

EUR/ICP/ENCO 02 02 05/9 Rev.4
09039 – 16 июня 1999 г.

ХАРТИЯ ПО ТРАНСПОРТУ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ

Иллюстрация на обложке данного документа выполнена 14-летней Justyna Narasim, ученицей Szkoła Podstawowa, Wiśniówie Elcki, Польша. Эта школа принимает участие в Европейской сети "Укрепление здоровья в школах", являющейся совместным проектом Европейской комиссии, Совета Европы, Европейского регионального бюро ВОЗ.

Хартия по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

Преамбула

Мы, министры и представители европейских государств-членов ВОЗ¹ и члены Европейской комиссии (ЕК), ответственные за состояние транспорта, окружающей среды и здоровья:

1. ПРИЗНАЕМ, что транспортная деятельность играет в сегодняшней жизни весьма значительную роль. Транспорт обеспечивает нам доступ к благам, товарам и услугам, возможности для индивидуальной мобильности и улучшения качества жизни, а также играет важную роль в экономическом и социальном развитии нашего населения;
2. ОЗАБОЧЕНЫ тем, что воздействие решений, связанных с транспортом, и их последствия для здоровья и окружающей среды все еще не признаны полностью. Мы должны обеспечить, чтобы здоровье и благосостояние нашего населения, общин были поставлены во главу угла при разработке и принятии решений, касающихся транспортной и инфраструктурной политики;
3. ПРИЗНАЕМ, что:
 - 3.1 ориентация на моторные транспортные средства – в частности, на дорожный транспорт – продолжает усиливаться, что приводит к неблагоприятным для окружающей среды и здоровья последствиям. Эти последствия в будущем могут еще более усугубиться, если не будут предприняты эффективные действия и меры профилактического и структурного характера;
 - 3.2 повышению безопасности транспорта и уменьшению последствий для здоровья несчастных случаев должно быть уделено самое первостепенное внимание;
 - 3.3 политика в области окружающей среды, транспорта и здоровья нуждается в своей более лучшей координации в целях ее комплексного рассмотрения. Потенциальные конфликты между политикой в области транспорта, окружающей среды и здоровья на всех уровнях только усилятся, если не будут предприняты эффективные и не терпящие отлагательства действия. Необходимо активизировать координацию усилий и сотрудничество между различными секторами центральных и местных органов управления, а также между правительственными органами, широкими кругами общественности и населения и частным сектором;
 - 3.4 до настоящего времени проблемы воздействия транспорта на здоровье

¹ Ссылка сделана на поддерживающее заявление Европейской комиссии (ЕК) в Декларации Третьей конференции на уровне министров по окружающей среде и охране здоровья (EUR/ICP/ENCO 02 02 05/18 Rev.5).

рассматривались отдельно и без учета их суммарного воздействия. Необходима дальнейшая координация действий с сектором здравоохранения и внутри его;

- 3.5 воздействие и последствия для здоровья тех или иных курсов политики должны лучше интегрироваться и учитываться в процессах и процедурах утверждения, оценках воздействия и анализа рентабельности, затрат и выгод, планах в области транспорта и при планировании землепользования, а также в инфраструктурных программах и при капиталовложениях;
- 3.6 пользователи моторных транспортных средств – особенно дорожного и воздушного транспорта – не несут полностью экологических и здравоохраненческих расходов, связанных с деятельностью, что может приводить к неблагоприятным или вредным стимулам и нарушениям на рынке транспорта;
- 3.7 широкие массы населения и общественности в целом недостаточно информированы о неблагоприятном воздействии моторного транспорта на окружающую среду и здоровье, равно как и о важности индивидуальных действий с целью содействия решению проблем.

Мы принимаем настоящую Хартию, разработанную министрами транспорта, окружающей среды и здравоохранения. В Хартии излагаются принципы, стратегии и план действий для руководства нашими политикой и стратегией, направленными на обеспечение соответствия транспорта требованиям охраны здоровья и окружающей среды.

I. Почему здоровье должно учитываться в политике в области транспорта и окружающей среды: вызывающие озабоченность факторы

Мы глубоко встревожены тем, что сфера транспорта в ее нынешнем виде, который характеризуется преобладанием моторного автомобильного дорожного транспорта, оказывает значительное неблагоприятное воздействие на здоровье (как изложено в Приложении 1).

1. Во всех государствах-членах несчастные случаи, в частности дорожно-транспортные происшествия, являются одной из важнейших причин смертей и тяжелых травм и увечий. Однако успешные усилия по уменьшению числа несчастных случаев в некоторых странах свидетельствуют о возможности существенного сокращения этого огромного бремени для здоровья во всех странах.
2. Дорожный транспорт является одним из важнейших факторов, способствующих воздействию на людей атмосферного загрязнения. Долгосрочное воздействие загрязнителей воздуха и уровней, превышающих нормативные показатели и значения качества воздуха, влечет за собой ряд неблагоприятных последствий для здоровья, включая влияние на сердечно-сосудистые заболевания и на респираторные заболевания взрослых и детей. Такое воздействие может привести к снижению ожидаемой

продолжительности жизни. Такие загрязняющие вещества, как бензол и некоторые виды твердых частиц, могут повысить риск раковых заболеваний.

3. Значительное число людей в Европе подвергаются воздействию таких уровней транспортного шума, которые вызывают не только серьезные расстройства и потерю сна, но и коммуникационные трудности и даже проблемы при обучении у детей. Появляются данные, свидетельствующие о взаимосвязи между гипертонзией и ишемической болезнью сердца и высокими уровнями шумового загрязнения. Уровни такого загрязнения в среде обитания продолжают возрастать, что обусловлено все большим возрастанием объемов и масштабов дорожно-транспортных сообщений.

4. Виды передвижения, связанные с физической активностью, как, например, езда на велосипеде и ходьба пешком, взятые в отдельности или совместно с общественным транспортом, связаны со значительным положительным воздействием на здоровье. Однако эти способы передвижения зачастую игнорируются и обходятся вниманием при планировании и принятии решений.

5. Интенсивное дорожное движение и основные виды транспортных инфраструктур могут разделить, размежевать между собой населенные места/контингенты населения, сократить возможности социального взаимодействия и общения и ухудшить качество жизни людей, а также повлечь за собой свертывание сетей межличностной взаимопомощи и поддержки на местном уровне.

6. Транспортная деятельность может привести к заражению почвы, воды и воздуха через несчастные случаи, связанные с опасными товарами и с заражением, источником которого является транспортная инфраструктура, или тяжелыми металлами в отработанных газах и выхлопах автомобилей, веществами, используемыми для защиты от обледенения (противообледенители), в результате проливания или утечек горючего или под воздействием других видов загрязнения дорожными и рельсовыми транспортными средствами, водными и воздушными судами и т. д.

7. Той или иной степени риска, обусловленного транспортом, подвергаются все, однако наибольшему и непропорционально большому воздействию отрицательных последствий его подвергаются наиболее уязвимые контингенты и группы нашего общества, а именно: лица с инвалидностями или страдающие нарушениями слуха или зрения, лица старшего возраста, жертвы социальной маргинализации, дети и молодежь, а также люди, проживающие или работающие в районах интенсивного и кумулятивного атмосферного и шумового загрязнения.

II. Какое положение сложилось к настоящему времени: нынешняя ситуация

Нас не могут не радовать уже предпринятые путем принятия ряда политических деклараций, конвенций и протоколов инициативы (как указано в Приложении 2) и, в частности, политика ВОЗ по достижению здоровья для всех, Хельсинкская декларация о действиях по охране окружающей среды и здоровья в Европе, а также Венская декларация и программа совместных действий в области транспорта и окружающей среды, принятые под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК/ООН), а также законодательство ЕС в этой области. Мы вновь подтверждаем уже взятые на себя обязательства в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, и мы принимаем к сведению уже принятые меры, с тем чтобы транспорт удовлетворял

требованиям охраны здоровья и окружающей среды. Однако мы весьма озабочены тем, что, несмотря на эти положительные сдвиги в нужном направлении, влияние и воздействие решений, касающихся транспорта, на здоровье и окружающую среду так и не были признаны до настоящего времени.

1. Мы признаем необходимость принудительного обеспечения соблюдения нынешнего законодательства о безопасности дорожного движения.
2. Мы всемерно приветствуем ратификацию юридически обязательных документов, касающихся транспорта, окружающей среды и здоровья, государствами-членами, которые еще не сделали этого.
3. Мы озабочены тем, что более благоприятные и приемлемые виды транспорта, особенно общественного транспорта и рельсового грузового транспорта, все более утрачивают свое положение и вытесняются дорожным транспортом во многих странах. Эта тенденция усугубляется тем, что большая часть капиталовложений на транспортную инфраструктуру выделяется на дорожную инфраструктуру, причем далеко не в последнюю очередь в странах, находящихся на переходном этапе развития.

Мы подчеркиваем настоятельную необходимость сделать очередной шаг для активизации усилий и придания еще большей значимости достижению устойчивого развития в области транспорта путем всемерного учета и соблюдения требований в отношении здоровья и путем привлечения природо- и здравоохранительных органов к процессам принятия решений по политике в области транспорта, землепользования и инфраструктуры на транснациональном/международном, страновом, внутривыбранном и местном уровнях.

