрерывный подход к обучению дорожной безопасности, в частности во всех классах школах ;
- Иметь национальное законодательство, определяющее минимальные требования к учебном плану и квалификации персонала, осуществляющего обучение вождению;
- Иметь национальное законодательство, которое определяет требования к получению водительских прав. Особенно оно должно определять минимальный возраст приобретения водительских прав, состояние здоровья и условия для сдачи теоретических и практических экзаменов;
- Иметь национальное законодательство, регулирующее содержание и процедуры теоретических и практических экзаменов для получения водительских прав;
- Регулярно посещать Рабочую Группу 1 по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН в Женеве.

### 1.4 Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968

Венская Конвенция о дорожных знаках и сигналах – международное соглашение, разработанное для содействия международному дорожному движению с помощью принятия единой системы знаков для дорожного движения (Дорожные знаки, светофоры и дорожные маркировки).

Эта конвенция была согласована на Конференции Совета по Экономическим и Социальным Вопросам ООН по дорожной безопасности (Октябрь 7, 1968 - ноябрь 8, 1968) и принята в Вене 8 ноября 1968 года. Она вступила в силу 6 июня 1978 года. На этой Конференции также была разработана Конвенция о Дорожном Движении, дополняющая данную Конвенцию принятием единообразных правил дорожного движения.



Для полной реализации данной конвенции, страны должны:

- Присоединиться к Соглашению и ратифицировать его;
- Регулярно посещать Рабочую Группу 1 по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН в Женеве.

### 1.5 Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)1970

Европейское соглашение по работе экипажей транспортных средств, совершающих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (от 1 июля 1970), также известное как соглашение ЕСТР. Целью этого соглашения является повышение безопасности дорожного движения и регламентирование правил «часов» работы и отдыха водителей. Соглашение ЕСТР применяется ко всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством вес которых превышает 3.5 тонны, и к транспортным средствам, используемым для перевозки пассажиров, которые могут перевозить более 9 человек, включая водителя.

Для полной реализации данной конвенции, страны должны:

- Присоединиться к Соглашению и ратифицировать его;
- Организовать выдачу карточек цифровых тахографов;
- Утвердить политику безопасности на национальном уровне;
- Утвердить ремонтные мастерские для установки и обслуживания цифровых тахографов;
- Обеспечить необходимым оборудованием и обучить сотрудников правоохранительных органов;
- Регулярно посещать Рабочую группу по наземному транспорту ЕЭК ООН в Женеве.

### 1.6 Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) 1975

Соглашение предоставляет правовую основу для постройки и реконструкции так называемой «международной сети дорог категории «Е». Это Соглашение определяет дороги категории Е или магистрали, соединяющие главные международные транспортные потоки в регионе ЕЭК ООН, и утверждает минимальные единообразные технические условия, которым эти дороги должны соответствовать, а также и их нумерацию. В дополнение к главным транспортным артериям Западной, Центральной, Восточной и Юго - Восточной Европы, сегодня Конвенция так же включает главные международные дороги Кавказа и Центральной Азии.

Для полной реализации данной конвенции, страны должны:

- Присоединиться к Соглашению и ратифицировать его;
- Обеспечить расположение площадок для отдыха на соответствующем расстоянии друг от друга; на дорожном знаке, извещающем о приближении к площадке для отдыха, должно также указываться расстояние до следующей площадки для отдыха или пункта обслуживания;
- Обеспечить создание пунктов обслуживания с учетом характера местности и потребностей участников дорожного движения (туристы, работники транспорта и т.д.), а также удаленности от развязок. Пункты должны иметь, по крайней мере, такие удобства, как места для стоянки, телефоны, заправочную станцию и туалеты с легким доступом для лиц с физическими недостаткам;
- Обеспечить расположение пунктов обслуживания на соответствующем расстоянии друг от друга с учетом, в частности, интенсивности дорожного движения; на дорожном знаке,

извещающем о приближении к пункту обслуживания, должно также указываться расстояние до следующего пункта обслуживания;

- Отделить все проезжие части и стоянки от проезжей части дорог категории «Е»;
- Регулярно посещать Рабочую группу по наземному транспорту ЕЭК ООН в Женеве.

### **1.7 Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров 1997**

Соглашение 1997 года обеспечивает нормативно-правовую базу для принятия единообразных правил осуществления технических осмотров колесных транспортных средств, а также для взаимного признания сертификатов таких осмотров. Одиннадцать стран являются сторонами Соглашения. Соглашение вступило в силу 27 января 2001 года. Семнадцать стран подписали его и находятся в ожидании ратификации.

Для того, чтобы странам улучшить свой рейтинг они должны:

- Присоединиться к Соглашению и ратифицировать его;
- Внедрить правила по периодическому техническому осмотру колесных транспортных средств или организовать их сервис на территории данной страны;
- Регулярно принимать участие в Рабочей Группе 29 по регулиации транспортных средств ЕЭК ООН в Женеве.

## **Б. Страны также должны обратить внимание на реализацию следующих мер:**

### **1.8 Создание междисциплинарного отдела \ агентства \ группы, ответственной за безопасность дорожного движения**

Дорожная безопасность является многомерной социальной проблемой, в решение которой вовлечены многие государственные структуры. Таким образом, государство должно играть главную роль в разработке, организации и координации национального подхода к проблемам дорожной безопасности. Все действия министерств, отвечающих за дорожную безопасность (здравоохранения, транспорта, внутренних дел, образования итд), должны взаимодополнять друг друга, а также быть скоординированы с инициативами региональных и местных организаций. Таким образом работа по организации безопасности дорожного движения будет проводиться на всех уровнях.

Для улучшения своих рейтингов, Правительства стран должны взять на себя повышенные обязательства по организации деятельности, направленной на сокращение ДТП. Должна быть создана группа или агентство, куда войдут представители соответствующих министерств, аварийных служб, общественных организаций, а также другие заинтересованные стороны.

### **1.9 Разработка национальной стратегии безопасности дорожного движения**

Стратегия должна учитывать потребности всех участников дорожного движения, включая уязвимых участников дорожного движения, а также должна быть направлена на будущее развитие дорожной инфраструктуры, машиностроительной промышленности и рынка транспортных средств. В стратегии должны быть установлены амбициозные, но реалистичные цели. по крайней мере на пять или десять лет. После подготовки стратегии должен быть разработан национальный план действий, определяющий конкретные мероприятия, срок их выполнения, ответственные стороны, а также необходимые ресурсы.





#### **1.10 Установить реалистичные и долгосрочные цели по сокращению ДТП**

Обычно все участники процесса повышения безопасности дорожного движения объединены единой целью уменьшения количества жертв ДТП. Поставленные цели должны быть реалистичными и достижимыми, но в тоже время высокими. Для этого все усилия должны быть сфокусированы на использовании самых эффективных мер.

#### **1.11 Создать фонд безопасности дорожного движения и/или обеспечить доступ к другим ресурсам, необходимым для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе**

В рамках данной сферы действия необходимо обеспечить устойчивую работу долгосрочных и достаточных механизмов финансирования работы по безопасности дорожного движения. Рациональная структура распределения ресурсов, основанная на анализе выгод, издержек и экономической эффективности, является хорошим примером экономического обоснования ресурсов, необходимых для повышения безопасности движения. Возможно должны быть установлены новые источники и механизмы финансирования при необходимости достижения более высоких целевых показателей.

#### **1.12 Установить обязательное страхование участников дорожного движения**

Наличие необходимой схемы страхования участников дорожного движения может являться средством обеспечения финансирования инициатив дорожного движения, ремонта транспортных средств, финансирования процесса восстановления здоровья лиц, пострадавших во время аварий, а так же может стать инструментом мониторинга ДТП и статистики жертв.

#### **1.13 Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта**

Условия получения водительских прав должны соответствовать общепризнанной международной практике и должны сочетать практическую и теоретическую подготовку и экзамен для водителей.

#### **1.14 Установить единый стандарт сбора, хранения и анализа данных о дорожных происшествиях (основанный на признанной международной системе)**

Использование общего стандарта по сбору данных имеет много преимуществ. Использование уже существующей системы снимает необходимость для каждой страны индивидуально разрабатывать формы сбора данных, компьютерных программ и т.д. Изменения на уровне индивидуальных стран могут быть достаточно быстро внесены в систему. Данный подход также облегчит обучение персонала, осуществляющего сбор данных о дорожных происшествиях.

#### **1.15 Установить единый стандарт мониторинга и оценки результатов введения ряда мер (например, средняя скорость, связанная с ограничением скорости; уровень применения ремней безопасности; количество аварий вызванных употреблением алкоголя)**

Региональный подход к мониторингу определенного набора мер уменьшит количество усилий каждой отдельной страны по созданию системы мониторинга и соответствующих процедур. Единая система должна быть доступна к использованию в каждой стране.

#### **1.16 Пересмотреть и улучшить систему дорожных знаков, в частности для маршрутов вдоль главных коридоров, учитывая все категории знаков (как вертикальных так и горизонтальных)**

Всем водителям, в особенности тем, которые перевозят грузы, должно быть понятно по какой категории дорог, какому маршруту и в каком направлении они перемещаются. Это снижает стресс водителей, а также потерю времени, вызванную перемещением по неправильному маршруту из-за отсутствия информации. Предоставление точной информации водителям по всему региону должно стать приоритетом для стран TRACECA, особенно учитывая факт существования международных стандартов.

#### **1.17 Внедрить практику аудита строительства всех новых дорог (любой категории) с позиции соответствия стандартам безопасности дорожного движения**

Существование процедуры аудита дорожной безопасности на региональном уровне облегчит внедрение данной практики для каждой страны на индивидуальном уровне. Должно быть разработано пособие по аудиту региональной дорожной безопасности, как в отношении строительства новых дорог, так и для проверки уже существующей дорожной инфраструктуры.

#### **1.18 Обеспечить доступ всех стран региона TRACECA к примерам передового опыта**

Для обеспечения устойчивого развития должны быть установлены регулярные контакты между странами региона TRACECA. Информация по примерам передового опыта должна быть доступна через интернет портал региона TRACECA, а также посредством создания региональной рабочей группы по дорожной безопасности. При необходимости должны быть разработаны и внедрены совместные программы образования и ресурсы средств массовой информации.

#### **1.19 Разработать единый подход к санкциям за серьезные нарушения дорожного движения во всем регионе, а также внедрить взаимное признание санкций, распространяющихся на водительские права**

Региональный подход к правилам дорожного движения заставит водителей быть более внимательными к нарушениям, так как одинаковые штрафы и санкции будут применяться по всему региону.



## 2. Более безопасная инфраструктура

### 2.1 Разработать и внедрить программу оценки/аудита дорожной безопасности всех основных дорог и программу восстановительных работ

Аудит дорожной безопасности (АДБ) является предупредительной мерой повышения дорожной безопасности. В рамках процедуры АДБ независимый, квалифицированный аудитор осуществляет оценку существующей/новой дорожной инфраструктуры с позиции ее соответствия критериям дорожной безопасности. Такой подход позволяет стране повысить безопасность дорожного движения, а также проиллюстрировать общественности каким образом государство работает над уменьшением количества ДТП. АДБ может проходить на любом этапе проекта: планирования, предварительного дизайна, детальной разработки, планирования контроля движения, строительства, предварительного открытия и на существующих дорогах.

В процессе системно проводимого аудита существующей дорожной сети определяются потенциальные риски дорожной безопасности, которые далее учитываются в программе восстановительных и ремонтных работ.



### 2.2 Разработать и внедрить программу анализа и устранения «черных мест» определяемых на основе анализа данных ДТП

Жизненно важным компонентом стратегии по повышению дорожной безопасности являются программы по выявлению «черных мест». В рамках этих программ финансируются участки дорог с повышенным риском ДТП. Опыт показывает, что целевое финансирование программ

“чёрных мест” существенно уменьшает количество аварий и травм, которые они приносят населению.

### **2.3 Разработать и внедрить программу определения маршрутов передвижения грузопотоков вне границ населенных пунктов**

Маршруты перевозки грузов должны соответствовать требованиям больших транспортных средств: чтобы транспортное средство могло безопасно передвигаться, легко маневрировать и чтобы водитель мог максимально эффективно использовать время, проведенное за рулем. Эти маршруты должны избегать прохождения через населенные пункты, особенно вблизи школ, магазинов и других общественных мест. Это можно реализовать используя меры различного масштаба: от глобальных проектов объезда до простых знаковых указателей.

### **2.4 Требование от местных властей ежегодного отчета о внедрении экономически эффективных мер, направленных на повышение дорожной безопасности**

Данная мера позволит центральному руководящему органу своевременно отслеживать прогресс по всей стране и окажет содействие мониторингу выполнения Национальной стратегии по безопасности дорожного движения.

### **2.5 Разработать и внедрить программу по обеспечению безопасных и надежных парковок (вне дорог) грузовых автомобилей**

Усталость водителя представляет значительный риск для дорожной безопасности. Многие исследования показали, что водители грузовиков сталкиваются с этой проблемой ежедневно. Требуется увеличить количество безопасных и чистых парковок, с соответствующим освещением и оборудованием, чтобы водители могли отдохнуть в безопасной и спокойной обстановке. Эти парковки и их знаковые обозначения должны соответствовать международным стандартам.

### **2.6 Provide training for engineers and other technical staff in the road safety elements of design, construction and maintenance**

По сравнению с другими факторами, способствующими возникновению ДТП, состояние дорожной инфраструктуры имеет наибольшее значение. Хорошо построенные дороги могут предотвратить ДТП и уменьшить их тяжесть. Необходимо готовить кадры как на академическом, так и на профессиональном уровнях, для того чтобы инженеры могли проектировать дороги и проводить аудит в соответствии со стандартами передовой международной практики.



### 3. Более безопасные транспортные средства



#### 3.1 Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств на соответствие стандартам безопасности

Регулярная проверка выявляет транспортные средства не соответствующие требованиям безопасности, которые в последствии ремонтируются или изымаются из использования, что приводит к использованию более безопасного парка транспортных средств в стране.

#### 3.2 Обеспечить проверку всех транспортных средств, перевозящих опасные

В целях обеспечения дорожной безопасности, законодательство стран по перевозкам опасных грузов колесным транспортом должно быть составлено на высоком уровне. Оно должно соответствовать требованиям соглашения ЕСТР, а также регулировать предотвращение потенциально больших масштабов последствий в случае транспортных происшествий.

#### 3.3 Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне, в отношении транспортных средств национального и импортного производства

Все транспортные средства национального и импортного производства должны соответствовать национальному законодательству по проверке транспортных средств.

## 4. Безопасность участников дорожного движения

Законодательство дорожного движения несовершенно, если у общества есть даже небольшой шанс не понести наказание за правонарушение. Исполнение законодательства это не только поимка нарушителей, но и соответствующее последующее наказание.

### 4.1 Ремни безопасности (задние и передние)

Законодательство по поводу ремней безопасности считается несовершенно, если охватывает только передние ремни. Оно должно включать использование передних и задних ремней безопасности. Оснащение функционирующими ремнями безопасности старых автомобилей и микроавтобусов может быть трудоемким процессом, на который необходимо запланировать определенное время. Ключевое слово в данном случае – функционирующие – поскольку во многих транспортных средствах, особенно в тех, где задние ремни безопасности не требуется по закону, ремни выведены из строя.

Даже в том случае, использование ремней безопасности требуется законом, уровень соблюдения данной меры будет невысок, если общественность не будет убеждена в необходимости этой меры для повышения дорожной безопасности.

Необходимо сделать акцент не столько на наказание правонарушителей, сколько на достижении высокой степени исполнения меры.



### 4.2 Детские сиденья

Необходимость иметь надлежащие детские сиденья доказана. Только наличие законодательства требующего детские сиденья не всегда достаточно. Для соблюдения этой меры необходимо повысить осведомленность родителей о мерах безопасности их ребенка в транспортном средстве.

### 4.3 Использование мобильного телефона

Использование мобильных телефонов во время вождения представляет значительный риск безопасности движения. Общественность часто не осознает степень высоты этого риска и будет про-



должать использовать мобильные телефоны, так как риск быть пойманным достаточно низок. Даже использование устройств громкой связи не полностью исключает риск из-за потенциального отвлечения водителя от процесса вождения, вызванного разговором.

#### **4.4 Скорость**

В современных автомобилях, атмосфера внутри машины может уменьшить осознание скорости, особенно в городах, где пешеходы особенно подвержены риску. Необходимо использовать инженерно-технические меры, которые будут физически вынуждать уменьшать скорость движения, а не только полагаться на правоохранительные органы.

#### **4.5 Алкоголь**

Несмотря на законодательство, направленное на борьбу с вождением в состоянии алкогольного опьянения, в большинстве стран мира влияние алкоголя продолжает быть значительным источником смертей и серьезных травм на дорогах. Для уменьшения количества случаев вождения под воздействием алкоголя, двойной подход является обязательным: выявление и наказание правонарушителей, и рекламные кампании для поощрения более ответственного отношения общественности к данному вопросу.

#### **4.6 Наркотики**

Аналогично алкоголю, вождение под воздействием наркотиков требует принятия следующих мер: выявление и наказание правонарушителей и повышение осведомленности общественности по вопросам связанным с безопасностью.

#### **4.7 Мотоциклетные шлемы**

Ношение мотоциклетных шлемов может легко контролироваться в городских районах, где легко заметить мотоциклиста без шлема. Однако в сельских районах проще нарушить закон и остаться не пойманным. Таким образом, вновь необходимо иметь двойной подход: выявлять и наказывать правонарушителей, а также повышать осведомленность общественности о причинах необходимости ношения мотоциклетного шлема.

#### **4.8 Inform the public about traffic law through public awareness campaigns and the driver training process**

Для того чтобы улучшить свой рейтинг сначала страны должны провести кампании информирования общественности на местном уровне. На следующем этапе должна быть проведена целевая национальная кампания (посредством телевидения, плакатов, газет), с последующим проведением различных национальных кампаний для разных участников дорожного движения. Это должно привести к формированию регулярной программы проведения национальных кампаний с гарантированным финансированием.

#### **4.9 Улучшение возможностей правоохранительных органов в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства (в том числе путем более широкого применения технологий)**

Для того чтобы правоохранительные органы могли максимально использовать свой потенциал для уменьшения ДТП, они должны быть хорошо оснащены, обучены и иметь достаточные ресурсы.

#### **4.10 Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и государственных служб к принятию соответствующих мер по поддержанию здоровья и безопасности водителей**

Правительство и большие корпорации должны быть примером для общества и инструктировать своих водителей о соблюдении всех правил дорожного движения, особенно такие, как использование ремней безопасности и использование мобильного телефона во время вождения.







## 5. Медицинское обслуживание жертв ДТП



### 5.1 Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для оказания помощи на местах ДТП (включая первую помощь)

Страны должны иметь комплексную программу обучения для парамедиков и водителей машин скорой помощи. Дорожная полиция также должна иметь навыки оказания первой помощи. В случае необходимости курсы первой помощи должны быть доступны более широкой публике.

### 5.2 Разработка соответствующих систем травматологической помощи в больницах и обеспечение соответствующей медицинских сотрудников

Отделения неотложной помощи больниц и травматологических пунктов должны быть укомплектованы необходимым оборудованием и персоналом. Курсы по обучению персонала должны проводиться систематически.

### 5.3 Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм

Специально обученные кадры должны работать с пациентами и родственниками пострадавших все течение всего необходимого после оказания неотложной помощи времени. Это включает оказание физической помощи и психологической терапии пострадавшим и семьям погибших.

### 5.4 Подготовить специалистов по расследованию ДТП для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших

В качестве компонента системы страхования совместно с правоохранительными органами должны существовать профессионалы по расследованию ДТП, которые будут устанавливать обстоятельства аварий и устанавливать надлежащую страховую оплату определенной стороне.

### 5.5 Разработать и внедрить использование номера службы экстренной помощи "один звонок"

Должен существовать единый, легко запоминающийся номер для всех служб экстренной помощи. Это позволит уменьшить неразбериху и ускорит процесс реагирования на чрезвычайную ситуацию.

## 6. Изменение отношения к безопасности дорожного движения

### 6.1 Развитие партнерских отношений между Правительствами и общественными организациями, занимающимися дорожной безопасностью

Примеры такого партнерства уже существуют в регионе ТРАСЕКА. Эта практика должна быть принята всеми странами. Работа общественных организаций по дорожной безопасности должна активно поощряться. Передовые практики должны изучаться в рамках работы региональной рабочей группы ТРАСЕКА (предложена данным планом действий).

### 6.2 Обеспечить обучение принципам безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе

Для того, чтобы улучшить свой рейтинг страны сначала должны организовать проведение местных уроков в школах на добровольной основе, которые в дальнейшем будут предлагаться для разных возрастных групп. В результате, все возрастные группы в школах будут проходить обучение безопасности дорожного движения и Дорожная безопасность станет частью национальной учебной программы.

### 6.3 Внедрение исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы судебным штрафам

Такие курсы должны находиться на самостоятельном финансировании и должны отражать тяжесть правонарушения совершенного водителем. Необходимо приветствовать разработку пилотных проектов таких курсов чтобы протестировать концепцию и оценить принятие такого подхода общественностью. Если концепция будет иметь успех, в дальнейшем такие курсы могут быть предложены на национальном уровне.

### 6.4 Поощрять признание хорошего поведения на дорогах

Безопасность дорожного движения можно повысить только если все члены общества будут предпринимать решительные усилия для улучшения своего поведения на дорогах, будь то пешеходы, соблюдающие правила безопасности на переходах, водитель, несущий ответственность за использование ремней безопасности самостоятельно и своими пассажирами, или водитель, соблюдающий ограничения скорости и уважающий других участников дорожного движения. Повышение дорожной безопасности в долгосрочном плане возможно если только общественность признает важность хорошего поведения на дорогах.

Должны быть введены схемы поощрения для водителей, соблюдающих правила дорожного движения. В особенности данная схема может быть внедрена в компаниях, занимающихся грузоперевозками, так как там возможно отслеживать поведение водителя на дорогах. Также данная схема может быть применена и к более широким кругам общественности. Она может также включать схему без условной скидки при страховании транспортных средств.



## 7. Рейтинговые оценки стран региона ТРАСЕКА

Для каждой из рассмотренных сфер деятельности был определен конкретный перечень мер. Признано, что эти меры вносят вклад в процесс повышения безопасности движения. Для определения этого набора мер были использованы различные источники, в том числе документы Декады по безопасности дорожного движения, документы политики ЕС, и самое главное - итоги работы рабочих групп, проводимых на региональном уровне. Данный перечень не является исчерпывающим, но он является руководством к достижению улучшений в рамках Плана Действий. Конкретные мероприятия будут зависеть от ряда дополнительных факторов, например: существующая нормативно-правовая база, культура, климатические условия, особенности местности и т. д.

Таким образом, рейтинговая оценка не должна быть использована в целях сравнения. Может существовать множество причин по которым некоторые действия до сих пор не были предприняты в той или иной стране. Оценка должна использоваться для определения узких мест, на которые нужно обратить особое внимание при проведении работ по повышению дорожной безопасности, в каждой конкретной стране.

Во время проведения оценки консультанты обсуждали с представителями каждой страны рейтинг по всем видам деятельности. Приложение А представляет согласованные оценки по каждой стране.

Очевидно, что необходимы действия со стороны Правительств стран-членов ТРАСЕКА (при содействии технической поддержки и без нее) и международных агентств, предоставляющих техническую помощь по содействию деятельности в таких областях, как изменения в законодательстве, обучение и образование, а также со стороны международных финансовых организаций поинвестиционанию в обновление дорожной инфраструктуры. Однако самое главное, для достижения каких-либо устойчивых улучшений необходимо изменить отношение общественности к вопросам безопасности дорожного движения в самих странах.

В Таблице 7.1 проиллюстрирован общий средний рейтинг в шести областях действий. Необходимость более безопасной инфраструктуры и изменение отношения к безопасности дорожного движения имеют самые низкие показатели. Следовательно необходимы большие финансовые вложения в дороги и социальные инвестиции в общественность.

**Таблица 7.1 Рейтинговые оценки региона ТРАСЕКА**

РЕЙТИНГОВЫЕ ОЦЕНКИ	ИТОГИ
Нормативно – правовая база	70%
Более безопасная инфраструктура	60%
Более безопасные транспортные средства	79%
Безопасность участников дорожного движения	76%
Медицинское обслуживание жертв ДТП	70%
Изменение отношения к безопасности дорожного движения	60%
<b>Общий итог</b>	<b>70%</b>

## 8. Необходимые действия

В таблице 8.1 представлены основные мероприятия которые должны быть предприняты в странах региона ТРАСЕКА для повышения безопасности дорожного движения. В таблице проиллюстрирована связь между шестью сферами действий и наиболее эффективными мероприятиями, которые помогут достичь поставленных результатов. Мероприятия должны быть реализованы в течение 3 – 5 лет.

Страны, в которых необходимо проводить конкретные мероприятия были определены на основе результатов рейтинговой оценки: рейтинговая оценка 3 или менее означает что меры в данной стране должны быть предприняты по улучшению определенной сферы деятельности. Рейтинговая оценка 4 и более не означает что не нужно работать над улучшением. Она означает, что страна имеет устойчивую положительную тенденцию развития по данному направлению деятельности и не нуждается в дальнейшей помощи по данному вопросу.

В основе Плана Действий лежит субъективная оценка, определенная, в большинстве случаев, в ходе обсуждения рейтингов с представителями стран. План Действий определяет приоритет осуществления мер по каждому направлению деятельности. В тоже время неукоснительное следование Плану Действий не означает что страны не должны и в дальнейшем повышать безопасность движения. Дорожно транспортные происшествия будут иметь место, но при осуществлении мероприятий предложенных Планом, их тяжесть будет заметно уменьшена.