III. К чему мы хотим прийти: принципы, подходы и стратегическая ориентация, удовлетворяющие требованиям охраны здоровья и окружающей среды

Мы преисполнены решимости основывать нашу политику в отношении транспорта на подходах и принципах устойчивого и гармоничного развития в интересах здоровья и окружающей среды (как указывается в Приложении 3) и, в частности, на:

- принципе долгосрочной обоснованности и устойчивости развития;
- принципе предосторожности и предусмотрительности;
- профилактике и предупреждении;
- охране и укреплении здоровья и безопасности;
- принципе “загрязняющий платит”, включая учет и компенсацию внешних экологических издержек;
- многосекторальной интеграции требований окружающей среды и здоровья и привлечении органов здравоохранения к процессам принятия решений по политике в области транспорта, землепользования и инфраструктуры;

- справедливости и равноправии;
- участия общественности и населения и обеспечении широкого и массового доступа к информации;
- приоритетности низшего звена при принятии решений;
- эффективности.

В соответствии с этими принципами и подходами мы намереваемся интегрировать стратегии, ориентирующие на переход к транспортному сообщению, удовлетворяющему требованиям охраны здоровья и окружающей среды, в нашу политику в области транспорта, в частности, путем совместного применения в различных комбинациях нижеследующих основных элементов стратегии:

1. сокращение потребностей в автомобильном транспорте путем адаптации политики землепользования и городского и регионального планирования;
2. переход к видам транспортных средств и перевозок, не причиняющим ущерба среде обитания и здоровью;
3. внедрение наиболее передовых имеющихся технологий и наилучших экологических и здравоохраненческих стандартов и нормативов;
4. применение стратегических показателей здоровья и окружающей среды, а также оценок воздействия, с привлечением природоохранительных и здравоохранительных органов и учреждений;
5. более тесное увязывание транспортных расходов с пробегом на единицу расхода горючего, учет и компенсация связанных с транспортом расходов и преимуществ для окружающей среды и здоровья;
6. повышение осознания необходимости такого транспорта и такой мобильности, подвижности, которые бы благоприятствовали здоровью и среде обитания, включая эффективное вождение;
7. применение новаторских методологий и средств и способов мониторинга;
8. установление партнерских связей и контактов на международном, страновом, внутривосточном и местном уровнях;
9. содействие проведению экспериментальных проектов и осуществлению исследовательских программ в области транспорта с обеспечением устойчивости и долгосрочного учета требований охраны здоровья и окружающей среды;
10. предоставление необходимой информации широким массам населения и общественности и привлечение их к соответствующим процессам принятия решений.

IV. Как достичь поставленных целей: план действий по обеспечению соответствия транспорта требованиям гигиены окружающей среды

Приняв решение составить настоящий план действий для осуществления сотрудничества по обеспечению устойчивого долговременного соответствия транспорта требованиям охраны здоровья и окружающей среды и для содействия выполнению Венской декларации ЕЭК ООН и Программы совместных действий по транспорту и окружающей среде в соответствии с принципами, подходами и стратегическими направлениями, изложенными в разделе III,

МЫ ИСПОЛНЕННЫ РЕШИМОСТИ ОСУЩЕСТВИТЬ меры и действия, изложенные в настоящем плане действий, и включить рекомендации ВОЗ в нашу транспортную стратегию и связанную с транспортом политику, и

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ Европейскому региональному бюро ВОЗ, в сотрудничестве с другими международными органами и организациями, предпринять действия на международном уровне, как это изложено в настоящем плане действий, и поддержать эти усилия ВОЗ в пределах имеющихся средств и возможностей.

A. Учет требований гигиены окружающей среды и задач в политике и планах в области транспорта

Мы преисполнены решимости:

1. Осуществлять многосекторальное сотрудничество и обеспечивать интегрирование требований в области окружающей среды и охраны здоровья и привлечение руководства как природоохранительных, так и здравоохранительных органов к процессам принятия решений, касающихся транспорта, как, например, в области планирования транспорта, водо- и землепользования, инфраструктурных инвестиционных программ и политико-стратегических решений.
2. Установить концепции и долгосрочные цели транспортной политики и стратегии в соответствии с требованиями охраны здоровья и окружающей среды и опираясь на результаты работы, уже проделанной в ходе соответствующих форумов.
3. Принять задачи, излагаемые в Приложении 4, основываясь на научных знаниях и рекомендациях ВОЗ, и включить их в соответствующие курсы политики для сокращения, в том числе:
 - смертности, сердечно-сосудистых и респираторных проблем, риска онкологических заболеваний и проблем патологии развития нервной системы, обусловленных загрязнением воздуха, связанным с транспортом;
 - смертности и заболеваемости, являющихся следствием несчастных случаев при занятиях спортом;
 - риска сердечно-сосудистых и иных заболеваний, являющихся следствием

недостаточной физической активности;

- воздействия на людей шумового загрязнения.

4. Разработать методики измерения и процесс сбора данных для мониторинга хода работы и результатов решения задач, излагаемых в Приложении 4. Такой мониторинг должен также поддержать разработку мероприятий, направленных на сокращение неблагоприятного воздействия транспорта на здоровье и среду обитания.

5. Рассмотреть и, где это необходимо, разработать стратегию и внедрить планы действий для обеспечения надлежащего учета и интегрирования соображений и требований охраны здоровья и среды обитания в стратегии в области транспорта и землепользования – в частности, путем дальнейшего развития национальных планов действий по гигиене окружающей среды (НПДГОС), и способствовать осуществлению аналогичной деятельности на внутристрановом и местном уровнях.

6. Обеспечить полный учет здравоохранительными органами воздействия на транспорт их собственной политики.

7. Продолжить разработку или внедрение политики и мероприятий, направленных на сокращение загрязнения воздуха, почвы и воды, уменьшение несчастных случаев и шумового загрязнения, выбросов и эмиссий парниковых газов (эффект оранжереи) и ущерб лесам, причиняемого транспортом и его инфраструктурой (аэропорты, автострады, железные дороги, терминалы, порты, заправочные станции и т.п.), по аналогии с другими основными источниками.

8. Обеспечить взаимодействие и взаимодополнение между стратегиями для дальнейшего выполнения принятых в Киото задач по уменьшению парниковых газов (эффект оранжереи) и уменьшению других загрязняющих воздух веществ с причинением ущерба здоровью, уделяя при этом особое внимание эмиссиям дизельных двигателей.

Мы призываем ВОЗ обеспечить в сотрудничестве с другими международными организациями:

9. Разработку научных рекомендаций, направленных на достижение соответствия транспорта требованиям охраны здоровья и окружающей среды и, в частности, учет и интегрирование природоохранительных и здравоохранительных требований, задач и курсов политики и планов, основываясь при этом на знании полного и совокупного/комбинированного воздействия факторов риска на здоровье, связанных с транспортом, включая установление, по возможности, пороговых значений для охраны здоровья населения.

Б. Пропаганда и содействие внедрению и распространению видов и способов планирования транспорта и землепользования, являющихся наиболее благоприятными в плане воздействия на здоровье населения

Мы намереваемся:

1. Разрабатывать и осуществлять политику и мероприятия, направленные на разработку тех видов транспорта, которые обеспечивают выгоды и преимущества для здоровья и окру-

жающей среды, с тем чтобы перейти к видам транспорта, характеризующимся более низкими уровнями конкретных выбросов и эмиссий и риска несчастных случаев. В частности, мы будем содействовать развитию безопасных и благоприятствующих окружающей среде видов велосипедного передвижения и пешей ходьбы путем обеспечения надлежащей безопасной инфраструктуры и сетей, осуществляя соответствующие меры регулирования транспорта и обеспечения соблюдения мер по контролю скорости и санкционированию ограничений скорости в соответствии с местными условиями, а также проектирование дорожной сети и населенных пунктов/мест с учетом потребностей пешеходов и велосипедистов.

2. Уменьшать потребности в автомобильном транспорте путем соответствующей адаптации политики землепользования и планов городского и регионального/областного развития в целях обеспечения людям более легкого и беспрепятственного доступа к населенным пунктам, жилым и производственным районам и территориям, а также средств и возможностей для посещения магазинов и мест проведения отдыха и досуга с использованием велосипедного и пешего передвижения и общественного транспорта.

3. Способствовать повышению привлекательности общественного транспорта, пешей ходьбы и велосипедного передвижения и способствовать их комплексному использованию (сочетанию и комбинированию) – не в последнюю очередь путем предпочтительного развития общественного транспорта и возможностей для пешей ходьбы и езды на велосипедах в связи с расширением соответствующей инфраструктуры.

4. Обеспечивать стимулы для применения наилучших имеющихся технологий и поощрять принятие передовых стандартов и норм выбросов газообразных отходов транспортных средств и требований в отношении качества топлива и горючего, с тем чтобы повысить безопасность и уменьшить содержание в воздухе загрязнителей, шумовое загрязнение и потребление топлива.

Мы призываем ВОЗ обеспечить в сотрудничестве с другими международными организациями:

5. Оценку и представление информации о воздействии на здоровье населения различных видов транспорта, с указанием как выгодных, так и неблагоприятных для здоровья аспектов и факторов.

6. Количественное определение последствий для здоровья населения повышения уровней видов и способов передвижения, характеризующихся физической эффективностью, а именно, пешей ходьбы и велосипедного передвижения.

В. Оценка воздействия на здоровье и среду обитания

Мы намереваемся:

1. Провести оценки воздействия на здоровье и на среду обитания тех или иных курсов политики, стратегий, программ, проектов и юридических мер, имеющих отношение к транспорту и мобильности, и обеспечить привлечение к таким оценкам на всех уровнях руководящих органов общественного здравоохранения.