Таблица 8.1 необходимые действия

ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
<b>Нормативно правовая база</b>	Соблюдение следующих Соглашений/ Конвенций ЕЭК ООН:		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Присоединиться к Соглашению</li> <li>2. Перевести акты на местный язык</li> <li>3. Пересмотреть действующее законодательства, подготовить новые законопроекты и подзаконные акты в соответствии с соглашениями ЕЭК ООН и передать их на рассмотрение Правительства</li> <li>4. Ратифицировать и опубликовать законодательство и проинформировать соответствующие слои населения</li> <li>5. Проводить обучение и развитие потенциала технического персонала и сотрудников правовых органов</li> <li>6. Проведение регулярных проверок</li> <li>7. Участие в рабочих группах ЕЭК ООН в Женеве</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 2012</li> <li>2. 2012</li> <li>3. 2013</li> <li>4. 2015</li> <li>5. 2013 далее</li> <li>6. 2015 далее</li> <li>7. 2012 далее</li> </ol>	<p>Армения Азербайджан Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Таджикистан Турция Украина Узбекистан</p>	<p>Политические обязательства Юридический и тематический опыт в стране Обязательства транспортного сектора</p>
	1.1. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, заключено в 1957	1. Присоединение, ратификация и осуществление всех компонентов				
	1.2. 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, выдаваемых на основе этих предписаний,					

ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
<b>Нормативно правовая база (продолжение)</b>	заключено в Женеве 20 марта 1958					
	1.3. Конвенция о дорожном движении, Вена 1968 г.					
	1.4. Конвенция о дорожных знаках и сигналах, Вена 1968г.					
	1.5. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки, от июля 1970г.					
	1.6. Европейское соглашение о международных автомагистралях, от 1975г					
	1.7. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических					



ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
	технических осмотров транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, от 1997г					
	1.8. Создание агентства по безопасности дорожного движения	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Устав создан</li> <li>2. Сотрудники наняты</li> <li>3. Наличие средств обеспечено</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Распределить права и обязанности</li> <li>2. Осуществить найм квалифицированного персонала</li> <li>3. Обеспечить стабильное финансирование агентства</li> </ol>	2012 - 2014	Азербайджан Казахстан Румыния Украина	Политические обязательства
	1.9. Разработка национальной стратегии безопасности дорожного движения	1. Национальная стратегия безопасности дорожного движения, утвержденная Правительством / Парламентом	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Разработать и обсудить с гражданским сообществом Национальную стратегию безопасности дорожного движения</li> </ol>	2012 - 2014	Казахстан Кыргызстан Румыния Таджикистан	Политические обязательства Достаточные бюджетные средства
<b>Нормативно правовая база</b> <i>(продолжение)</i>	1.10. реалистичные и долгосрочные цели	1. Детальная Национальная стратегия, утвержденная Правительством/ Парламентом не менее чем на 5 лет	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Разработать и обсудить с гражданским сообществом Национальную стратегию безопасности дорожного движения</li> </ol>	2012 - 2014	Азербайджан Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Украина Узбекистан	Политические обязательства Достаточные бюджетные средства
	1.11. Обеспечение долгосрочной стабильности безопасности дорожного движения	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Выделены средства из государственного бюджета для финансирования мероприятий по безопасности дорожного движения</li> <li>2. Обеспечено диверсифицированное финансирование работ по безопасности дорожного движения</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Государственный бюджет утвержден Правительством и Парламентом</li> <li>2. Разработать с Правительством разнообразные источники финансирования</li> </ol>	2012 - 2014	Армения Азербайджан Болгария Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Таджикистан Турция Украина	Политические обязательства Достаточные бюджетные средства

ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
<b>Нормативно правовая база</b> (продолжение)	1.12. Создать схему обязательного страхования участников дорожного движения	1. Существуют страховые компании, уполномоченные выдавать полисы 2. Выявление и наказание правонарушителей	1. Обеспечить поддержку общественных и финансовых институтов 2. Утвердить соответствующее законодательство в отношении обязательного страхования	2012 - 2015	Грузия Кыргызстан Румыния	Политические и социальные обязательства
	1.13. Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	1. Централизованная выдача и регистрация водительских прав.	1. Совершенствовать соответствующую практическую и теоретическую подготовку и экзамены .	2012 - 2014	Грузия Молдова Турция	Политические обязательства
	1.14. Унифицировать стандарты сбора и анализа данных ДТП в регионе	1. Единая система сбора, анализа и хранения данных ДТП	1. Установить профессиональное программное обеспечение и оборудование 2. Обучение и укрепление кадрового потенциала	2012 - 2013	Региональный	Хорошее региональное сотрудничество





ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
<b>Нормативно правовая база</b> (продолжение)	1.15. Разработать единую систему мониторинга и оценки результатов внедрения ряда мер	1. Определены конкретные показатели для мониторинга	1. Создать соответствующую региональную рабочую группу	2012 - 2013	Региональный	Хорошее региональное сотрудничество
	1.16. Пересмотреть и улучшить систему расстановки дорожных знаков	1. Утверждена Программа улучшения качества дорожных знаков в странах-членах	1. Провести исследование (контроль правильности) существующей расстановки дорожных знаков в странах-участницах	2012 - 2013	Региональный	Хорошее региональное сотрудничество
	1.17. Внедрить принципы и практику аудита безопасности дорог в проектирование и строительство существующих и новых дорог любой категории	1. Утверждено руководство по аудиту безопасности дорог	1. Проводить встречи на региональном уровне между заинтересованными сторонами 2. Разработать подходы в области аккредитации или лицензирования аудиторов 3. Выбор руководства (инструкции) по аудиту безопасности дорожного движения из имеющихся международных передовой практики	2012 - 2013	Региональный	Хорошее региональное сотрудничество

ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
<b>Нормативно правовая база (продолжение)</b>	1.18. Обеспечить доступ к передовому опыту дорожной безопасности по всему региону	1. Доступность информации и ресурсов для любой страны TRACECA	1. Создать Региональную рабочую группу в рамках Секретариата TRACECA	3. 2012 -2013	Региональный	Хорошее региональное сотрудничество
	1.19. Общий подход к штрафам по нарушениям правил дорожного движения в регионе	1. Осуществлен анализ существующей системы штрафов в государствах - членах 2. Организован обмен данными о штрафах 3. Организован обмен данными по нарушению правил дорожного движения и соответствующих штрафов	1. Изучить существующую систему штрафов в государствах - членах 2. Проводить дискуссии на региональном уровне между заинтересованными сторонами 3. Принять/утвердить меморандумы (взаимопонимания) правовые акты по обмену данными о штрафах 4. Принять/утвердить меморандумы (взаимопонимания) правовые акты по обмену данными о нарушениях правил дорожного движения и взаимно признаваемым санкциям; 5. Создать единый доступ к программному и техническому оборудованию для всех государств - членов	2012 - 2014	Региональный	Хорошее региональное сотрудничество



ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
Более безопасная инфраструктура	2.1. Внедрить программы оценки\аудита безопасности дорог	1. Произведена оценка и/или проверка безопасности дорожного движения всех основных магистралей и разработана программа ремонтных работ и их включения в план правительства на последующий год	1. Обсудить и утвердить правовые основы для проведения аудита безопасности дорожного движения	2012 - 2013	Армения Азербайджан Грузия Казахстан Кыргызстан Румыния Турция Украина	Политические обязательства  Достаточные бюджетные средства
	2.2. Устранение «черных мест»	1. Утверждена Программа устранения «черных мест»	1. Составить и оценить список аварий в «черных местах»	2012 - 2013	Азербайджан Грузия Казахстан Молдова Румыния	Политические обязательства  Достаточные бюджетные средства
	2.3. Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов в объезд населенных пунктов	1. Законодательные акты подписаны и утверждены	1. Определить правовую основу для определения маршрутов передвижения грузов	2012 - 2013	Армения Азербайджан Болгария Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Таджикистан Турция Украина Узбекистан	Политические обязательства  Достаточные бюджетные средства

ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
<p><b>Более безопасная инфраструктура (продолжение)</b></p>	<p>2.4. Применение экономически эффективных мер местными властями</p>	<p>1. Предписана обязанность местным властям сообщать о схеме расходов и сбережений</p>	<p>1. Определение затрат по ликвидации последствий ДТП несчастных случаев и аварий</p>	<p>2012 -2013</p>	<p>Армения Азербайджан Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Таджикистан Турция Украина Узбекистан</p>	<p>Политические обязательства  Достаточные бюджетные средства</p>
	<p>2.5. Обеспечение безопасных и надежных внедорожных стоянок для грузовых автомобилей</p>	<p>1. Программа организации внедорожных стоянок одобрена</p>	<p>1. Обзор существующих внедорожных стоянок</p>	<p>2012 - 2013</p>	<p>Армения Азербайджан Болгария Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Таджикистан Турция Украина Узбекистан</p>	<p>Политические обязательства  Достаточные бюджетные средства</p>



ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
<p><b>Более безопасная инфраструктура (продолжение)</b></p>	<p>2.6. Укрепление кадрового потенциала инженеров и технического персонала</p>	<p>1. Квалифицированный персонал доступен в каждой стране</p>	<p>1. Определить потребности в повышении квалификации как в странах ТРАСЕКА, так и за ее пределами 2. Включить дорожную безопасность в учебные планы для соответствующих квалификаций</p>	<p>2012 - 2016</p>	<p>Армения Азербайджан Грузия Казахстан Кыргызстан Румыния Украина</p>	<p>Политические и академические обязательства Достаточные бюджетные средства</p>
	<p>3.1. Проводить регулярный технический осмотр транспортных средств</p>	<p>2. Транспортные средства проходят регулярный технический осмотр</p>	<p>1. Ратифицировать международную конвенцию 2. Сертифицировать мастерские и сотрудников</p>	<p>2012 - 2013</p>	<p>Армения Грузия Казахстан Украина</p>	<p>Законодательство утверждено в установленные сроки</p>
<p><b>Более безопасные транспортные средства (продолжение)</b></p>	<p>3.2. Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне, в отношении импортных транспортных средств</p>	<p>1. Импортируемые транспортные средства соответствуют международным стандартам</p>	<p>1. Обучить сотрудников, участвующих в проверке импортируемых транспортных средств, применять стандарты</p>	<p>2012 - 2013</p>	<p>Армения</p>	<p>Законодательство утверждено в установленные сроки</p>
	<p>3.3. Обеспечить соответствие транспортных средств перевозящих опасные грузы всем техническим стандартам</p>	<p>1. Транспортные средства соответствуют стандартам ДОПОГ</p>	<p>1. Проверить соответствие транспортных средств перевозящих опасные грузы требованиям ДОПОГ.</p>	<p>2012 - 2014</p>	<p>Армения Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Украина</p>	<p>Законодательство утверждено в установленные сроки</p>

ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
<b>Безопасность участников дорожного движения</b>	4.1- 7. Наличие и соблюдение законодательства охватывающего: ремни безопасности, мотоциклетные шлемы, детские сиденья, использование мобильных телефонов, скорость, алкоголь, наркотики	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Определены отсутствующие нормативно-правовые акты</li> <li>2. Доступность законодательства и законодательных актов при необходимости</li> <li>3. Применение законодательства</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Изучить соблюдение существующего законодательства</li> <li>2. Разработать и утвердить отсутствующие нормативно-правовые акты</li> <li>3. Улучшить применение законодательства</li> </ol>	2012 - 2013	<p>Армения Азербайджан Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Таджикистан Турция Украина Узбекистан</p>	<p>Законодательство утверждено в установленные сроки</p> <p>Соответствующий уровень правоприменения</p>
	4.8. Повысить уровень осведомленности населения	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. СМИ регулярно освещают вопросы безопасности дорожного движения</li> <li>2. Общественные организации участвуют в пропаганде безопасности дорожного движения</li> <li>3. Школьный учебный план включает программу по безопасности дорожного движения</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Уделить 10%-15% времени/места в СМИ вопросам дорожной безопасности</li> <li>2. Создать специальные фонды для общественных организаций в целях информационно - просветительных кампаний</li> <li>3. Создать образовательные материалы для школ/детей</li> </ol>	2012 - 2016	<p>Армения Кыргызстан Румыния Украина</p>	<p>Поддержка СМИ, общественных организаций и учебных заведений.</p> <p>Приоритет отдается на финансирование безопасности дорожного движения со стороны доноров и правительства</p>



ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
<b>Безопасность участников дорожного движения (продолжение)</b>	4.9. Оснащение и подготовка дорожной полиции для осуществления работ по безопасности дорожного движения и выявления и наказания правонарушителей	1. Нарращивание потенциала Дорожной Полиции 2. Доступность финансовых средств для улучшения потенциала	1. Иметь отдельную главу в Национальной стратегии посвященную укреплению кадрового потенциала дорожной полиции	2012 - 2016	Армения Казахстан Кыргызстан Украина	Политические обязательства и обязательства со стороны правоохранительных органов Достаточные бюджетные средства
	4.10. Государственные и частные учреждения, практикующие внутреннюю политику безопасного поведения на дорогах	1. Политика введена и отражена в правах и обязанностях водителя	1. Разработать и утвердить общую политику Дорожной безопасности и профессионального поведения водителей 2. Обеспечить долю государственных и частных учреждений, подписавшихся под политической дорожной безопасностью, не менее 40%	2012 - 2016	Армения Азербайджан Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Таджикистан Турция Украина Узбекистан	Политические обязательства и обязательства частного сектора

ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
Улучшенная медицинская помощь для жертв ДТП	5.1. Практиковать медицинское обслуживание жертв ДТП	1. Создана система амбулаторной и стационарной помощи, предоставляющая соответствующую реабилитацию и поддержку пострадавшим	<ol style="list-style-type: none"> <li>Создать и утвердить соответствующее законодательство</li> <li>Разработать комплексную программу подготовки парамедиков, водителей машин скорой помощи и дорожной полиции</li> </ol>	2012 - 2016	Кыргызстан Молдова Украина Узбекистан	<p>Достаточные бюджетные средства</p> <p>Политические обязательства и обязательства служб экстренной помощи</p>
	5.2. Развитие систем стационарной помощи и улучшение их потенциала	1. Сотрудники имеют необходимое оборудование и прошли соответствующую подготовку	<ol style="list-style-type: none"> <li>Сделать обучение оказанию первой помощи доступным для широкой общечественности с помощью открытых семинаров проводимых несколько раз в год</li> <li>Оборудовать и укомплектовать как минимум 70% отделений неотложной помощи в больницах</li> </ol>	2012 - 2016	Армения Азербайджан Кыргызстан Таджикистан Украина	<p>Достаточные бюджетные средства</p> <p>Политические обязательства и обязательства служб экстренной помощи</p>
	5.3. Надлежащая реабилитация и поддержка пострадавшим в ДТП	1. Обеспечен доступ к необходимому медицинскому обслуживанию	<ol style="list-style-type: none"> <li>Назначить и подготовить докторов и психотерапевтов, а также юристов для решения вопросов пострадавших в авариях граждан и родственников погибших в ДТП.</li> </ol>	2012 - 2016	Армения Болгария Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Таджикистан Украина	<p>Достаточные бюджетные средства</p> <p>Политические обязательства и обязательства со стороны системы здравоохранения</p>





ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
Улучшенная медицинская помощь для жертв ДТП (продолжение)	5.4. Справедливое урегулирование претензий и судебное расследование для пострадавших в ДТП	1. Профессиональное расследование ДТП	1. Создать систему страхования, представляющую доступ профессионалов к обстоятельствам ДТП	2012 - 2016	Армения Грузия Молдова Румыния Таджикистан Турция Украина	Политические и социальные обязательства
	5.5. Круглосуточно функционирующий номер службы экстренной помощи "один звонок"	1. Ускорение реагирования при чрезвычайных ситуациях	1. Разработать и утвердить соответствующее законодательство 2. Регулярно обучать операторов служб оказания экстренной помощи 3. Иметь необходимое оборудование для полноценного функционирования номера службы экстренной помощи «один звонок»	2012 - 2013	Армения Молдова Таджикистан Турция Украина	Политические обязательства
Изменение отношения к безопасности дорожного движения	6.1. Развитие партнерских отношений между Правительством и общественными организациями	1. Общественные организации включены в процесс принятия решений, касающихся безопасности дорожного движения на местном и национальном уровнях	1. Иметь как минимум одну общественную организацию в качестве члена органа, принимающего решения по безопасности дорожного движения на местном и национальном уровнях	2012 – 2013	Казахстан Кыргызстан Таджикистан Украина	Положительная реакция общественности Обязательства Правительства в отношении дорожной безопасности Обязательства доноров / инвесторов в отношении безопасности дорожного движения

ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ	ДОПУЩЕНИЯ
Изменение отношения к безопасности дорожного движения (продолжение)	6.2. Организация обучения безопасности дорожного движения в школах на систематической основе	1. Безопасность дорожного движения является частью национальной учебной программы	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Создать и утвердить материалы по безопасности дорожного движения для всех возрастных групп школ</li> <li>2. Утвердить политику в области образования, которая включает безопасность дорожного движения как часть учебного плана</li> </ol>	2012 - 2016	<p>Армения Болгария Кыргызстан Молдова Румыния Украина Узбекистан</p>	<p>Политические обязательства и обязательства со стороны системы образования</p>
	6.3. Применение исправительных курсов для водителей	1. Внедрение исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы судебным штрафам	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Иметь исправительные курсы на местном и национальном уровнях</li> </ol>	2012 - 2016	<p>Армения Азербайджан Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Таджикистан Турция Украина Узбекистан</p>	<p>Политические, правовые и социальные обязательства</p>
	6.4. Поощрение и признание хорошего поведения на дорогах	1. Хорошие водители, велосипедисты, мотоциклисты и пешеходы поощряются	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Иметь постоянный мониторинг водителей, велосипедистов, мотоциклистов и пешеходов, чтобы поощрять хорошее поведение на дорогах</li> </ol>	2012 - 2016	<p>Армения Азербайджан Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Таджикистан Украина</p>	<p>Политические и социальные обязательства</p>



## 9. Рекомендации

В данной главе представлены рекомендации для стран ТРАСЕКА на региональном и национальном уровне. В основу этих рекомендаций положены рейтинги стран (представленные в главе 7 и в Приложении Б). По результатам рейтингов становится очевидно, что более безопасная инфраструктура и изменение отношения к безопасности дорожного движения являются направлениями деятельности требующие неотложного внимания (приоритет 1). Более безопасные транспортные средства и медицинское обслуживание пострадавших были расценены как имеющие низкий приоритет (приоритет 3), в то время как вопросы совершенствования нормативно-правовой базы и безопасность участников дорожного движения рассматриваются как имеющие средний приоритет (приоритет 2). Таблица 9.1 представляет ряд мероприятий, которые будут осуществляться в странах. Некоторые из этих мероприятий могут быть осуществлены на региональном (ТРАСЕКА) уровне.

Таблица 9.1 Мероприятия для которых необходимы техническая и финансовая поддержка

Области действия	Деятельность	Приоритет
Совершенствование нормативно-правовой базы	Техническая помощь в присоединении, ратификации и осуществлении соглашений ЕЭК ООН	2
	Техническая помощь в разработке политики в области безопасности для перевозки опасных грузов	2
	Техническая помощь в развитии централизованной базы для сбора данных по безопасности дорожного движения	2
	Обучение сотрудников правоохранительных органов в области применения ДОПОГ и ЕСТР	2
Более безопасная инфраструктура	Финансирование проектов по улучшению существующей инфраструктуры в соответствии с современными стандартами безопасности дорожного движения	1
	Подготовка ответственных сотрудников в Оценке Дорог и Аудите безопасности дорожного движения	1
	Техническая помощь в развитии сети безопасных и надежных внедорожных стоянок в регионе ТРАСЕКА	1
Более безопасные транспортные средства	Техническая помощь в организации системы технического осмотра транспортных средств	3
Безопасность участников дорожного движения	Развитие потенциала сотрудников правоохранительных органов	2
Медицинское обслуживание жертв ДТП	Техническая помощь в <i>определении</i> потребностей по улучшению медицинского обслуживания жертв ДТП	3
	Обучение медицинского персонала	3
Изменение отношения к безопасности дорожного движения	Технической помощи в создании кампаний безопасности дорожного движения	1
	Техническая помощь в развитии Обучения дорожной безопасности в начальной школе	1
	Техническая помощь в улучшении обучения вождению	1

## Приложение А

Принципы, рабочие рамки и конвенции





### **1. Глобальная инициатива по Десятилетнему плану Действий по безопасности дорожного движения**

Глобальная инициатива Десятилетия Действий по безопасности дорожного движения, 2011-2020 была запущена в мае 2011 года и основана на пяти основополагающих частях:

1. Управление безопасностью дорожного движения;
2. Более безопасные дороги и движение;
3. Более безопасные транспортные средства;
4. Более безопасное поведение участников дорожного движения;
5. Ответные меры ДТП.

Каждая часть включает в себя различные действия. ООН рекомендует Глобальный План как основу для «развития национальных и местных планов действий, одновременно предлагая основу для согласованных действий на региональном и глобальном уровнях». Таким образом, для развития регионального плана действий по безопасности дорожного движения важно принять во внимание предложения Глобальной инициативы.

### **2. В направлении к Европейской дорожной безопасности: направления политики дорожной безопасности 2011-2020**

ЕС, в свою очередь, так же определило собственную политику и установки по улучшению дорожной безопасности. Несмотря на то, что установки относятся к странам-членам ЕС, они также должны быть приняты во внимание и странами-членами ТРАСЕКА, так как они направлены к созданию «унифицированного уровня дорожной безопасности в странах ЕС», более того, что эта политика направлена на соседние страны, некоторые из которых являются также и странами-членами ТРАСЕКА.

В рамках ЕС было установлено 3 приоритетные сферы:

- Структурированное и последовательное сотрудничество, основанное на наилучших примерах;
- Стратегия первой помощи при травматизме жертв ДТП;
- Улучшение безопасности уязвимых участников дорожного движения.

Для решения этих приоритетов, ЕС разработало 7 задач, в качестве основы действий для последующего десятилетия:

1. Улучшить образование и обучение всех участников дорожного движения
2. Улучшить соблюдение правил дорожного движения
3. Создание более безопасной инфраструктуры дорог
4. Более безопасные транспортные средства
5. Содействовать применению современных технологий для улучшения дорожной безопасности
6. Улучшить обслуживание в чрезвычайных и пост-травматических ситуациях
7. Защитить уязвимых участников дорожного движения

### **3. Белая Книга ЕС: Карта Единой транспортной системы- к конкурентоспособной и ресурсно эффективной транспортной системе**

Белая Книга излагает стремление ЕС к созданию конкурентоспособной и эффективной системы дорожной безопасности. Она также полагает, что эти предложения должны быть распространены на ближайших соседей (в их числе и несколько стран ТРАСЕКА) и в конце концов на остальные страны. В той мере как ЕС поддерживает остальные страны, очевидно, что эта

поддержка отражает её внутреннюю политику. Действительно, в документе говорится что: «для обеспечения роли ЕС в установлении стандартов транспортной сферы, будут приняты гибкие стратегии». Следовательно, региональный план действий по дорожной безопасности ТРАСЕКА, должен учесть положения «Белой Книги».

Хотя Белая Книга концентрируется на конкурентном и эффективном транспорте, она так же признает, что ДТП являются основным барьером к улучшению эффективности. Действительно, одна из инициатив - «действие, направленное на транспортную безопасность: спасение не одной тысячи жизней» с «нулевым видением» на дорожную безопасность». Предлагаемые действия:

- Гармонизировать и привести в действие технологии безопасности, в том числе проверку на пригодность к автомобильным перевозкам;
- Создать обширную стратегию управления ДТП и аварийной службой, включая общие определения и классификацию повреждений и смертности, для снижения числа повреждений;
- Сфокусироваться на обучении и подготовке всех участников дорожного движения;
- Уделить внимание всем уязвимым участникам дорожного движения с помощью более безопасной инфраструктуры и технологии.

Таким образом, дорожная безопасность является внутренней частью транспортной политики ЕС в ближайшие годы, в социальном и политическом контексте.

#### **4. Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957**

ДОПОГ устанавливает требования к классификации, упаковке, маркировке и сертификации опасных грузов. Эти требования изложены в приложении А к ДОПОГ. Транспортные средства, перевозящие опасные грузы, должны соответствовать положению, указанному в Приложении Б к ДОПОГ, которое включает в себя спецификации автомобилей и резервуаров, а также другие оперативные требования. Водители всех транспортных средств (включая транспортные средства весом 3.5 тонн или меньше), перевозящие опасные грузы, должны иметь сертификат обучения ДОПОГ. Чтобы иметь возможность проверять автодороги и соответственно реагировать в случаях ДТП с транспортными средствами, перевозящими опасные грузы, требуется специальная подготовка представителей правоохранительных и медицинских органов. Рекомендуется муниципальным органам власти внедрить схему маршрутизации транспортировки опасных грузов на своей территории для предотвращения ДТП в тесно населённых пунктах. Национальным правительствам рекомендуется создать национальную политику безопасности перевозки опасных грузов, включая принцип хранения и транспортировки опасных грузов через населённые пункты.

#### **5. Соглашение о Регулировании Транспортных Средств 1958**

Соглашение 1958 года работает на принципах утверждения типа конструкций и взаимного признания. Любая страна, которая присоединяется к Соглашению 1958 года, имеет полномочия для проверки и утверждения дизайна регламентированного продукта любого производителя, независимо от страны, в которой данный компонент был произведен. Каждый индивидуальный дизайн каждого отдельного производителя считается одним индивидуальным типом. Как только какая-либо страна-кандидат дает официальный тип и утверждает его как официальный, каждая страна-кандидат обязана уважать такой тип и должна рассматривать это транспортное средство или элемент оборудования механических транспортных средств в качестве легитимного и имеющего право на ввоз, продажу и использование. Элементы, утвержденные в соответствии с Правилам ЕЭК, маркированы символом “Е” и номером, обведенным в кружок. Номер указывает, в какой стране был одобрен элемент, а другие близлежащие буквы и цифры указывают точный вариант соответствующего регулирования и, соответственно, номер типа официального утверждения.



## 6. Конвенция о дорожном движении 1968

Эта конвенция направлена на содействие международному дорожному движению и на улучшение транспортной безопасности с помощью принятия единых правил движения. Она устанавливает совместно согласованные правила для всех факторов, влияющих на безопасность международного дорожного движения и безопасность, включая водителя и транспортное средство. Договаривающиеся Стороны должны принять нужные меры для обеспечения систематического и продолжительного обучения дорожной безопасности, в частности в школах во всех классах. Она запрещает пользование телефоном во время вождения. С марта 2011 года, Договаривающиеся Стороны обязуются обеспечить выдачу водительских удостоверений только после проверки необходимых знаний и навыков; лица, проверяющие знание и навыки водителей, должны иметь соответствующую квалификацию; содержимое теоретических и практических экзаменов регулируется национальным законодательством. Наконец, национальное законодательство должно определить минимальный возраст, медицинское состояние и условия для сдачи теоретических и практических экзаменов.

## 7. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968

Эта конвенция определяет общесогласованные дорожные сигналы и знаки. Она классифицирует три категории дорожных знаков: предупреждающие, регулирующие и формирующие, также предлагает значения и внешнюю характеристику для каждого из них, включая размеры, формы и цвета, графические символы и нормы, их видимость и читаемость. Договаривающиеся Стороны берут обязательство не пользоваться любыми другими знаками, символами. Договаривающиеся Стороны также должны ограничить число типов знаков или принять то, что крайне необходимо; запрещается установка любых досок, предупреждений, разметок или устройств, которые можно перепутать со знаками или другими контролирующими устройствами, что может сделать их менее видимыми или эффективными, или может запутать участников дорожного движения.

## 8. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970

Целью этого соглашения является повышение безопасности дорожного движения и регламентирование правил «часов» работы и отдыха водителей. Содержание Соглашения ЕСТР применяется ко всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, вес которых превышает 3.5 тонны, и транспортным средствам, которые используются для перевозки пассажиров, и могут перевозить более 9 человек, включая водителя. Соглашение предписывает обязательное использование цифровых тахографов на территории всех Договаривающихся Сторон.

Некоторые из решений, которые должны быть приняты Договаривающимися Сторонами, имеют отношение к:

- Утверждению цифровых тахографов;
- Выдаче карточек цифровых тахографов;
- Утверждению ремонтных мастерских; и,
- Обучению лиц, отвечающих за контроль.

Однако, главной целью Соглашения является НЕ внедрение цифровых тахографов, а использование правил времени вождения и отдыха для профессиональных водителей. Национальные эксперты должны получить соответствующее обучение для воплощения этих правил в повседневную жизнь.

## 9. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) 1975

Соглашение предоставляет международную правовую и техническую основу для создания региональной международной системы дорог в рамках ООН и ЕС. СМА определяет включение в сеть «Е» зон отдыха и обслуживания; зоны отдыха должны располагаться в соответствующих промежутках; Знак указывающий на зону отдыха, также должен указывать расстояние до следующей зоны отдыха\обслуживания; Зоны сервиса адаптированные к местности и пользователям (туристы, автоперевозчики), должны предоставлять минимум сервисов, таких как, стоянка, телефон, топливо и туалеты, доступные лицам с физическими недостатками; Такие места должны быть организованы на разумном расстоянии принимая во внимание интенсивность дорожного движения; На знаке, указывающем до места обслуживания, также должно быть указано расстояние до следующего аналогического пункта. Все проезжие части и стоянки должны быть отделены от проезжих дорог типа «Е».