2. Обеспечить проведение таких оценок как часть страновых и международных

процедур для принятия решений относительно программ капиталовложений и программ инфраструктурного характера.

Мы обращаемся ко Всемирному банку, Европейскому инвестиционному банку, Европейскому банку реконструкции и развития и другим инвестиционным банкам с призывом:

3. Проводить оценки воздействия на окружающую среду и здоровье поддерживаемых ими инфраструктурных проектов, имеющих или могущих иметь те или иные последствия для планирования транспорта и землепользования.

Мы призываем ВОЗ:

4. Разработать в сотрудничестве с ЕЭК/ООН, Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и соответствующими другими международными организациями рекомендации относительно проведения оценок воздействия на здоровье курсов политики, стратегий, программ, проектов и юридических мер, касающихся транспорта.

5. Стимулировать более полное использование и интеграцию оценок воздействия на здоровье с оценками воздействия на окружающую среду путем распространения соответствующей методики и инструментария, обмена надлежащей практикой и обеспечения необходимой подготовки и обучения экспертов.

Г. Экономические аспекты транспорта, окружающей среды и здоровья

Мы намереваемся:

1. Рассмотреть расходы на здравоохранение, связанные с инфраструктурными инвестициями и планированием землепользования, а также их последствия с точки зрения транспорта и необходимости мобильности, учитывая при этом не только прямые здравоохраненческие расходы и издержки, но и те потери, которыми оборачивается непринятие альтернатив, направленных на укрепление здоровья.

2. Пропагандировать, осуществлять, анализировать и пересматривать политику, направленную на учет и компенсацию внешних экологических издержек (внешних расходов), вызванных деятельностью транспорта. Эта политика должна включать также меры, направленные на то, чтобы транспортные расходы более точно отражали предельные расходы.

3. Обеспечить, чтобы внедряемая с целью развития транспорта в соответствии с требованиями охраны здоровья и окружающей среды стратегия была экономически эффективной и рентабельной и учитывала совокупность понесенных расходов и издержек.

4. Мы будем всемерно способствовать постепенному и последовательному прекращению выплат субсидий для загрязняющих видов транспорта.

Мы призываем ВОЗ обеспечить в сотрудничестве с другими международными организациями:

5. Разработку всеобъемлющих рекомендаций относительно методов и практического инструментария для оценки расходов и преимуществ, обусловленных теми или иными последствиями для здоровья решений, связанных с транспортом.

Д. Особая забота о контингентах и группах населения, подвергающихся повышенному риску

Мы намереваемся:

1. Выявить группы населения, периоды времени, средовые факторы и условия и области, подвергающиеся большому риску неблагоприятного или вредного для здоровья воздействия транспорта, принимая во внимание критерии, которые должна предложить ВОЗ, и осуществлять мониторинг соответствующего воздействия на здоровье применительно к этим группам, как это характеризуется ниже.
2. Разрабатывать, осуществлять и проводить мониторинг конкретных курсов политики и мер по охране этих контингентов и групп, подвергающихся повышенному риску неблагоприятных для здоровья последствий воздействия транспорта.

Мы призываем ВОЗ обеспечить в сотрудничестве с другими международными организациями:

3. Разработку методов оценки мониторинга воздействия на здоровье в группах и контингентах, подвергающихся повышенному риску неблагоприятных последствий, связанных с транспортом.
4. Предоставление информации и разработку рекомендаций относительно здравоохранительных задач, связанных с транспортом, пороговых значений и мер, касающихся контингентов населения, подвергающихся повышенному риску по причине:
 - (а) особой уязвимости (дети, пожилые и престарелые или лица, страдающие от болезней, беженцы и иммигранты);
 - (б) повышенных уровней воздействия, обусловленных географическими и топографическими условиями, особенностями и характеристиками населенных мест, переездами, путешествиями и родом деятельности;
 - (в) инвалидностей и неблагоприятных в социальном отношении условий и факторов из-за недостаточного доступа к средствам и возможностям, нарушения или разрушения коммунально-общинных связей и повышенного воздействия рисков несчастных случаев.

Е. Не установленные пока еще с точностью в количественном отношении виды риска для общественного здравоохранения

Мы обеспечим:

1. Содействие дальнейшему развитию международного сотрудничества по программам научных исследований и стандартизованных измерений и разработке

экономически эффективных мер борьбы с неблагоприятными последствиями воздействия на здоровье шума, загрязнителей и потенциальных канцерогенов, обусловленными, в частности, выбросами и эмиссиями дизельных двигателей и мелких и тончайших твердых частиц.

2. Содействие развитию международного сотрудничества по программам измерения в точках воздействия неблагоприятных факторов и поддержка изучения взаимосвязей между связанными с транспортом показателями и различными видами воздействия на здоровье.

Мы призываем ВОЗ:

3. Активизировать дальнейшие исследования воздействия на здоровье загрязняющих веществ и смесей, шума и других вредных и неблагоприятных факторов, связанных с транспортом, когда имеющиеся доказательства и подтверждающие данные неполны, несовершенны, а воздействие на людей значительно (например, в случае выбросов дизельных двигателей и, в особенности, мелких и сверхмелких твердых частиц), включая связанный с ними потенциальный канцерогенный риск.

4. Разработать и предложить, где это возможно, нормативные значения средовых уровней и воздействия загрязняющих веществ и уровней шума, в частности, применительно к таким загрязнителям, по которым пока еще отсутствуют установочные значения, а именно с целью информирования о пересмотре в 2005 г. стандартов и норм Европейского сообщества по качеству воздуха.

5. Способствовать активизации изучения факторов и последствий воздействия на здоровье загрязняющих смесей, шума и других неблагоприятных или вредных факторов, включая их комбинированное воздействие внутри транспортных средств, снабженных двигателями, на дорожные покрытия и тротуары, на велосипеды, а также вследствие проживания и/или работы вблизи дорог с интенсивным движением, и разработать руководящие принципы и рекомендации (включая установочные значения) для этих уровней воздействия.

6. Обеспечить дальнейшую разработку рекомендаций, касающихся риска/опасностей для здоровья в зависимости от уровней воздействия мелких и сверхмелких твердых частиц, основываясь на оценке их воздействия на здоровье и с уделением особого внимания их численности, размерам, массе, площади поверхности (распространения) и составу.

7. Провести оценку данных, подтверждающих риск для здоровья, обусловленный заражением почвы и воды в связи с транспортом и его инфраструктурными аспектами, и составить рекомендации по вопросам возможности установления безопасных предельно допустимых значений и необходимости постановки соответствующих задач.

8. Способствовать изучению здравоохраненческих и психосоциальных последствий для здоровья процессов участия в современных транспортных сообщениях.

Ж. Показатели и мониторинг

Мы намереваемся:

1. Создать и, в случае необходимости, обеспечить дальнейшее развитие системы мониторинга видов и последствий воздействия, связанных с транспортом, и их влияния на окружающую среду и здоровье.

Мы призываем ВОЗ обеспечить в сотрудничестве с другими международными организациями:

2. Разработку показателей и рекомендаций для измерения и мониторинга воздействия и последствий для здоровья транспорта в целом среди населения и на группы/контингенты и области, подвергающиеся повышенному риску, и провести оценку эффективности мер вмешательства, направленных на сведение этих последствий к возможному минимуму.

3. Экспериментальные действия/мероприятия и исследования

Мы намереваемся:

1. Вносить и развивать вклад в исследовательские программы и экспериментальные проекты с применением их результатов в нашей политике в области транспорта, окружающей среды, землепользования и здравоохранительной политики, особенно путем взаимодействия с ВОЗ.

2. Создать условия для экспериментальных проектов, когда на местном уровне применяются меры, направленные на уменьшение загрязнения и других отрицательных видов воздействия и последствий транспорта, например, путем пропаганды и развития экологически благоприятных и усовершенствованных средств сухопутного передвижения и перевозки, ограничивая сферу применения средств передвижения и перевозки, характеризующихся повышенной степенью загрязнения, и путем пропаганды передвижения на велосипедах, ходьбы пешком и новаторских видов общественного транспорта, ограничения скорости в населенных местах и наложения ограничений в отношении мест парковок.

3. Активизировать наши усилия для ликвидации все еще существующего разрыва между нашими знаниями в отношении стратегий, которые можно использовать для перехода к транспорту, удовлетворяющему долгосрочным требованиям в отношении охраны здоровья и окружающей среды, с одной стороны, и нынешними способами и методами использования транспорта, землепользования и инфраструктуры, с другой.

Мы призываем ВОЗ обеспечить в сотрудничестве с другими международными организациями:

4. Содействовать разработке программы исследований с уделением особого внимания неблагоприятным последствиям для здоровья транспорта и положительному воздействию на здоровье физически активных способов передвижения, в частности пешей ходьбы и езды/катания на велосипедах, и способствовать проведению и распространению экспериментальных проектов, связанных с этими вопросами.

5. Сотрудничество со странами по экспериментальным методам оценки воздействия на здоровье, оценки затрат и выгод мер вмешательства/мероприятий стратегического характера, а также по поддержке инициатив, направленных на обучение, и программ распространения информации.