В дополнение к выше упомянутому, Договор СМА рекомендует добавить конкретные требования к зонам сервиса\отдыха, что улучшит безопасность пользователей. Это поможет профессиональным водителям регулярно отдыхать в безопасных местах.

## 10. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров 1997

Целью этой Конвенции является достижение большей унифицированности в правилах, регулирующих дорожное движение и достижение более высокого уровня безопасности и защиты окружающей среды. Для достижения этих целей, необходимо определить единые условия Периодических Технических Осмотров Колесных транспортных средств и насколько возможно гармонизировать частоту этих осмотров и обязательных вещей для осмотра.

Таблица А1: Принятие странами международных соглашений на Сентябрь 2011

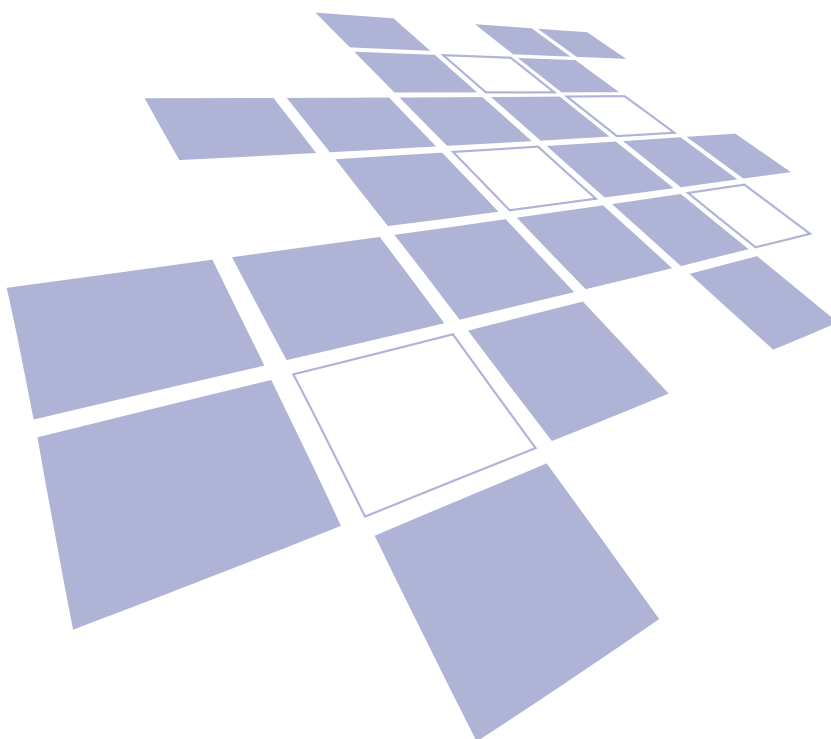
	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Украина	Узбекистан
Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957		✓	✓		✓		✓	✓		✓	✓	
Соглашение о регулировании транспортных средств 1958		✓	✓		✓			✓		✓	✓	
Конвенция о дорожном движении 1968	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968			✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓
Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)1970	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓
Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	
Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997			✓	✓	✓			✓			✓	





## Приложение Б

Согласованные оценки по странам



## АРМЕНИЯ

<b>1</b>	<b>ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ</b>	
	Подписать следующие конвенции ООН и полностью выполнять их положения:	
1.1	Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957	3
1.2	Соглашение о регулировании транспортных средств 1958	1
1.3	Конвенция о дорожном движении 1968	5
1.4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968	5
1.5	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970	4
1.6	Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	5
1.7	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997	2
1.8	Создание междисциплинарного отдела\агенства\группы, ответственной за безопасность дорожного движения	4
1.9	Создание национальной стратегии транспортной безопасности	5
1.10	Установить реальные и долгосрочные цели по сокращению ДТП	5
1.11	Создать фонд безопасности дорожного движения и/или другие достаточные и устойчивые средства для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе	3
1.12	Установить обязательное страхование участников дорожного движения	5
1.13	Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	5
	<b>Всего</b>	<b>52</b>
<b>2</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b>	
2.1	Реализация программы оценки\аудита безопасности дорог всех основных дорог и программу работ по устранению недостатков	3
2.2	Осуществление программы анализа и устранения "черных пятен", определенных на основе анализа данных ДТП	4
2.3	Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов/во время общего движения, избегая населенные пункты	1
2.4	Требование ежегодного отчета от местных властей, об экономически эффективных мерах, принятых для улучшения безопасности на дорогах	3
2.5	Реализация программы по обеспечению безопасной и надежной внедорожной стоянки для грузовых автомобилей	2
2.6	Обеспечить обучение инженеров и другого технического персонала по безопасности дорожного движения, включая элементы конструирования, строительства и эксплуатации	3
	<b>Всего</b>	<b>16</b>
<b>3</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА</b>	
3.1	Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств в соответствии со стандартами безопасности	3
3.2	Обеспечить проверку всех транспортных средств перевозящих опасные грузы в соответствии со стандартами безопасности	3
3.3	Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне в отношении всех местных и импортных транспортных средств	1
	<b>Всего</b>	<b>7</b>



## АРМЕНИЯ

<b>4</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
	Принять законодательство, включающее следующие факторы риска безопасности дорожного движения:	
4.1	Ремни безопасности (задние и передние)	4
4.2	Детские сиденья	4
4.3	Использование мобильного телефона	4
4.4	Скорость	4
4.5	Алкоголь	4
4.6	Наркотики	3
4.7	Мотоциклетные шлемы	3
4.8	Информирование общественности в отношении правил дорожного движения посредством просветительных кампаний и процесса подготовки водителей	2
4.9	Улучшение возможностей полиции в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства ( в том числе путем более широкого применения технологии)	3
4.10	Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и гос. департаментов для принятия соответствующих мер по здоровью и безопасности водителей	3
	<b>Всего</b>	<b>34</b>
<b>5</b>	<b>МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖЕРТВ ДТП</b>	
5.1	Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для работы на местах ДТП ( включая первую помощь)	4
5.2	Разработка соответствующих систем стационарной помощи и улучшение потенциала всех участвующих медицинских сотрудников	3
5.3	Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм	2
5.4	Подготовить специалистов по расследованию происшествий для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших	3
5.5	Разработать и внедрить использование номера служб экстренной помощи "один звонок"	3
	<b>Всего</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>ИЗМЕНЕНИЕ ОТНОШЕНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
6.1	Развитие партнерских отношений между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством	5
6.2	Обеспечить обучение безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе	3
6.3	Разработка исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы другим судебным штрафам. Такие курсы должны самофинансироваться и отражать правонарушение, совершенное водителем	1
6.4	Поощрять признание хорошего поведения на дорогах, в частности, всеобщую ответственность на всех уровнях руководства	2
	<b>Всего</b>	<b>11</b>
	<b>Объединенное общее</b>	<b>135</b>
	Общая доля рейтинга	66%

## АЗЕРБАЙДЖАН

<b>1</b>	<b>ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ</b>	
	Подписать следующие конвенции ООН и полностью выполнять их положения:	
1.1	Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957	4
1.2	Соглашение о регулировании транспортных средств 1958	2
1.3	Конвенция о дорожном движении 1968	4
1.4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968	2
1.5	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970	4
1.6	Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	4
1.7	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997	2
1.8	Создание междисциплинарного отдела/агенства/группы, ответственной за безопасность дорожного движения	2
1.9	Создание национальной стратегии транспортной безопасности	4
1.10	Установить реальные и долгосрочные цели по сокращению ДТП	2
1.11	Создать фонд безопасности дорожного движения и/или другие достаточные и устойчивые средства для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе	2
1.12	Установить обязательное страхование участников дорожного движения	4
1.13	Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	4
<b>Всего</b>		<b>40</b>
<b>2</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b>	
2.1	Реализация программы оценки/аудита безопасности дорог всех основных дорог и программу работ по устранению недостатков	2
2.2	Осуществление программы анализа и устранения "черных пятен", определенных на основе анализа данных ДТП	3
2.3	Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов/во время общего движения, избегая населенные пункты	2
2.4	Требование ежегодного отчета от местных властей, об экономически эффективных мерах, принятых для улучшения безопасности на дорогах	3
2.5	Реализация программы по обеспечению безопасной и надежной внедорожной стоянки для грузовых автомобилей	2
2.6	Обеспечить обучение инженеров и другого технического персонала по безопасности дорожного движения, включая элементы конструирования, строительства и эксплуатации	3
<b>Всего</b>		<b>15</b>
<b>3</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА</b>	
3.1	Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств в соответствие со стандартами безопасности	4
3.2	Обеспечить проверку всех транспортных средств перевозящих опасные грузы в соответствии со стандартами безопасности	4
3.3	Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне в отношении всех местных и импортных транспортных средств	4
<b>Всего</b>		<b>12</b>



## АЗЕРБАЙДЖАН

<b>4</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
	Принять законодательство, включающее следующие факторы риска безопасности дорожного движения.:	
<b>4.1</b>	Ремни безопасности (задние и передние)	4
<b>4.2</b>	Детские сиденья	4
<b>4.3</b>	Использование мобильного телефона	4
<b>4.4</b>	Скорость	4
<b>4.5</b>	Алкоголь	5
<b>4.6</b>	Наркотики	5
<b>4.7</b>	Мотоциклетные шлемы	3
<b>4.8</b>	информирование общественности в отношении правил дорожного движения посредством просветительных кампаний и процесса подготовки водителей	4
<b>4.9</b>	Улучшение возможностей полиции в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства ( в том числе путем более широкого применения технологии)	4
<b>4.10</b>	Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и гос. департаментов для принятия соответствующих мер по здоровью и безопасности водителей	3
	<b>Всего</b>	<b>40</b>
<b>5</b>	<b>МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖЕРТВ ДТП</b>	
<b>5.1</b>	Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для работы на местах ДТП ( включая первую помощь)	4
<b>5.2</b>	Разработка соответствующих систем стационарной помощи и улучшение потенциала всех участвующих медицинских сотрудников	3
<b>5.3</b>	Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм	4
<b>5.4</b>	Подготовить специалистов по расследованию происшествий для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших	4
<b>5.5</b>	Разработать и внедрить использование номера службы экстренной помощи "один звонок"	4
	<b>Всего</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>ИЗМЕНЕНИЕ ОТНОШЕНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
<b>6.1</b>	Развитие партнерских отношении между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством	4
<b>6.2</b>	Обеспечить обучение безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе	4
<b>6.3</b>	Разработка исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы другим судебным штрафам. Такие курсы должны самофинансироваться и отражать преступление, совершенное водителем	2
<b>6.4</b>	Поощрять признание хорошего поведения на дорогах, в частности, всеобщую ответственность на всех уровнях руководства	3
	<b>Всего</b>	<b>13</b>
	<b>Объединенное общее</b>	<b>139</b>
	Общая доля рейтинга	68%

## БОЛГАРИЯ

### 1 ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ

Подписать следующие конвенции ООН и полностью выполнять их положения:

1.1	Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957	5
1.2	Соглашение о регулировании транспортных средств 1958	5
1.3	Конвенция о дорожном движении 1968	5
1.4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968	5
1.5	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970	5
1.6	Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	4
1.7	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997	5
1.8	Создание междисциплинарного отдела\агенства\группы, ответственной за безопасность дорожного движения	5
1.9	Создание национальной стратегии транспортной безопасности	5
1.10	Установить реальные и долгосрочные цели по сокращению ДТП	4
1.11	Создать фонд безопасности дорожного движения и/или другие достаточные и устойчивые средства для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе	3
1.12	Установить обязательное страхование участников дорожного движения	5
1.13	Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	5

**Всего**

### 2 БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

2.1	Реализация программы оценки\аудита безопасности дорог всех основных дорог и программу работ по устранению недостатков	4
2.2	Осуществление программы анализа и устранения "черных пятен", определенных на основе анализа данных ДТП	4
2.3	Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов/во время общего движения, избегая населенные пункты	3
2.4	Требование ежегодного отчета от местных властей, об экономически эффективных мерах, принятых для улучшения безопасности на дорогах	4
2.5	Реализация программы по обеспечению безопасной и надежной внедорожной стоянки для грузовых автомобилей	3
2.6	Обеспечить обучение инженеров и другого технического персонала по безопасности дорожного движения, включая элементы конструирования, строительства и эксплуатации	3

**Всего**

21

### 3 БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

3.1	Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств в соответствие со стандартами безопасности	5
3.2	Обеспечить проверку всех транспортных средств перевозящих опасные грузы в соответствии со стандартами безопасности	5
3.3	Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне в отношении всех местных и импортных транспортных средств	5

**Всего**

15



## БОЛГАРИЯ

<b>4</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
	Принять законодательство, включающее следующие факторы риска безопасности дорожного движения::	
4.1	Ремни безопасности (задние и передние)	4
4.2	Детские сиденья	5
4.3	Использование мобильного телефона	4
4.4	Скорость	4
4.5	Алкоголь	5
4.6	Наркотики	5
4.7	Мотоциклетные шлемы	5
4.8	информирование общественности в отношении правил дорожного движения посредством просветительных кампаний и процесса подготовки водителей	4
4.9	Улучшение возможностей полиции в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства ( в том числе путем более широкого применения технологии)	4
4.10	Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и гос. департаментов для принятия соответствующих мер по здоровью и безопасности водителей	4
	<b>Всего</b>	<b>44</b>
<b>5</b>	<b>МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖЕРТВ ДТП</b>	
5.1	Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для работы на местах ДТП ( включая первую помощь)	4
5.2	Разработка соответствующих систем стационарной помощи и улучшение потенциала всех участвующих медицинских сотрудников	5
5.3	Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм	1
5.4	Подготовить специалистов по расследованию происшествий для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших	4
5.5	Разработать и внедрить использование номера служб экстренной помощи "один звонок"	5
	<b>Всего</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>ИЗМЕНЕНИЕ ОТНОШЕНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
6.1	Развитие партнерских отношении между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством	4
6.2	Обеспечить обучение безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе	3
6.3	Разработка исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы другим судебным штрафам. Такие курсы должны самофинансироваться и отражать преступление, совершенное водителем	5
6.4	Поощрять признание хорошего поведения на дорогах, в частности, всеобщую ответственность на всех уровнях руководства	4
	<b>Всего</b>	<b>16</b>
	<b>Объединенное общее</b>	<b>176</b>
	Общая доля рейтинга	86%

## ГРУЗИЯ

<b>1</b>	<b>ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ</b>	
	Подписать следующие конвенции ООН и полностью выполнять их положения:	
1.1	Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957	2
1.2	Соглашение о регулировании транспортных средств 1958	1
1.3	Конвенция о дорожном движении 1968	4
1.4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968	4
1.5	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970	3
1.6	Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	3
1.7	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997	2
1.8	Создание междисциплинарного отдела/агенства/группы, ответственной за безопасность дорожного движения	5
1.9	Создание национальной стратегии транспортной безопасности	4
1.10	Установить реальные и долгосрочные цели по сокращению ДТП	4
1.11	Создать фонд безопасности дорожного движения и/или другие достаточные и устойчивые средства для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе	3
1.12	Установить обязательное страхование участников дорожного движения	2
1.13	Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	3
	<b>Всего</b>	<b>40</b>
<b>2</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b>	
2.1	Реализация программы оценки/аудита безопасности дорог всех основных дорог и программу работ по устранению недостатков	3
2.2	Осуществление программы анализа и устранения "черных пятен", определенных на основе анализа данных ДТП	3
2.3	Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов/во время общего движения, избегая населенные пункты	3
2.4	Требование ежегодного отчета от местных властей, об экономически эффективных мерах, принятых для улучшения безопасности на дорогах	2
2.5	Реализация программы по обеспечению безопасной и надежной внедорожной стоянки для грузовых автомобилей	3
2.6	Обеспечить обучение инженеров и другого технического персонала по безопасности дорожного движения, включая элементы конструирования, строительства и эксплуатации	2
	<b>Всего</b>	<b>16</b>
<b>3</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА</b>	
3.1	Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств в соответствии со стандартами безопасности	3
3.2	Обеспечить проверку всех транспортных средств перевозящих опасные грузы в соответствии со стандартами безопасности	4
3.3	Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне в отношении всех местных и импортных транспортных средств	2
	<b>Всего</b>	<b>9</b>





<b>ГРУЗИЯ</b>		
<b>4</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
	Принять законодательство, включающее следующие факторы риска безопасности дорожного движения:	
<b>4.1</b>	Ремни безопасности (задние и передние)	3
<b>4.2</b>	Детские сиденья	2
<b>4.3</b>	Использование мобильного телефона	5
<b>4.4</b>	Скорость	5
<b>4.5</b>	Алкоголь	5
<b>4.6</b>	Наркотики	5
<b>4.7</b>	Мотоциклетные шлемы	5
<b>4.8</b>	Информирование общественности в отношении правил дорожного движения посредством просветительных кампаний и процесса подготовки водителей	4
<b>4.9</b>	Улучшение возможностей полиции в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства ( в том числе путем более широкого применения технологии)	4
<b>4.10</b>	Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и гос. департаментов для принятия соответствующих мер по здоровью и безопасности водителей	2
<b>Всего</b>		<b>40</b>
<b>5</b>	<b>МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖЕРТВ ДТП</b>	
<b>5.1</b>	Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для работы на местах ДТП ( включая первую помощь)	4
<b>5.2</b>	Разработка соответствующих систем стационарной помощи и улучшение потенциала всех участвующих медицинских сотрудников	4
<b>5.3</b>	Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм	3
<b>5.4</b>	Подготовить специалистов по расследованию происшествий для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших	3
<b>5.5</b>	Разработать и внедрить использование номера служб экстренной помощи "один звонок"	4
<b>Всего</b>		<b>18</b>
<b>6</b>	<b>ИЗМЕНЕНИЕ ОТНОШЕНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
<b>6.1</b>	Развитие партнерских отношений между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством	4
<b>6.2</b>	Обеспечить обучение безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе	4
<b>6.3</b>	Разработка исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы другим судебным штрафам. Такие курсы должны самофинансироваться и отражать правонарушение, совершенное водителем	2
<b>6.4</b>	Поощрять признание хорошего поведения на дорогах, в частности, всеобщую ответственность на всех уровнях руководства	2
<b>Всего</b>		<b>12</b>
<b>Объединенное общее</b>		<b>135</b>
Общая доля рейтинга		66%

## КАЗАХСТАН

<b>1</b>	<b>ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ</b>	
	Подписать следующие конвенции ООН и полностью выполнять их положения:	
1.1	Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957	4
1.2	Соглашение о регулировании транспортных средств 1958	3
1.3	Конвенция о дорожном движении 1968	4
1.4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968	4
1.5	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)1970	3
1.6	Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	3
1.7	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997	3
1.8	Создание междисциплинарного отдела\агенства\группы, ответственной за безопасность дорожного движения	2
1.9	Создание национальной стратегии транспортной безопасности	2
1.10	Установить реальные и долгосрочные цели по сокращению ДТП	3
1.11	Создать фонд безопасности дорожного движения и/или другие достаточные и устойчивые средства для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе	2
1.12	Установить обязательное страхование участников дорожного движения	4
1.13	Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	4
	<b>Всего</b>	<b>41</b>
<b>2</b>	<b>Более безопасная инфраструктура</b>	
2.1	Реализация программы оценки\аудита безопасности дорог всех основных дорог и программу работ по устранению недостатков	3
2.2	Осуществление программы анализа и устранения "черных пятен", определенных на основе анализа данных ДТП	3
2.3	Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов/ во время общего движения, избегая населенные пункты	2
2.4	Требование ежегодного отчета от местных властей, об экономически эффективных мерах, принятых для улучшения безопасности на дорогах	2
2.5	Реализация программы по обеспечению безопасной и надежной внедорожной стоянки для грузовых автомобилей	2
2.6	Обеспечить обучение инженеров и другого технического персонала по безопасности дорожного движения, включая элементы конструирования, строительства и эксплуатации	3
	<b>Всего</b>	<b>15</b>
<b>3</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА</b>	
3.1	Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств в соответствие со стандартами безопасности	3
3.2	Обеспечить проверку всех транспортных средств перевозящих опасные грузы в соответствии со стандартами безопасности	5
3.3	Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне в отношении всех местных и импортных транспортных средств	3
	<b>Всего</b>	<b>11</b>



<b>КАЗАХСТАН</b>		
<b>4</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
	Принять законодательство, включающее следующие факторы риска безопасности дорожного движения:	
<b>4.1</b>	Ремни безопасности (задние и передние)	4
<b>4.2</b>	Детские сиденья	3
<b>4.3</b>	Использование мобильного телефона	4
<b>4.4</b>	Скорость	4
<b>4.5</b>	Алкоголь	4
<b>4.6</b>	Наркотики	4
<b>4.7</b>	Мотоциклетные шлемы	3
<b>4.8</b>	Информирование общественности в отношении правил дорожного движения посредством просветительных кампаний и процесса подготовки водителей	4
<b>4.9</b>	Улучшение возможностей полиции в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства ( в том числе путем более широкого применения технологии)	3
<b>4.10</b>	Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и гос. департаментов для принятия соответствующих мер по здоровью и безопасности водителей	2
<b>Всего</b>		<b>35</b>
<b>5</b>	<b>МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖЕРТВ ДТП</b>	
<b>5.1</b>	Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для работы на местах ДТП ( включая первую помощь)	4
<b>5.2</b>	Разработка соответствующих систем стационарной помощи и улучшение потенциала всех участвующих медицинских сотрудников	4
<b>5.3</b>	Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм	2
<b>5.4</b>	Подготовить специалистов по расследованию происшествий для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших	4
<b>5.5</b>	Разработать и внедрить использование номера служб экстренной помощи "один звонок"	5
<b>Всего</b>		<b>19</b>
<b>6</b>	<b>Изменение отношения к безопасности дорожного движения</b>	
<b>6.1</b>	Развитие партнерских отношений между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством	3
<b>6.2</b>	Обеспечить обучение безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе	4
<b>6.3</b>	Разработка исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы другим судебным штрафам. Такие курсы должны самофинансироваться и отражать правонарушение, совершенное водителем	1
<b>6.4</b>	Поощрять признание хорошего поведения на дорогах, в частности, всеобщую ответственность на всех уровнях руководства	2
<b>Всего</b>		<b>10</b>
<b>Объединенное общее</b>		<b>131</b>
Общая доля рейтинга		64%

## КЫРГЫЗСТАН

<b>1</b>	<b>ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ</b>	
	Подписать следующие конвенции ООН и полностью выполнять их положения:	
1.1	Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957	1
1.2	Соглашение о регулировании транспортных средств 1958	1
1.3	Конвенция о дорожном движении 1968	3
1.4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968	3
1.5	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)1970	1
1.6	Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	1
1.7	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997	1
1.8	Создание междисциплинарного отдела\агенства\группы, ответственной за безопасность дорожного движения	4
1.9	Создание национальной стратегии транспортной безопасности	3
1.10	Установить реальные и долгосрочные цели по сокращению ДТП	3
1.11	Создать фонд безопасности дорожного движения и/или другие достаточные и устойчивые средства для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе	1
1.12	Установить обязательное страхование участников дорожного движения	3
1.13	Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	4
	<b>Всего</b>	<b>29</b>
<b>2</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b>	
2.1	Реализация программы оценки\аудита безопасности дорог всех основных дорог и программу работ по устранению недостатков	3
2.2	Осуществление программы анализа и устранения "черных пятен", определенных на основе анализа данных ДТП	4
2.3	Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов/во время общего движения, избегая населенные пункты	1
2.4	Требование ежегодного отчета от местных властей, об экономически эффективных мерах, принятых для улучшения безопасности на дорогах	1
2.5	Реализация программы по обеспечению безопасной и надежной внедорожной стоянки для грузовых автомобилей	3
2.6	Обеспечить обучение инженеров и другого технического персонала по безопасности дорожного движения, включая элементы конструирования, строительства и эксплуатации	3
	<b>Всего</b>	<b>15</b>
<b>3</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА</b>	
3.1	Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств в соответствие со стандартами безопасности	4
3.2	Обеспечить проверку всех транспортных средств перевозящих опасные грузы в соответствии со стандартами безопасности	4
3.3	Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне в отношении всех местных и импортных транспортных средств	3
	<b>Всего</b>	<b>11</b>



## КЫРГЫЗСТАН

<b>4</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
	Принять законодательство, включающее следующие факторы риска безопасности дорожного движения:	
4.1	Ремни безопасности (задние и передние)	3
4.2	Детские сиденья	1
4.3	Использование мобильного телефона	3
4.4	Скорость	3
4.5	Алкоголь	4
4.6	Наркотики	4
4.7	Мотоциклетные шлемы	5
4.8	Информирование общественности в отношении правил дорожного движения посредством просветительных кампаний и процесса подготовки водителей	3
4.9	Улучшение возможностей полиции в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства ( в том числе путем более широкого применения технологии)	2
4.10	Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и гос. департаментов для принятия соответствующих мер по здоровью и безопасности водителей	1
	<b>Всего</b>	<b>29</b>
<b>5</b>	<b>МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖЕРТВ ДТП</b>	
5.1	Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для работы на местах ДТП ( включая первую помощь)	3
5.2	Разработка соответствующих систем стационарной помощи и улучшение потенциала всех участвующих медицинских сотрудников	3
5.3	Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм	2
5.4	Подготовить специалистов по расследованию происшествий для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших	4
5.5	Разработать и внедрить использование номера службы экстренной помощи "один звонок"	5
	<b>Всего</b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>ИЗМЕНЕНИЕ ОТНОШЕНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
6.1	Развитие партнерских отношений между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством	3
6.2	Обеспечить обучение безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе	2
6.3	Разработка исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы другим судебным штрафам. Такие курсы должны самофинансироваться и отражать правонарушение, совершенное водителем	1
6.4	Поощрять признание хорошего поведения на дорогах, в частности, всеобщую ответственность на всех уровнях руководства	2
	<b>Всего</b>	<b>8</b>
	<b>Объединенное общее</b>	<b>109</b>
	Общая доля рейтинга	53%

## МОЛДОВА

### 1 ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ

Подписать следующие конвенции ООН и полностью выполнять их положения:

1.1	Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957	4
1.2	Соглашение о регулировании транспортных средств 1958	1
1.3	Конвенция о дорожном движении 1968	3
1.4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968	1
1.5	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970	4
1.6	Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	4
1.7	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997	4
1.8	Создание междисциплинарного отдела\агенства\группы, ответственной за безопасность дорожного движения	4
1.9	Создание национальной стратегии транспортной безопасности	5
1.10	Установить реальные и долгосрочные цели по сокращению ДТП	3
1.11	Создать фонд безопасности дорожного движения и/или другие достаточные и устойчивые средства для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе	3
1.12	Установить обязательное страхование участников дорожного движения	4
1.13	Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	3

**Всего 43**

### 2 БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

2.1	Реализация программы оценки\аудита безопасности дорог всех основных дорог и программу работ по устранению недостатков	4
2.2	Осуществление программы анализа и устранения "черных пятен", определенных на основе анализа данных ДТП	3
2.3	Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов/во время общего движения, избегая населенные пункты	3
2.4	Требование ежегодного отчета от местных властей, об экономически эффективных мерах, принятых для улучшения безопасности на дорогах	2
2.5	Реализация программы по обеспечению безопасной и надежной внедорожной стоянки для грузовых автомобилей	2
2.6	Обеспечить обучение инженеров и другого технического персонала по безопасности дорожного движения, включая элементы конструирования, строительства и эксплуатации	4