И. Участие широких масс населения и общественности, обеспечение надлежащего осознания проблематики и информация

Мы намереваемся:

1. Обеспечить для широких масс населения и общественности доступ к информации, связанной со здоровьем, и участие в процессах разработки и принятия решений по проектам, программам, курсам политики, планам и регламентирующим положениям в области транспорта и обеспечить доступ к правосудию по этим вопросам в соответствии с положениями Орхусской конвенции. Данное положение должно распространяться, в частности, на все меры и действия, предпринимаемые в рамках настоящей Хартии.
2. Всемерно содействовать разработке, развитию и применению:
 - (а) информационных, образовательно-просветительных и коммуникационных кампаний, включая соответствующие кампании международных учреждений, для повышения осознания участвующими или заинтересованными сторонами и лицами, принимающими ответственные основополагающие решения, необходимости транспорта, удовлетворяющего требованиям охраны здоровья и окружающей среды;
 - (б) информационных кампаний, нацеленных на группы, применяющие наименее благоприятные для окружающей среды виды и способы транспортного передвижения.
3. Содействовать усилиям ВОЗ по распространению информации, предоставлять и распространять рассчитанную на широкие массы населения и общественности информацию странового и внутристранового уровней о транспорте, воздействии на окружающую среду и здоровье, а также о стратегиях и инструментарии, необходимых для обеспечения соответствия транспорта требованиям охраны и укрепления здоровья, с ориентацией на конкретные контингенты и группы населения.

Мы призываем ВОЗ:

4. Разработать информационную, образовательно-просветительную и коммуникационную стратегию для повышения осознания широкими массами населения и общественности последствий различного воздействия и влияния транспорта на здоровье людей и содействовать выбору видов транспорта, удовлетворяющих требованиям охраны здоровья и окружающей среды.
5. Создать транснациональную сеть ВОЗ для обмена информацией и распространения надлежащих передовых методов в области транспорта, благоприятствующих здоровью и среде обитания.

К. Страны, находящиеся на переходном этапе, и страны, сталкивающиеся с серьезными проблемами последствий для здоровья, связанными с транспортом

Мы намереваемся:

1. Осуществлять сотрудничество и, в максимально возможной степени, поддержку этих стран для содействия развитию транспорта, удовлетворяющего требованиям охраны здоровья и окружающей среды.
2. Уделять должное внимание решению проблем комплексного развития деятельности в области транспорта, окружающей среды и здоровья в странах, находящихся на переходной стадии развития, с тем чтобы избегать и сокращать воздействия последствий увеличения транспортных перевозок и сообщений для окружающей среды и здоровья (гигиены окружающей среды).

Мы призываем ВОЗ в сотрудничестве с другими международными организациями:

3. Обеспечить для этих стран конкретное специальное руководство, рекомендации и поддержку.

V. Реализация и последующая проверка выполнения

Мы обязуемся обеспечить в партнерстве выполнение плана действий, изложенного в настоящей Хартии, принять надлежащие последующие меры по проверке выполнения, используя в максимально возможной степени ныне действующие механизмы последующей проверки выполнения и мониторинга решений по вопросам транспорта и окружающей среды – такие, как Европейский комитет по окружающей среде и охране здоровья (ЕКОСЗ), национальные планы действий по гигиене окружающей среды (НПДГОС), решения европейских конференций ВОЗ на уровне министров по окружающей среде и охране здоровья, Венская декларация ЕЭК ООН и Программа совместных действий в области транспорта и окружающей среды, Рабочая группа по транспорту и окружающей среде Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и, наконец, процесс “Окружающая среда для Европы”.

Мы намереваемся:

1. Сотрудничать с другими странами по вопросам трансграничного и международного характера, принимая во внимание рекомендации и инструментарий, предлагаемые ВОЗ и другими международными организациями.
2. Содействовать усилению сотрудничества ВОЗ с другими межправительственными органами – такими, как ЕЭК ООН, ЮНЕП, Европейское сообщество – и транснациональными органами и организациями, такими, как Центральноевропейская инициатива (ЦЕИ), Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), Европейское агентство по окружающей среде (ЕАОС), неправительственные организации (НПО) и частный сектор.

3. Поощрять широкие массы населения и общественности, НПО и частный сектор оказывать поддержку местным органам власти и соответствующим сетям городов во всем, что касается усилий, направленных на обеспечение соответствия транспорта интересам и требованиям охраны здоровья и окружающей среды, содействуя и активизируя выполнение плана действий, изложенного в настоящей Хартии.

Мы намереваемся в сотрудничестве с ВОЗ и другими международными организациями:

4. Обеспечить последующую проверку выполнения решений, содержащихся в настоящей Хартии, путем:

- (а) использования целевых/координационных групп на уровне стран, учрежденных для выполнения Венской декларации ЕЭК ООН и Программы совместных действий по транспорту и окружающей среде, и назначения/выделения дополнительных координаторов для контактов по вопросам охраны здоровья до конца 1999 г.;
- (б) обеспечения того, чтобы эти целевые/координационные группы эффективно подключались к процессам выполнения и проверки решений, принятых на европейских конференциях ВОЗ по окружающей среде и охране здоровья, в Венской декларации ЕЭК ООН и Программе совместных действий по транспорту и окружающей среде, и – на уровне стран – к деятельности комитетов по населенным пунктам (Хабитат);
- (в) создать руководящую группу заинтересованных государств-членов и международных организаций для содействия выполнению настоящей Хартии, а также перекрестно-секторальной координации и международному сотрудничеству государственных/общественных и частных учреждений, а также для координации и тесного сотрудничества с Объединенным совещанием ЕЭК ООН по транспорту и окружающей среде (ОСТОС).

5. Поддерживать, где это необходимо, ВОЗ и другие специализированные учреждения в деле составления обзора имеющихся соглашений, договоренностей и правовых документов в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, как уточняется ниже, и рассматривать предложения о дальнейших необходимых действиях, которые будут осуществляться ими на основе такого обзора.

6. Осуществлять систематический мониторинг связей между транспортом, окружающей средой, землепользованием и здоровьем, используя соответствующую имеющуюся информацию и отчеты о состоянии этих связей в Регионе.

7. Осуществлять мониторинг хода работы и достижений по выполнению задач, касающихся транспорта и его развития в соответствии с интересами и требованиями охраны здоровья и окружающей среды, и по учету и интегрированию здравоохранительных и экологических требований политики и стратегии в области водопользования, землепользования и транспорта как части действующих международных обзорных процессов (например, обзоров деятельности и достижений в области охраны окружающей среды ОЭСР и ЕЭК/ООН).

Мы призываем ВОЗ обеспечить:

8. Содействие руководящей группе заинтересованных государств-членов и международных организаций в рамках ЕКОСЗ.
9. Распространение информации о новых научных данных о воздействии транспорта на окружающую среду и здоровье, о методах и опыте, накопленных в области оценки воздействия на окружающую среду и здоровье, и об экономических оценках воздействия и последствий для здоровья, связанных с транспортом.
10. Обновление и корректировку задач, рекомендаций и прочих материалов и инструментария, представляющих интерес для выполнения настоящей Хартии, и обновление приоритетов исследований, связанных с Хартией, в частности, с учетом фундаментальных международных исследований.

Мы призываем ОСТОС ЕЭК ООН обеспечить:

11. Координацию и тесное сотрудничество с руководящей группой, упомянутой в подпункте 4 (в) выше.

Мы призываем ВОЗ обеспечить совместно с ЕЭК ООН и в сотрудничестве с другими международными организациями:

12. Представление обзора соответствующих существующих соглашений и правовых документов/актов с целью надлежащего улучшения и согласования их выполнения и дальнейшей их доработки и развития. Доклад по данному обзору должен быть представлен не позднее чем к весне 2000 г. с рекомендацией всех необходимых дальнейших мер. В этом докладе должна быть рассмотрена возможность новых не обязательных юридически действий, а также осуществимость, необходимость и содержание нового юридически обязательного документа/акта (например, Конвенции по транспорту, окружающей среде и охране здоровья), стремясь при этом повысить значимость существующих соглашений и договоренностей и избежать ненужного дублирования и параллелизма.

Лондон, 16 июня 1999 г.

Tessa Jowell.

Michael Meacher

Достопочтен. Tessa Jowell, MP
Государственный министр
общественного здравоохранения
Соединенное Королевство

Достопочтенн. Michael Meacher, MP
Министр окружающей среды
Соединенное Королевство

Lord Whitty

J.E. Asvall

Лорд Whitty of Camberwell
Парламентский заместитель министра
Департамент окружающей среды,
транспорта и регионов
Соединенное Королевство

Д-р J.E. Asvall
Директор Европейского регионального
бюро
Всемирная организация здравоохранения

Приложение 1

ДАННЫЕ О ВЗАИМОСВЯЗЯХ МЕЖДУ ТРАНСПОРТОМ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ И ЗДОРОВЬЕМ² – ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ И ЦИФРЫ

Несчастные случаи, связанные с транспортом

Ежегодные уровни несчастных дорожно-транспортных случаев в настоящее время в Европейском регионе ВОЗ продолжают оставаться недопустимо высокими, составляя примерно 2 миллиона несчастных случаев с травмами и увечьями, 120 000 смертных случаев и 2,5 миллиона получивших травмы и повреждения людей.

Одна из каждых трех смертей в результате дорожно-транспортных происшествий касается молодежи в возрасте до 25 лет.