**Всего 18**

### 3 БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

3.1	Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств в соответствие со стандартами безопасности	4
3.2	Обеспечить проверку всех транспортных средств перевозящих опасные грузы в соответствии со стандартами безопасности	4
3.3	Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне в отношении всех местных и импортных транспортных средств	3

**Всего 11**



<b>МОЛДОВА</b>		
<b>4</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
	Принять законодательство, включающее следующие факторы риска безопасности дорожного движения:	
4.1	Ремни безопасности (задние и передние)	3
4.2	Детские сиденья	3
4.3	Использование мобильного телефона	3
4.4	Скорость	3
4.5	Алкоголь	4
4.6	Наркотики	4
4.7	Мотоциклетные шлемы	3
4.8	Информирование общественности в отношении правил дорожного движения посредством просветительных кампаний и процесса подготовки водителей	4
4.9	Улучшение возможностей полиции в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства ( в том числе путем более широкого применения технологии)	4
4.10	Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и гос. департаментов для принятия соответствующих мер по здоровью и безопасности водителей	3
<b>Всего</b>		<b>34</b>
<b>5</b>	<b>МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖЕРТВ ДТП</b>	
5.1	Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для работы на местах ДТП ( включая первую помощь)	3
5.2	Разработка соответствующих систем стационарной помощи и улучшение потенциала всех участвующих медицинских сотрудников	4
5.3	Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм	3
5.4	Подготовить специалистов по расследованию происшествий для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших	3
5.5	Разработать и внедрить использование номера служб экстренной помощи "один звонок"	3
<b>Всего</b>		<b>16</b>
<b>6</b>	<b>ИЗМЕНЕНИЕ ОТНОШЕНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
6.1	Развитие партнерских отношений между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством	4
6.2	Обеспечить обучение безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе	3
6.3	Разработка исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы другим судебным штрафам. Такие курсы должны самофинансироваться и отражать правонарушение, совершенное водителем	3
6.4	Поощрять признание хорошего поведения на дорогах, в частности, всеобщую ответственность на всех уровнях руководства	3
<b>Всего</b>		<b>13</b>
<b>Объединенное общее</b>		<b>135</b>
Общая доля рейтинга		66%

## РУМЫНИЯ

### 1 ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ

Подписать следующие конвенции ООН и полностью выполнять их положения:

1.1	Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957	4
1.2	Соглашение о регулировании транспортных средств 1958	5
1.3	Конвенция о дорожном движении 1968	5
1.4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968	5
1.5	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970	4
1.6	Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	4
1.7	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997	3
1.8	Создание междисциплинарного отдела/агенства/группы, ответственной за безопасность дорожного движения	3
1.9	Создание национальной стратегии транспортной безопасности	3
1.10	Установить реальные и долгосрочные цели по сокращению ДТП	3
1.11	Создать фонд безопасности дорожного движения и/или другие достаточные и устойчивые средства для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе	2
1.12	Установить обязательное страхование участников дорожного движения	1
1.13	Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	5

**Всего 47**

### 2 БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

2.1	Реализация программы оценки/аудита безопасности дорог всех основных дорог и программу работ по устранению недостатков	3
2.2	Осуществление программы анализа и устранения "черных пятен", определенных на основе анализа данных ДТП	3
2.3	Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов/во время общего движения, избегая населенные пункты	3
2.4	Требование ежегодного отчета от местных властей, об экономически эффективных мерах, принятых для улучшения безопасности на дорогах	3
2.5	Реализация программы по обеспечению безопасной и надежной внедорожной стоянки для грузовых автомобилей	2
2.6	Обеспечить обучение инженеров и другого технического персонала по безопасности дорожного движения, включая элементы конструирования, строительства и эксплуатации	3

**Всего 17**

### 3 БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

3.1	Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств в соответствии со стандартами безопасности	5
3.2	Обеспечить проверку всех транспортных средств перевозящих опасные грузы в соответствии со стандартами безопасности	5
3.3	Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне в отношении всех местных и импортных транспортных средств	5

**Всего 15**





## РУМЫНИЯ

<b>4</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
	Принять законодательство, включающее следующие факторы риска безопасности дорожного движения:	
4.1	Ремни безопасности (задние и передние)	5
4.2	Детские сиденья	4
4.3	Использование мобильного телефона	5
4.4	Скорость	5
4.5	Алкоголь	5
4.6	Наркотики	5
4.7	Мотоциклетные шлемы	5
4.8	Информирование общественности в отношении правил дорожного движения посредством просветительных кампаний и процесса подготовки водителей	3
4.9	Улучшение возможностей полиции в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства ( в том числе путем более широкого применения технологии)	4
4.10	Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и гос. департаментов для принятия соответствующих мер по здоровью и безопасности водителей	4
	<b>Всего</b>	<b>45</b>
<b>5</b>	<b>МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖЕРТВ ДТП</b>	
5.1	Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для работы на местах ДТП ( включая первую помощь)	5
5.2	Разработка соответствующих систем стационарной помощи и улучшение потенциала всех участвующих медицинских сотрудников	5
5.3	Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм	2
5.4	Подготовить специалистов по расследованию происшествий для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших	2
5.5	Разработать и внедрить использование номера служб экстренной помощи "один звонок"	5
	<b>Всего</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>ИЗМЕНЕНИЕ ОТНОШЕНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
6.1	Развитие партнерских отношений между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством	4
6.2	Обеспечить обучение безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе	2
6.3	Разработка исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы другим судебным штрафам. Такие курсы должны самофинансироваться и отражать правонарушение, совершенное водителем	2
6.4	Поощрять признание хорошего поведения на дорогах, в частности, всеобщую ответственность на всех уровнях руководства	3
	<b>Всего</b>	<b>11</b>
	<b>Объединенное общее</b>	<b>154</b>
	Общая доля рейтинга	75%

## ТАДЖИКИСТАН

<b>1</b>	<b>ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ</b>	
	Подписать следующие конвенции ООН и полностью выполнять их положения:	
1.1	Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957	3
1.2	Соглашение о регулировании транспортных средств 1958	1
1.3	Конвенция о дорожном движении 1968	5
1.4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968	5
1.5	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970	3
1.6	Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	1
1.7	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997	5
1.8	Создание междисциплинарного отдела/агентства/группы, ответственной за безопасность дорожного движения	5
1.9	Создание национальной стратегии транспортной безопасности	2
1.10	Установить реальные и долгосрочные цели по сокращению ДТП	4
1.11	Создать фонд безопасности дорожного движения и/или другие достаточные и устойчивые средства для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе	1
1.12	Установить обязательное страхование участников дорожного движения	5
1.13	Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	4
	<b>Всего</b>	<b>44</b>
<b>2</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b>	
2.1	Реализация программы оценки/аудита безопасности дорог всех основных дорог и программу работ по устранению недостатков	5
2.2	Осуществление программы анализа и устранения "черных пятен", определенных на основе анализа данных ДТП	5
2.3	Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов/во время общего движения, избегая населенные пункты	3
2.4	Требование ежегодного отчета от местных властей, об экономически эффективных мерах, принятых для улучшения безопасности на дорогах	3
2.5	Реализация программы по обеспечению безопасной и надежной внедорожной стоянки для грузовых автомобилей	2
2.6	Обеспечить обучение инженеров и другого технического персонала по безопасности дорожного движения, включая элементы конструирования, строительства и эксплуатации	5
	<b>Всего</b>	<b>23</b>
<b>3</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА</b>	
3.1	Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств в соответствии со стандартами безопасности	5
3.2	Обеспечить проверку всех транспортных средств перевозящих опасные грузы в соответствии со стандартами безопасности	5
3.3	Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне в отношении всех местных и импортных транспортных средств	5
	<b>Всего</b>	<b>15</b>



## ТАДЖИКИСТАН

<b>4</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
	Принять законодательство, включающее следующие факторы риска безопасности дорожного движения:	
4.1	Ремни безопасности (задние и передние)	3
4.2	Детские сиденья	1
4.3	Использование мобильного телефона	3
4.4	Скорость	4
4.5	Алкоголь	5
4.6	Наркотики	5
4.7	Мотоциклетные шлемы	5
4.8	Информирование общественности в отношении правил дорожного движения посредством просветительных кампаний и процесса подготовки водителей	5
4.9	Улучшение возможностей полиции в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства ( в том числе путем более широкого применения технологии)	4
4.10	Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и гос. департаментов для принятия соответствующих мер по здоровью и безопасности водителей	3
	<b>Всего</b>	<b>38</b>
<b>5</b>	<b>МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖЕРТВ ДТП</b>	
5.1	Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для работы на местах ДТП ( включая первую помощь)	4
5.2	Разработка соответствующих систем стационарной помощи и улучшение потенциала всех участвующих медицинских сотрудников	3
5.3	Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм	2
5.4	Подготовить специалистов по расследованию происшествий для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших	3
5.5	Разработать и внедрить использование номера служб экстренной помощи "один звонок"	3
	<b>Всего</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>ИЗМЕНЕНИЕ ОТНОШЕНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
6.1	Развитие партнерских отношений между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством	3
6.2	Обеспечить обучение безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе	5
6.3	Разработка исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы другим судебным штрафам. Такие курсы должны самофинансироваться и отражать правонарушение, совершенное водителем	1
6.4	Поощрять признание хорошего поведения на дорогах, в частности, всеобщую ответственность на всех уровнях руководства	1
	<b>Всего</b>	<b>10</b>
	<b>Объединенное общее</b>	<b>145</b>
	Общая доля рейтинга	71%

## ТУРЦИЯ

<b>1</b>	<b>ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ</b>	
	Подписать следующие конвенции ООН и полностью выполнять их положения:	
1.1	Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957	4
1.2	Соглашение о регулировании транспортных средств 1958	4
1.3	Конвенция о дорожном движении 1968	3
1.4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968	4
1.5	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970	5
1.6	Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	5
1.7	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997	4
1.8	Создание междисциплинарного отдела/агентства/группы, ответственной за безопасность дорожного движения	5
1.9	Создание национальной стратегии транспортной безопасности	4
1.10	Установить реальные и долгосрочные цели по сокращению ДТП	4
1.11	Создать фонд безопасности дорожного движения и/или другие достаточные и устойчивые средства для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе	3
1.12	Установить обязательное страхование участников дорожного движения	5
1.13	Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	3
	<b>Всего</b>	<b>53</b>
<b>2</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b>	
2.1	Реализация программы оценки/аудита безопасности дорог всех основных дорог и программу работ по устранению недостатков	3
2.2	Осуществление программы анализа и устранения "черных пятен", определенных на основе анализа данных ДТП	5
2.3	Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов/во время общего движения, избегая населенные пункты	3
2.4	Требование ежегодного отчета от местных властей, об экономически эффективных мерах, принятых для улучшения безопасности на дорогах	1
2.5	Реализация программы по обеспечению безопасной и надежной внедорожной стоянки для грузовых автомобилей	3
2.6	Обеспечить обучение инженеров и другого технического персонала по безопасности дорожного движения, включая элементы конструирования, строительства и эксплуатации	5
	<b>Всего</b>	<b>20</b>
<b>3</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА</b>	
3.1	Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств в соответствие со стандартами безопасности	5
3.2	Обеспечить проверку всех транспортных средств перевозящих опасные грузы в соответствии со стандартами безопасности	4
3.3	Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне в отношении всех местных и импортных транспортных средств	4
	<b>Всего</b>	<b>13</b>



<b>ТУРЦИЯ</b>		
<b>4</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
	Принять законодательство, включающее следующие факторы риска безопасности дорожного движения:	
<b>4.1</b>	Ремни безопасности (задние и передние)	5
<b>4.2</b>	Детские сиденья	5
<b>4.3</b>	Использование мобильного телефона	5
<b>4.4</b>	Скорость	5
<b>4.5</b>	Алкоголь	5
<b>4.6</b>	Наркотики	3
<b>4.7</b>	Мотоциклетные шлемы	5
<b>4.8</b>	Информирование общественности в отношении правил дорожного движения посредством просветительных кампаний и процесса подготовки водителей	5
<b>4.9</b>	Улучшение возможностей полиции в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства ( в том числе путем более широкого применения технологии)	4
<b>4.10</b>	Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и гос. департаментов для принятия соответствующих мер по здоровью и безопасности водителей	3
<b>Всего</b>		<b>45</b>
<b>5</b>	<b>Медицинское обслуживание жертв ДТП</b>	
<b>5.1</b>	Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для работы на местах ДТП ( включая первую помощь)	5
<b>5.2</b>	Разработка соответствующих систем стационарной помощи и улучшение потенциала всех участвующих медицинских сотрудников	5
<b>5.3</b>	Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм	5
<b>5.4</b>	Подготовить специалистов по расследованию происшествий для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших	2
<b>5.5</b>	Разработать и внедрить использование номера служб экстренной помощи "один звонок"	3
<b>Всего</b>		<b>20</b>
<b>6</b>	<b>ИЗМЕНЕНИЕ ОТНОШЕНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
<b>6.1</b>	Развитие партнерских отношений между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством	5
<b>6.2</b>	Обеспечить обучение безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе	5
<b>6.3</b>	Разработка исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы другим судебным штрафам. Такие курсы должны самофинансироваться и отражать правонарушение, совершенное водителем	3
<b>6.4</b>	Поощрять признание хорошего поведения на дорогах, в частности, всеобщую ответственность на всех уровнях руководства	4
<b>Всего</b>		<b>17</b>
<b>Объединенное общее</b>		<b>168</b>
Общая доля рейтинга		82%