На дорожно-транспортные несчастные случаи приходится большая часть транспортных несчастных случаев со смертельным исходом, как с точки зрения абсолютного числа смертных случаев, так и смертей на километр проезда. Так, например, в 1995 г. в Европейском союзе в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 44 000 человек, тогда как в результате железнодорожных несчастных случаев погибло 936 человек. Уровни смертности на один миллиард километров проезда/пробега на дорогах были примерно втрое выше, чем применительно к железнодорожному транспорту (11 и 3,4 летальных случаев на миллиард километров, соответственно). Согласно данным всемирной статистики по безопасности воздушного транспорта, в 1997 г. насчитывалось, в суммарном выражении, 916 смертельных исходов при авиационных несчастных случаях, включая полеты по расписанию, что соответствует 0,4 смертельных исходов на миллиард километров проезда в мировом масштабе. Что же касается числа погибших в результате несчастных случаев на море, то, по данным мировой статистики, суммарное число летальных случаев такого рода составляло 690 в 1996 г.

Уровни смертности в результате дорожно-транспортных происшествий снижались в течение прошлого десятилетия в целом по Региону, однако между наивысшими и низшими показателями все еще имеет место почти десятикратный разрыв.

30–35% всех смертных случаев происходит с такими уязвимыми пользователями дорог, как пешеходы и велосипедисты. Степень тяжести несчастных случаев среди пешеходов почти вдвое превышает соответствующий показатель пользующихся автомобилями.

Загрязнение воздуха

В городах Европы число смертей, связанных с долгосрочным воздействием загрязнения воздуха, вызванного транспортом, составляет, по оценочным данным, примерно 80 000 в год, если использовать в качестве показателя воздействия вызванную транспортом концентрацию PM_{10} в

² В Приложении 1 приводятся данные специальных исследований, проведенных ВОЗ, в частности, в ходе работы научных экспертов, подготовивших обзорный обосновывающий документ и книгу “Транспорт, окружающая среда и здоровье”, где подробно обсуждаются соответствующие проблемы и даются ссылки на источники. Обзорно-обосновывающий документ и книга будут изданы ко времени проведения Третьей конференции на уровне министров по окружающей среде и охране здоровья, и их можно будет заказать через ВОЗ. С суммарным обосновывающим документом можно будет также ознакомиться через сеть Интернет (<http://www.who.dk/London99>).

окружающей атмосфере.

В Европейском регионе часто и весьма значительно превышаются как краткосрочные, так и долгосрочные значения нормативов ВОЗ по качеству воздуха. Особенно это касается озона, NO₂ и твердых примесей в атмосфере.

По самым последним данным, дети, живущие близ дорог с очень интенсивным дорожным движением, подвергаются большему (примерно на 50%) риску респираторных симптомов, нежели дети, проживающие в районах с ненапряженным движением.

Пассажиры автотранспортных средств подвергаются значительно более высокому уровню воздействия эмиссий двигателей, чем люди, находящиеся вне таких автотранспортных средств.

В 1998 г. Советом по воздушным ресурсам в Калифорнии выхлопные газы дизельных двигателей были определены как “токсические загрязнители воздуха”, основываясь на обзоре исследований животных и эпидемиологических исследований, свидетельствующих со всей определенностью о причинно-следственной взаимозависимости между профессиональным (в производственных условиях) воздействием загрязняющих веществ в выхлопных газах дизельных двигателей и раком легких. Уже в 1989 г. Международным агентством по изучению рака (МАИР) был сделан вывод о том, что выхлопные газы дизельных двигателей являются “вероятно канцерогенными для людей” (группа 2A), тогда как выхлопные газы бензиновых двигателей были классифицированы как “возможно канцерогенные для людей” (группа 2B).

Транспортный шум

Транспорт и, в частности, дорожный транспорт, является основной причиной воздействия на людей шума из окружающей среды.

Доля населения Европейского региона, подвергающегося высоким уровням шумового загрязнения (эквивалентным 65 dBLA_{eq} за 24 часа), повысилась с 15% до 26% за период с 1980 по 1990 гг.

Около 65% населения Европы подвергается, согласно оценочным данным, воздействию уровней шумового загрязнения, приводящих к сильной раздражительности, нарушениям речи и сна (55–65 dBLA_{eq} за 24 часа).

Дети, подвергающиеся хроническому воздействию громкого шума (например, вблизи аэропортов) отличаются ухудшением навыков чтения, внимания и способности к решению проблем.

Шум может вызывать нарушения умственной деятельности, требующей внимания, памяти и способности решать сложные аналитические проблемы. Адаптационные методики (выключение/игнорирование шума) и усилия, необходимые для поддержания работоспособности и эффективности, ассоциировались с высокими уровнями стрессовых гормонов и артериального давления.

В последнее время растет число фактов и данных, свидетельствующих о взаимосвязи между гипертонзией, ишемическими болезнями сердца и высокими уровнями шума.

Физическая активность

Недостаток физической активности – один из основных факторов риска коронарной

(ишемической) болезни сердца и инсульта, являющихся ведущей причиной смертности в Европе. С другой стороны, пешая ходьба и езда на велосипеде ежедневно могут способствовать укреплению здоровья через повышение физической активности, уменьшение шумового и атмосферного загрязнения.

Преимущества для здоровья регулярной физической активности могут быть подытожены нижеследующим образом:

- уменьшение на 50% риска появления коронарного заболевания сердца (т.е. достигается эффект, аналогичный воздержанию от курения);
- уменьшение на 50% риска развития диабета у взрослых;
- уменьшение на 50% риска ожирения;
- уменьшение на 30% вероятности развития гипертензии;
- снижение на 10/8 мм Hg артериального давления у лиц с высоким давлением (аналогичный эффект достигается путем приема лекарств, снижающих артериальное давление).

К числу других достигаемых эффектов можно отнести уменьшение остеопороза, симптомов депрессии и страха, а также профилактику падений у пожилых и престарелых.

Тридцатиминутная быстрая ходьба или езда на велосипеде в течение большей части дней недели обеспечивают эти преимущества для здоровья, даже если такая физическая активность длится лишь по 10–15 минут.

Средняя пешая прогулка в Европе составляет примерно 1,5 км, и средняя прогулка на велосипеде – примерно 3,5 км, причем для каждой из них бывает достаточно примерно по 15 минут: две такие прогулки ежедневно были бы достаточны для обеспечения рекомендуемой “ежедневной” физической активности.

Психосоциальные аспекты

Некоторые виды транспорта отличаются широким диапазоном воздействия на психическое здоровье, включая депрессию, поведение, сопряженное с риском, и агрессивное поведение, а также посттравматические психологические последствия несчастных случаев.

Высокие уровни движения транспорта могут вызывать социальную изоляцию и ограничивать сети социальной поддержки – т.е. факторы, связь которых с повышением смертности и заболеваемости пожилых и престарелых доказана.

Дети, имеющие возможность играть без помех и ограничений, налагаемых уличным движением, и без присутствия взрослых, завязывают вдвое больше социальных контактов со своими товарищами по играм в ближайшем своем окружении, квартале, чем дети, не могущие выйти из дома без сопровождения взрослых из-за интенсивности дорожного движения.

По словам родителей, основной причиной, вынуждающей их везти детей в школу на автомобиле, является боязнь несчастных случаев. Это препятствует развитию у детей независимости, самостоятельности и снижает их возможности по установлению социальных контактов. Кроме того, это влияет на отношение детей к вопросу использования автомобиля и личной мобильности, подвижности во взрослом возрасте.

Нехватка физической активности, включая ходьбу пешком и езду на велосипеде, вызывает психическое нездоровье, включая депрессию.

Загрязнение воды и почвы

Несчастные случаи при транспортировке опасных товаров и грузов могут приводить к риску для окружающей среды и здоровья в результате заражения/загрязнения воздуха, воды и почвы.

Транспортная инфраструктура, выбросы частиц тяжелых металлов с выхлопными газами автомобилей и противообледенительными веществами, отходы транспортных средств (например, старые автомашины, шины, батареи), разливы топлива, а также снашивание покрышек и дорожного покрытия – все это может вызывать загрязнение почвы и грунтовых вод, что, в свою очередь, может повлиять на качество питьевой воды и сельскохозяйственной продукции.

Сточные воды, сбрасываемые с судов, могут привести к микробиологическому загрязнению воды, моллюсков, ракообразных и т.п.). Сброс балластной воды (т.е. водяного балласта, заполняющего пустые цистерны или баки для нефти) приводит к загрязнению воды углеводородами.

Группы, подвергающиеся повышенному риску

Здоровье определенных контингентов и групп населения подвергается непропорционально высокому воздействию, связанному с транспортом. Некоторые такие группы более уязвимы для факторов риска, связанных с транспортом, по причинам, связанным с пожилым или преклонным либо, наоборот, молодым возрастом, болезнью или инвалидностью. Другие же – из-за использования видов транспорта, сопряженных с большим риском (например, мотоциклов). Некоторые подвержены в большей степени такому риску из-за того, что районы, где они проживают или работают, характеризуются повышенными уровнями загрязнения и шума (например, из-за усугубляющего воздействия конкретных географических и топографических условий и характеристик населенных пунктов) или другими видами риска или ограничивают возможности для велосипедной езды и пешего передвижения. Многие отрицательные стороны и характеристики транспорта могут накапливаться в одних и тех же общинах – чаще всего таких, которые уже и без этого отличаются своими наихудшими социально-экономическими и здравоохраненческими условиями.

Приложение 2

НАДЛЕЖАЩИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДЕЙСТВИЯ И МЕРЫ ПО СОСТОЯНИЮ НА МАРТ 1999 Г.