## УКРАИНА

<b>1</b>	<b>ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ</b>	
	Подписать следующие конвенции ООН и полностью выполнять их положения:	
1.1	Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957	4
1.2	Соглашение о регулировании транспортных средств 1958	4
1.3	Конвенция о дорожном движении 1968	4
1.4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968	5
1.5	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970	4
1.6	Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	5
1.7	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997	5
1.8	Создание междисциплинарного отдела/агентства/группы, ответственной за безопасность дорожного движения	3
1.9	Создание национальной стратегии транспортной безопасности	5
1.10	Установить реальные и долгосрочные цели по сокращению ДТП	3
1.11	Создать фонд безопасности дорожного движения и/или другие достаточные и устойчивые средства для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе	2
1.12	Установить обязательное страхование участников дорожного движения	5
1.13	Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	4
	<b>Всего</b>	<b>53</b>
<b>2</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b>	
2.1	Реализация программы оценки/аудита безопасности дорог всех основных дорог и программу работ по устранению недостатков	3
2.2	Осуществление программы анализа и устранения "черных пятен", определенных на основе анализа данных ДТП	4
2.3	Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов/во время общего движения, избегая населенные пункты	3
2.4	Требование ежегодного отчета от местных властей, об экономически эффективных мерах, принятых для улучшения безопасности на дорогах	2
2.5	Реализация программы по обеспечению безопасной и надежной внедорожной стоянки для грузовых автомобилей	3
2.6	Обеспечить обучение инженеров и другого технического персонала по безопасности дорожного движения, включая элементы конструирования, строительства и эксплуатации	3
	<b>Всего</b>	<b>18</b>
<b>3</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА</b>	
3.1	Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств в соответствие со стандартами безопасности	2
3.2	Обеспечить проверку всех транспортных средств перевозящих опасные грузы в соответствии со стандартами безопасности	5
3.3	Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне в отношении всех местных и импортных транспортных средств	3
	<b>Всего</b>	<b>10</b>



<b>УКРАИНА</b>		
<b>4</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
	Принять законодательство, включающее следующие факторы риска безопасности дорожного движения:	
<b>4.1</b>	Ремни безопасности (задние и передние)	3
<b>4.2</b>	Детские сиденья	3
<b>4.3</b>	Использование мобильного телефона	3
<b>4.4</b>	Скорость	4
<b>4.5</b>	Алкоголь	4
<b>4.6</b>	Наркотики	4
<b>4.7</b>	Мотоциклетные шлемы	5
<b>4.8</b>	Информирование общественности в отношении правил дорожного движения посредством просветительных кампаний и процесса подготовки водителей	3
<b>4.9</b>	Улучшение возможностей полиции в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства ( в том числе путем более широкого применения технологии)	3
<b>4.10</b>	Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и гос. департаментов для принятия соответствующих мер по здоровью и безопасности водителей	3
<b>Всего</b>		<b>35</b>
<b>5</b>	<b>МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖЕРТВ ДТП</b>	
<b>5.1</b>	Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для работы на местах ДТП ( включая первую помощь)	3
<b>5.2</b>	Разработка соответствующих систем стационарной помощи и улучшение потенциала всех участвующих медицинских сотрудников	3
<b>5.3</b>	Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм	3
<b>5.4</b>	Подготовить специалистов по расследованию происшествий для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших	3
<b>5.5</b>	Разработать и внедрить использование номера служб экстренной помощи "один звонок"	3
<b>Всего</b>		<b>15</b>
<b>6</b>	<b>ИЗМЕНЕНИЕ ОТНОШЕНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
<b>6.1</b>	Развитие партнерских отношений между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством	3
<b>6.2</b>	Обеспечить обучение безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе	2
<b>6.3</b>	Разработка исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы другим судебным штрафам. Такие курсы должны самофинансироваться и отражать правонарушение, совершенное водителем	2
<b>6.4</b>	Поощрять признание хорошего поведения на дорогах, в частности, всеобщую ответственность на всех уровнях руководства	3
<b>Всего</b>		<b>10</b>
<b>Объединенное общее</b>		<b>141</b>
Общая доля рейтинга		69%

## УЗБЕКИСТАН

<b>1</b>	<b>ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ</b>	
	Подписать следующие конвенции ООН и полностью выполнять их положения:	
1.1	Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 1957	3
1.2	Соглашение о регулировании транспортных средств 1958	1
1.3	Конвенция о дорожном движении 1968	4
1.4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968	5
1.5	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970	4
1.6	Европейское соглашение о международных магистралях (AGR) 1975	2
1.7	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров 1997	2
1.8	Создание междисциплинарного отдела\агенства\группы, ответственной за безопасность дорожного движения	5
1.9	Создание национальной стратегии транспортной безопасности	5
1.10	Установить реальные и долгосрочные цели по сокращению ДТП	1
1.11	Создать фонд безопасности дорожного движения и/или другие достаточные и устойчивые средства для поддержания достигнутого уровня безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе	4
1.12	Установить обязательное страхование участников дорожного движения	5
1.13	Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	5
	<b>Всего</b>	<b>46</b>
<b>2</b>	<b>БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b>	
2.1	Реализация программы оценки\аудита безопасности дорог всех основных дорог и программу работ по устранению недостатков	5
2.2	Осуществление программы анализа и устранения "черных пятен", определенных на основе анализа данных ДТП	4
2.3	Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов/ во время общего движения, избегая населенные пункты	3
2.4	Требование ежегодного отчета от местных властей, об экономически эффективных мерах, принятых для улучшения безопасности на дорогах	3
2.5	Реализация программы по обеспечению безопасной и надежной внедорожной стоянки для грузовых автомобилей	3
2.6	Обеспечить обучение инженеров и другого технического персонала по безопасности дорожного движения, включая элементы конструирования, строительства и эксплуатации	5
	<b>Всего</b>	<b>23</b>
<b>3</b>	<b>Более безопасные транспортные средства</b>	
3.1	Обеспечить ежегодную проверку всех транспортных средств в соответствии со стандартами безопасности	5
3.2	Обеспечить проверку всех транспортных средств перевозящих опасные грузы в соответствии со стандартами безопасности	4
3.3	Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне в отношении всех местных и импортных транспортных средств	4
	<b>Всего</b>	<b>13</b>





## УЗБЕКИСТАН

<b>4</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
	Принять законодательство, включающее следующие факторы риска безопасности дорожного движения:	
<b>4.1</b>	Ремни безопасности (задние и передние)	3
<b>4.2</b>	Детские сиденья	1
<b>4.3</b>	Использование мобильного телефона	4
<b>4.4</b>	Скорость	4
<b>4.5</b>	Алкоголь	5
<b>4.6</b>	Наркотики	5
<b>4.7</b>	Мотоциклетные шлемы	3
<b>4.8</b>	Информирование общественности в отношении правил дорожного движения посредством просветительных кампаний и процесса подготовки водителей	4
<b>4.9</b>	Улучшение возможностей полиции в отношении соблюдения дорожно-транспортного законодательства ( в том числе путем более широкого применения технологии)	5
<b>4.10</b>	Поощрение операторов автомобильных перевозок, министерств и гос. департаментов для принятия соответствующих мер по здоровью и безопасности водителей	2
	<b>Всего</b>	<b>36</b>
<b>5</b>	<b>МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖЕРТВ ДТП</b>	
<b>5.1</b>	Разработка системы доврачебной помощи и соответствующей подготовки для работы на местах ДТП ( включая первую помощь)	2
<b>5.2</b>	Разработка соответствующих систем стационарной помощи и улучшение потенциала всех участвующих медицинских сотрудников	4
<b>5.3</b>	Обеспечить надлежащую реабилитацию и поддержку пострадавшим и семьям погибших для минимизации физических и психологических травм	4
<b>5.4</b>	Подготовить специалистов по расследованию происшествий для обеспечения справедливого урегулирования претензий и судебного расследования для пострадавших и семей погибших	4
<b>5.5</b>	Разработать и внедрить использование номера служб экстренной помощи "один звонок"	5
	<b>Всего</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>ИЗМЕНЕНИЕ ОТНОШЕНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b>	
<b>6.1</b>	Развитие партнерских отношений между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством	5
<b>6.2</b>	Обеспечить обучение безопасности дорожного движения в школах на систематической и постоянной основе	3
<b>6.3</b>	Разработка исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы другим судебным штрафам. Такие курсы должны самофинансироваться и отражать правонарушение, совершенное водителем	2
<b>6.4</b>	Поощрять признание хорошего поведения на дорогах, в частности, всеобщую ответственность на всех уровнях руководства	4
	<b>Всего</b>	<b>14</b>
	<b>Объединенное общее</b>	<b>151</b>
	Общая доля рейтинга	74%

## Приложение В

### Библиография





## ДОКУМЕНТЫ, УПОМЯНУТЫЕ В ПЛАНЕ ДЕЙСТВИЙ

ТРАСЕКА: «Стратегия МПК ТАСЕКА», 2006г.

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ): «Глобальный план по проведению Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011 - 2020», 2011г.

Европейская комиссия: «На пути к европейской области безопасности дорожного движения: направления политики по безопасности дорожного движения 2011 - 2020», COM (2010) 389 окончательный, июль 2010г.

Европейская комиссия: «Белая Книга ЕС: План единой транспортной системы - к конкурентоспособной и эффективной транспортной системе», COM (2011) окончательный, март 2011г.

ЕЭК ООН: «Европейское Соглашение о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ)», 1957

ЕЭК ООН: «Соглашение о регулировании транспортных средств», 1958г.

ЕЭК ООН: «Конвенция о дорожном движении», 1968г.

ЕЭК ООН: «Конвенция о дорожных знаках и сигналах», 1968г.

ЕЭК ООН: «Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)», 1970г.

ЕЭК ООН: «Европейское соглашение о международных магистралях (СМА)», 1975г.

ЕЭК ООН: «Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров», 1997г.

## Другие документы, используемые в подготовке Плана Действий

Азиатский Банк Развития (АБР)

Европейская Комиссия: «Передовой опыт в области безопасности дорожного движения, Руководство для мероприятий на уровне стран», 2010г.

Европейская Комиссия: «Региональный план действий в области транспорта для Средиземноморского региона 2007-2013», октябрь 2007г.

Европейская Комиссия: «На пути к Повестке дня ЕС для безопасного профессионального транспорта, применение соответствующего законодательства Сообщества безопасности дорожного движения в транспортной компании», заключительный доклад, январь 2005г.

Европейская Комиссия: «Сохранение 20000 жизней на наших дорогах, общая ответственность», COM (2003) 311 окончательный, 2003г.

Европейская Комиссия: «Пособие для маркировки, безопасности и обслуживания районов парковки грузовых транспортных средств по трансъевропейской автодорожной сети», январь 2011г.

Европейский совет по транспортной безопасности (ETSC): «2010 Безопасность дорожного движения целевой итог: на 100 000 меньше смертей с 2001 года», июнь 2011г.

Европейский совет по транспортной безопасности (ETSC): «Применение закона по дорожному движению на всей территории ЕС, февраль 2011г.

Европейский совет по транспортной безопасности (ETSC): «Управление Скоростью, В направлении к безопасному и устойчивому автомобильному транспорту», апрель 2008г.

Европейский совет по транспортной безопасности (ETSC): «Закон по повышению соблюдения безопасности дорожного движения», июнь 2007г.

Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца: «Практическое руководство по безопасности дорожного движения, инструментарий для Национального общества Красного Креста и Красного Полумесяца», 2007г.

Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН: «Сводная резолюция о дорожном движении», ECE/TRANS/211, 2010г.

Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН: «Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах», ECE/TRANS/212, 2010г.

Региональные Комиссии Объединенных Наций: “Улучшение глобальной безопасности дорожного движения, установление региональных и национальных целей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий », доклад реализации проекта, 2010г.

Всемирный Банк: “Руководство для стран по проведению оценки безопасности дорожного движения, Отзывы управленческого потенциала, Спецификация и Реформы Агентства, инвестиционные стратегии и безопасные Системные Проекты ”, Июнь 2009г.

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ): “Доклад о состоянии безопасности дорожного движения, время действовать», 2009г.

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ): “Всемирный доклад о дорожно-транспортном травматизме», 2004г.

### **Интернет Источники**

- 1.2-7 О присоединении к международным соглашениям ЕЭК ООН:  
<http://www.unece.org/trans/conventn/intro.html>
- 1.8 О создании междисциплинарного отдела / агенства / группы, ответственной за безопасность дорожного движения  
<http://www.adb.org/Documents/Books/Road-Safety-Guidelines/chap4-1.pdf>
- 1.9 О создании национальной стратегии по безопасности дорожного движения:  
[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/strategies/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/strategies/en/index.html)
- 1.11 О создании фонда безопасности дорожного движения:  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/rsm/the\\_road\\_safety\\_management\\_system/funding\\_and\\_resource\\_allocation.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/rsm/the_road_safety_management_system/funding_and_resource_allocation.htm)
- 1.13 О требованиях к выдаче водительских прав:  
[http://www.cieca.be/default\\_cd.asp?lng\\_iso=EN](http://www.cieca.be/default_cd.asp?lng_iso=EN)
- 2.5. О безопасной и надежной парковке для профессионального автомобильного транспорта:  
<http://truckparkinglabel.eu/>
- 6.1 О развитии партнерских отношений между правительствами и ОГО безопасности дорожного движения  
<http://www.grsroadsafety.org/>



## Приложение Г

### Аббревиатуры



АДБ	Аудит дорожной безопасности
ДОПОГ	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов
ЕА	Европейская Автодорога относящаяся к Европейской автодорожной сети согласно определению Соглашения СМА
ЕС	Европейский Союз
ЕСТР	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих автомобильные перевозки
ЭК ООН	Европейская Экономическая комиссия ООН
ОО	Общественная организация
ООН	Организация Объединенных Наций
ПОГ	Перевозка опасных грузов
СМА	Европейское соглашение о международных автомагистралях
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ЭК ООН	Экономическая и Социальная комиссия Организации Объединенных Наций