(Примечание: Данное приложение не является исчерпывающим перечнем всех международных действий и мер, предпринимаемых в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья. Оно разработано в качестве предварительного ("живого документа"), который может быть доработан и уточнен в дальнейшем, и сейчас предназначается лишь для того, чтобы предоставить в распоряжение знакомящихся с Хартией по транспорту, окружающей среде и здоровью лиц список соответствующих выявленных ссылок.)

Юридически обязывающие документы³

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)

Загрязнение воздуха

Конвенция 1979 г. о трансграничном заражении воздуха на большие расстояния и протоколы к ней:

- Протокол 1984 г., касающийся долгосрочного финансирования совместной программы наблюдения и оценки распространения загрязнителей воздуха на большие расстояния в Европе;
- Протокол 1988 г. об ограничении выбросов окислов азота или их трансграничных потоков;
- Протокол 1991 г. об ограничении выбросов летучих органических соединений или их трансграничных потоков;
- Протокол 1994 г. о дальнейшем сокращении выбросов серы;
- Протокол 1998 г. по тяжелым металлам;
- Протокол 1998 г. по стойким органическим загрязнителям.

Оценка воздействия на окружающую среду

Конвенция 1991 г. об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенция Эспо).

Информационное обеспечение и участие общественности

Конвенция 1998 г. о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды (Орхусская конвенция).

Перевозка опасных грузов

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), от 30 сентября 1957 г.

³ У Турции имеется оговорка по конвенциям и соглашениям, в отношении которых она не является подписавшей стороной.

Протокол о внесении поправок в статью 1(a), статью 14(1) и статью 14(3) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 г. о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), от 28 октября 1993 г.

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (CRTD), от 10 октября 1989 г.

Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), от 1 сентября 1970 г.

Дорожное движение, дорожные знаки и сигналы

Конвенция о дорожном движении, от 19 сентября 1949 г.

Конвенция о дорожном движении, от 8 ноября 1968 г.

Протокол о дорожных знаках и сигналах от 19 сентября 1949 г.

Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 г.

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968 г.), от 1 мая 1971 г.

Европейское соглашение, заменяющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 г.), от 1 мая 1971 г.

Европейское соглашение о применении статьи 23 Конвенции (1949 г.) о дорожном движении, касающейся размеров и веса автомашин, допускаемых к движению по некоторым дорогам Договаривающихся сторон, от 16 сентября 1950 г.

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию (1949 г.) о дорожном движении, и Протокол (1949 г.) о дорожных знаках и сигналах, от 16 сентября 1950 г.

Европейское соглашение относительно разметки дорог, от 13 декабря 1957 г.

Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, от 1 марта 1973 г.

Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), от 1 апреля 1975 г.

Автотранспортные средства

Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, от 20 марта 1958 г. (Соглашение о принятии единообразных технических предписаний относительно колесных транспортных средств, оборудования и запчастей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и условий взаимного признания утверждений и санкций, предоставленных на основе этих предписаний). Сюда же относятся соответствующие технические правила, перечисленные в Соглашении.

Соглашение, касающееся принятия единообразных условий для периодических техосмотров колесных транспортных средств и взаимного признания таких инспекций (1997 г.).

Соглашение, касающееся установления глобальных технических правил о колесных транспортных средствах, оборудовании и запчастях, которыми могут быть оснащены и/или которые могут быть использованы на колесных транспортных средствах.

Инфраструктура транспорта

Декларация, касающаяся постройки международных дорожных магистралей от 16 сентября 1950 г.

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 г.

Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) от 31 мая 1985 г.

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СПКП) от 1 февраля 1991 г.

Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению 1991 г. о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), 1997 г.

Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19 января 1996 г.

Условия работы

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 г.

Налогообложение

Конвенция о налоговом обложении частных дорожных перевозочных средств, используемых в международном движении, от 18 мая 1956 г.

Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров, от 14 декабря 1956 г.

Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки грузов, от 14 декабря 1956 г.

Частное право

Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 г.

Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июля 1978 г.

Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 г.

Протокол к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 5 июля 1978 г.

Экономическая регламентация

Общее соглашение об экономической регламентации международного дорожного транспорта от 17 марта 1954 г.

Внутреннее судоходство

Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, от 15 марта 1960 г.

Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания от 25 января 1965 г.

Конвенция об обмере судов внутреннего плавания от 15 февраля 1966 г.

Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС) от 1 марта 1973 г.

Протокол к Конвенции об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС) от 5 июля 1978 г.

Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) от 6 февраля 1976 г.

Протокол к Конвенции о договоре о международной перевозке пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) от 5 июля 1978 г.

Охрана водной среды

Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер, от 17 марта 1992 г. (Хельсинки).

Железнодорожные перевозки

Конвенция о международных железнодорожных перевозках (COTIF), от 9 мая 1980 г. (Берн), включая:

- Единообразные правила, касающиеся Соглашения о международной железнодорожной перевозке пассажиров и багажа (CIV);
- Единообразные правила, касающиеся Соглашения о международной железнодорожной перевозке товаров (CIM);
- Правила, касающиеся международной железнодорожной перевозки опасных грузов (RID).

Организация Объединенных Наций (ООН)

Изменение климата

Рамочная конвенция об изменении климата, от 9 мая 1992 г. (Нью-Йорк).

Протокол Киото к рамочной конвенции об изменении климата, от 11 декабря 1997 г.

Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП)

Охрана озонового слоя

Венская конвенция об охране озонового слоя, от 22 марта 1985 г.

Монреальский протокол по веществам, разрушающим озоновый слой, от 16 сентября 1987 г. и поправки, принятые в Лондоне (1990 г.), Копенгагене (1992 г.), Вене (1995 г.) и Монреале (1997 г.).

Трансграничные перевозки опасных отходов и химических веществ

Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением, от 22 марта 1989 г.

Конвенция о процедуре получения предварительного информированного согласия на международную торговлю определенными опасными химическими веществами и пестицидами (Конвенция PIC, 1998 г., Роттердам).

Европейский союз (ЕС)

Оценка воздействия на окружающую среду

Директива Совета 85/337/ЕЕС от 27 июня 1985 г. об оценке воздействия определенных государственных и частных проектов на окружающую среду.

Директива Совета 97/11/ЕС от 3 марта 1997 г., исправляющая директиву 85/337/ЕЕС об оценке воздействия определенных государственных и частных проектов на окружающую среду.

Безопасность дорожного движения

Директива 70/156/ЕЕС от 6 февраля 1970 г. о сближении законов государств-членов, касающихся типового утверждения моторных транспортных средств и их прицепов, в исправленном виде*.

Директива 71/320/ЕЕС от 26 июля 1971 г. о сближении законов государств-членов, касающихся тормозных устройств определенных категорий моторных транспортных средств и их прицепов, со всеми поправками.

Директива 74/408/ЕЕС, касающаяся внутренней пригонки/приладки моторных транспортных средств (крепость сидений и их закрепление), со всеми поправками.

Директива 76/115/ЕЕС, касающаяся узлов крепления ремней безопасности моторных транспортных средств, со всеми поправками.

Директива 77/541/ЕЕС, касающаяся ремней безопасности и систем крепления грузов на моторных транспортных средствах, со всеми поправками.

Правило Совета 3820/85/ЕЕС от 20 декабря 1985 г. о согласовании определенного социального законодательства по дорожному транспорту.

Правило Совета 3821/85/ЕЕС от 20 декабря 1985 г. о регистрирующем оборудовании в дорожном транспорте.

Директива 89/459/ЕЕС от 18 июля 1989 г. о сближении законов государств-членов, касающихся глубины протекторов покрышек определенных категорий моторных транспортных средств и их прицепов, со всеми поправками.

Директива 91/671/ЕЕС о сближении законов, касающихся обязательного использования ремней безопасности в транспортных средствах тоннажом менее 3,5 т.

Директива 92/6/ЕЕС об установке и применении приспособлений для ограничения скорости.

Директива 96/53/ЕС от 25 июля 1996 г., устанавливающая для определенных транспортных средств, используемых в странах Сообщества, максимальные разрешенные размеры в отечественном и международном транспорте и максимум разрешенных весов в международном транспорте.

Директива 96/96/ЕС от 20 декабря 1996 г. о сближении законов государств-членов, касающихся проверки пригодности к эксплуатации транспортных средств и их прицепов.

Водительские права

Директива Совета 76/914/ЕЕС от 16 декабря 1976 г. о минимальном уровне обучения некоторых водителей дорожного транспорта.

Директива Совета 91/439/ЕЕС от 29 июля 1991 г. о водительских правах с учетом поправок, содержащихся в:

Директиве Совета 94/72/ЕС от 19 декабря 1994 г.

Директиве Совета 96/47/ЕС от 23 июля 1996 г.

Директиве Совета 97/26/ЕС от 2 июня 1997 г.

* Здесь и далее неофициальный перевод (прим. переводчика).

Качество воздуха

Директива 70/220/ЕЕС о мерах, которые должны быть приняты против загрязнения воздуха газами в двигателях внутреннего сгорания моторных транспортных средств, с учетом поправок, включая:

Директиву 74/209/ЕЕС; директиву 77/102/ЕЕС; директиву 78/665/ЕЕС; директиву 83/351/ЕЕС; директиву 88/76/ЕЕС; директиву 88/609/ЕЕС; директиву 89/458/ЕЕС; директиву 91/441/ЕЕС (“усиленная директива”); директиву 94/12/ЕС; директиву 96/69/ЕС; директиву 98/69/ЕС.

Директива 72/306/ЕЕС о мерах, которые должны быть приняты против выбросов загрязняющих веществ дизельными двигателями, для применения в моторных транспортных средствах, с учетом поправок.

Директива 75/716/ЕЕС о сближении законов государств-членов о содержании серы в определенных редких видах топлива, с учетом поправок в директиве 87/219/ЕЕС.

Директива 78/611/ЕЕС о содержании свинца в моторном топливе.

Директива 80/779/ЕЕС о предельных величинах качества воздуха и ориентировочных величинах содержания двуокиси серы и взвешенных частиц.

Директива 82/884/ЕЕС о предельных нормах содержания свинца в воздухе.

Директива 85/203/ЕЕС о нормативах качества воздуха применительно к двуокиси азота.

Директива 85/210/ЕЕС о сближении законодательства государств-членов по вопросу содержания свинца в моторном топливе и введении неэтилированного бензина.

Директива 85/536/ЕЕС от 5 декабря 1985 г. об экономии сырой нефти путем использования заменителя топливных компонентов в моторном топливе, со всеми поправками.

Директива 88/77/ЕЕС о сближении законов государств-членов, касающихся мер, которые должны быть приняты против выброса газообразных загрязнителей из дизельных двигателей, для использования в транспортных средствах, с учетом поправок в директиве 91/542/ЕЕС.

Директива 89/427/ЕЕС о предельных значениях и ориентировочных значениях качества воздуха применительно к двуокиси серы и взвешенным частицам.

Директива 92/55/ЕС об инспекции и техническом обслуживании.

Директива 92/72/ЕЕС о загрязнении воздуха озоном.

Директива 93/12/ЕЕС о качестве бензина и дизельного горючего, с учетом поправок, содержащихся в директиве 98/70/ЕС.

Директива 94/63/ЕС от 20 декабря 1994 г. о контроле выбросов летучих органических соединений (ЛОС) при хранении/складировании моторного топлива и его подаче/распределении из перевалочных или конечных станций на бензозаправочные станции.

Директива 96/62/ЕС от 27 сентября 1996 г. об оценке и регулировании качества воздуха в окружающей среде (рамочная директива по качеству воздуха) с ее “дочерними” директивами.

Решение Совета 97/101/ЕС от 27 января 1997 г. о взаимном обмене информацией и данными из сетей и отдельных станций или пунктов, занимающихся измерением загрязнения окружающего воздуха в государствах-членах.

Шум

Директива 70/157/ЕЕС от 6 февраля 1970 г. о сближении законов государств-членов, касающихся допустимых уровней звука и выхлопных систем моторных транспортных средств, с учетом поправок, содержащихся в директиве 84/424/ЕЕС.

Директива 78/1015/ЕЕС от 23 ноября 1978 г. о сближении законов государств-членов, касающихся допустимых уровней звука и выхлопных систем мотоциклов, с поправками, содержащимися в директиве 89/235/ЕЕС и директиве 92/97/ЕЕС.

Директива 80/51/ЕЕС от 20 декабря 1979 г. о сближении законов государств-членов, касающихся допустимых уровней звука самолетов, летящих с дозвуковой скоростью.

Директива 89/629/ЕЕС от 4 декабря 1989 г., касающаяся допустимых уровней звука самолетов гражданской авиации, летящих с дозвуковой скоростью.

Директива 92/14/ЕЕС от 2 марта 1992 г., касающаяся ограничений эксплуатации самолетов в свете Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации (том 1, вторая часть, глава 2, 2-е изд., 1988 г.), с поправками, содержащимися в директиве 98/20/ЕС от 30 марта 1998 г.

Директива 96/20/ЕС от 27 марта 1996 г. о принятии, с учетом технического прогресса, директивы 70/157/ЕЕС от 6 февраля 1970 г. о приближении законов государств-членов, касающихся допустимых уровней звука и выхлопных систем моторных транспортных средств.

Двухколесные или трехколесные моторные транспортные средства

Директива 97/24/ЕС от 17 июня 1997 г. об определенных компонентах и характеристиках двух- или трехколесных моторных транспортных средств.

Внутренние водные пути

Директива 76/135/ЕЕС от 20 января 1976 г. о взаимном признании удостоверений судходности судов, плавающих по внутренним водным путям.

Директива 82/714/ЕЕС от 4 октября 1982 г., устанавливающая технические требования для судов, плавающих по внутренним водным путям.

Безопасность на морях и охрана морской среды

Директива 79/115/ЕЕС от 21 декабря 1978 г., касающаяся проводки судов лоцманами в глубоких водах в Северном море и в Английском канале (проливе Ла-Манш).

Регламентирующее правило (ЕЕС) N° 613/91 от 4 марта 1991 г. о переводе судов из одного регистра в другой внутри Сообщества, с учетом поправок, содержащихся в регламентирующем правиле Комиссии (ЕЕС) N° 2158/93.

Решение Совета 92/143/ЕЕС от 25 февраля 1992 г., касающееся систем радионавигации для Европы.

Директива 93/75/ЕЕС от 13 сентября 1993 г., касающаяся минимальных требований к судам, направляющимся в порты Сообщества или покидающим их и провозящим опасные или загрязняющие грузы/товары, с учетом поправок, содержащихся в директиве 96/39/ЕС от 19 июня 1996 г.; директиве 97/34/ЕС от 6 июня 1997 г.; директиве 98/55/ЕС от 17 июля 1998 г.; директиве 98/74/ЕС от 1 октября 1998 г.

Список компетентных органов власти, назначенных государствами-членами, которым будут направляться информация и уведомления, оговоренные в директиве Совета 93/75/ЕЕС от 13 сентября 1993 г. о минимальных требованиях к судам, направляющимся в порты Сообщества или покидающим их и провозящим опасные или загрязняющие грузы (ОJ N° С 65 от 1 марта 1997 г., стр. 3, и изменения ОJ N° С 150 от 16 мая 1998 г., стр. 3).

Правило Совета (ЕС) № 2978/94 от 21 ноября 1994 г. о выполнении резолюции ММО А.747(18) о применении измерения тоннажа балластных емкостей/пространств в танкерах нефти с чисто балластными цистернами.

Директива 94/57/ЕС от 22 ноября 1994 г. об общих правилах и стандартах инспекции судов и надзорных организаций и для соответствующей деятельности морской администрации, с поправками, содержащимися в директиве Комиссии 97/58 от 26 сентября 1997 г.

Решение Комиссии 96/587/ЕС от 30 сентября 1996 г. о публикации списка утвержденных организаций, которые были оповещены государствами-членами в соответствии с директивой 94/57/ЕС, согласно поправкам в решении Комиссии 98/403/ЕС от 12 июня 1998 г.

Решение Комиссии от 22 апреля 1998 г. о признании греческого регистра судоходства в соответствии с директивой Совета 94/57/ЕС.

Директива 94/58/ЕС от 22 ноября 1994 г. о минимальном уровне обучения моряков/мореплавателей, с поправками, содержащимися в директиве 98/35/ЕС от 25 мая 1998 г.

Директива 95/21/ЕС от 19 июня 1995 г., касающаяся обеспечения соблюдения при судоходстве с использованием портов Сообщества и плавании в водах, находящихся под юрисдикцией государств-членов, международных стандартов безопасности судов, предупреждения загрязнения и условий жизни и труда на кораблях (порт под государственным контролем), с поправками согласно директиве 98/25/ЕС от 27 апреля 1998 г.; директиве 98/42/ЕС от 19 июня 1998 г.

Директива 96/40/ЕС от 25 июня 1996 г., устанавливающая удостоверение личности единого образца для инспекторов, осуществляющих портовый государственный контроль.

Правило Совета (ЕС) № 3051/95 от 8 декабря 1995 г. об обеспечении безопасности пассажирских паромных перевозок “с колес на колеса” (паромные перевозки груженых автомобилей), в соответствии с поправками, содержащимися в регламентирующем правиле Комиссии (ЕС) № 179/98 от 23 января 1998 г.

Директива 96/98/ЕС от 20 декабря 1996 г. о морском оборудовании, с поправками, содержащимися в директиве 98/85/ЕС от 11 ноября 1998 г.

Директива 97/70/ЕС от 11 декабря 1997 г., устанавливающая согласованный порядок безопасности рыболовецких судов длиной 24 м и более.

Директива 98/18/ЕС от 17 марта 1998 г. о правилах и стандартах безопасности пассажирских судов.

Директива 98/41/ЕС от 18 июня 1998 г. о регистрации лиц на борту пассажирских судов.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО/ОАСИ)

Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная 7 декабря 1944 г. в Чикаго, и соответствующие протоколы и соглашения и, в частности, ее приложение 16 об охране окружающей среды.

Международная морская организация (ММО)

Безопасность морей

Международная конвенция по спасению жизней на море (SOLAS), 1960 г. и 1974 г.

Международная конвенция по грузовым ватерлиниям/уровням загрузки, 1966 г.

Специальное торговое соглашение по пассажирским судам (STP), 1971 г.

Международные правила предупреждения столкновений на море (COLREG), 1972 г.

Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК), 1972 г.

Конвенция по Международной морской спутниковой организации (INMARSAT), 1976 г.

Международная конвенция Торремолинос по безопасности рыболовецких судов (BPC), 1977 г.

Международная конвенция по стандартам обучения, сертификации и надзору за моряками/мореплавателями (STCW), 1978 г.

Международная конвенция по поискам и спасению на море (SAR), 1979 г.

Международная конвенция по стандартам обучения, сертификации и надзору за личным составом рыболовецких судов (STCW-F), 1995 г.

Загрязнение морской среды

Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью (ОЙЛПОЛ), 1954 г. (заменена Конвенцией МАРПОЛ).

Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (LDC), 1972 г.

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (в редакции ООН: Конвенция о предупреждении загрязнения сбросами с судов (LDC), 1973 г., с изменениями в соответствии с Протоколом 1978 г. по этим вопросам (МАРПОЛ 73/78).

Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью (ВМЕШАТЕЛЬСТВО), 1969 г.

Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (OPRC), 1990 г.

Ответственность и возмещение

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC), 1969 г.

Международная конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (FUND), 1971 г.

Конвенция о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов (NUCLEAR), 1971 г.

Афинская конвенция о перевозках пассажиров и их багажа морем (PAL), 1974 г.

Конвенция об ограничении ответственности по удовлетворению исков за причинение ущерба на море (LLMC), 1976 г.

Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с морскими перевозками опасных и вредных веществ (HNS), 1996 г.

Прочая тематика

Конвенция о содействии международным морским перевозкам (FAL), 1965 г.

Международная конвенция об измерении тоннажа судов (TONNAGE), 1969 г.

Конвенция о запрещении противоправных действий, ставящих под угрозу безопасность морского судоходства (SUA), 1988 г.

Протокол о запрещении противоправных действий в отношении безопасности закрепленных платформ, расположенных на континентальном шельфе (SUAPROT), 1988 г.

Международная конвенция о спасении (СПАСЕНИЕ), 1989 г.

Документы, не являющиеся юридически обязательными

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)

Европейская хартия по окружающей среде и охране здоровья (1989 г.)

Хельсинкская декларация по окружающей среде и охране здоровья (1994 г.)

Европейский план действий по гигиене окружающей среды (1994 г.)

ЗДОРОВЬЕ-21 – Основы политики достижения здоровья для всех в Европейском регионе на 21-ое столетие (1998 г.)

Рекомендации по качеству воздуха (1998 г.)

Рекомендации по качеству питьевой воды (1993 г.)

Рекомендации по борьбе с шумом на коммунально-общинном уровне (документ еще не опубликован)

Рекомендации по обеспечению безопасности водной среды, используемой в рекреационных целях (документ еще не опубликован)

Афинская декларация по “здоровым городам” (1998 г.)

Резолюция о “здоровых городах” – усиление действий по достижению здоровья для всех на местном и городском уровнях в Европейском регионе ВОЗ (EUR/RC48/R3).

Европейский союз (ЕС)

Сообщение из Комиссии: Дальнейшее развитие общей транспортной политики: глобальный подход к созданию основ Сообщества по долговременной устойчивости транспортной системы, дополнение 3/93 к бюллетеню Европейских сообществ, составл. на основе СОМ (1992 г.) 494, окончат.

К долговременной стабильности: программа Европейского сообщества по политике и действиям в области окружающей среды и устойчивого развития, ОJ N° C138/5, 17 мая 1993 г.

“Программа действий Сообщества по обеспечению доступности общественного транспорта” – отчет, представленный Комиссией Совету о мерах, которые должны быть приняты Сообществом для обеспечения доступности транспорта лицам с ограниченной способностью передвижения, 26 ноября 1993 г.

“Гражданская сеть – реализация потенциала общественного пассажирского транспорта в Европе”, “Зеленый документ” Европейской комиссии, 1996 г.

Сообщение Комиссии: “Содействие обеспечению безопасности дорожного транспорта в странах Европейского союза: программа на 1997–2001 гг.”, СОМ(1997 г.) 131 оконч. от 9 апреля 1997 г.

Сообщение Комиссии: “Стратегия комплексного учета экологических требований по политике ЕС”, Кардифф, июнь 1998 г., СОМ(1998 г.) 333 оконч. от 27 мая 1998 г.

Выводы Европейского совета, Кардифф, июнь 1998 г.

Выводы совместного совета по транспорту и окружающей среде, Люксембург, июнь 1998 г.

Сообщение Комиссии: “Совместная транспортная политика – транспортная устойчивость: перспективы на будущее”, СОМ(1998 г.) 333 оконч. от 25 мая 1998 г.

Международный железнодорожный союз (МЖС)

Соответствующие регламентирующие правила по безопасности и экологической проблематике в Уставе МЖС.

Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)

Сборник рекомендаций и резолюций ЕКГА по мерам содействия и вопросам безопасности, документ N° 30 (7-е изд.) ЕКГА, апрель 1998 г. – раздел 5: содействие обеспечению передвижения/перевозок людей с ограниченной способностью к передвижению.

Международная морская организация (ММО)

Рекомендация о проектировании и эксплуатации пассажирских судов таким образом, чтобы они соответствовали потребностям престарелых и инвалидов, 24 июня 1996 г.

Резолюции Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ):

- №. 94/6 о содействии развитию комбинированного транспорта
- №. 97/6 о развитии комбинированного транспорта
- №. 97/3 комплексная резолюция о транспорте для лиц с нарушенной способностью к передвижению
- №. 66 о транспорте и окружающей среде
- №. 98/1 о стратегическом подходе к проблеме учета и компенсации внешних расходов в области транспорта
- №. 34 о безопасности пешеходов (1975 г.)
- №. 39 о дорожной безопасности детей и молодежи
- №. 43 о мониторинге соблюдения требований в отношении светофоров и ограничений скорости
- №. 44 о безопасности велосипедного передвижения
- №. 50 о дорожной безопасности детей
- №. 90/4 о доступности автобусов, поездов и железнодорожных вагонов для лиц с ограниченной/нарушенной подвижностью
- №. 91/3 повышение дорожной безопасности для пожилых и престарелых
- №. 92/3 о децентрализации политики в области безопасности транспорта
- №. 93/5 о вождении в нетрезвом виде как причине дорожно-транспортных несчастных случаев
- №. 97/5 о велосипедистах
- №. 68 о перевозке лиц с нарушенной способностью к передвижению
- №. 91/8 об информации и коммуникации
- №. 94/2 о доступности такси для лиц с ограниченной способностью к передвижению.

Всеобъемлющая резолюция о лицах с нарушенной способностью к передвижению, 21 апреля 1997 г.

Декларация об “уязвимых” пользователях транспорта, 21 апреля 1997 г.

Резолюция о сокращении содержания свинца в моторном топливе (еще не принята).

Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)

Ванкуверские принципы устойчивости транспорта (1996 г.)

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)

Венская декларация и программа совместных действий, принятые на региональной конференции ЕЭК ООН по транспорту и окружающей среде на министерском уровне, ноябрь 1997 г.

Орхусская декларация о постепенном уменьшении содержания добавок свинца в моторном топливе, принятая 24 июня 1998 г. в г. Орхус (Дания).

Конференция Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию (ЮНСЕД)

Программа на 21-е столетие: программа действий по устойчивому развитию, конференция Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию (ЮНСЕД) (1992 г.)

Центр по населенным пунктам Организации Объединенных Наций (ЦНП ООН)

Программа Хабитат по населенным пунктам (1996 г.)

Инициатива стран Центральной Европы (ЦЕИ)

Декларация на уровне министров по инициативе стран Центральной Европы (ЦЕИ): за стабильность и устойчивость транспорта в странах ЦЕИ (1997 г.)

Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП)

Международная декларация ЮНЕП о мерах обеспечения более чистой продукции (1998 г.)

Устойчивые большие и малые города в Европе

Хартия больших и малых городов в Европе об обеспечении устойчивости и стабильности (Ольборгская хартия) (1994 г.).

Приложение 3

ПРИНЦИПЫ, ПОДХОДЫ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ТРАНСПОРТА, УДОВЛЕТВОРЯЮЩЕГО ТРЕБОВАНИЯМ ОХРАНЫ ЗДОРОВЬЯ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Принципы и подходы⁴

Принцип устойчивости, непрерывности. Транспортная деятельность должна регулироваться таким образом, чтобы потребности нынешнего поколения удовлетворялись без ущерба способности будущих поколений удовлетворять их собственные потребности.

Принцип предосторожности и предусмотрительности. Действия, направленные на предупреждение, контроль или сокращение выбросов транспортных эмиссий, причиняющих ущерб здоровью и окружающей среде, не должны откладываться по причине или со ссылкой на то, что научными исследованиями еще не доказана полностью причинно-следственная взаимосвязь между этими эмиссиями, на которые направлена такая деятельность, с одной стороны, и их потенциальным вредным или опасным воздействием на здоровье и окружающую среду, с другой.

Предупреждение неблагоприятного воздействия на здоровье, связанного с транспортом. Данный принцип предусматривает уменьшение загрязнения воздуха, почвы и воды, риска несчастных случаев и шума, выбросов и эмиссий парниковых газов и причинения ущерба лесам, чтобы они не достигали причиняющих вред уровней, а также оценку и регулирование опасности и риска вредных веществ, технологий или процессов в целях сведения к возможному минимуму их неблагоприятных последствий, включая воздержание от их использования или изъятие из обращения в ближайшее, по возможности, время.

Охрана и укрепление здоровья. Данный принцип касается физического, психического и социального благополучия и безопасности всех людей, с уделением особого внимания тем группам населения, которые вероятнее всего могут пострадать от воздействия транспорта – как, например, дети и женщины, пожилые и престарелые, инвалиды и лица с ухудшением слуха, а также население, наиболее подвергающееся связанным с транспортом опасностям и риску, как в случае населения, проживающего в городских или “чувствительных” районах с высокими уровнями загрязнения и шума в связи с географическим расположением и топографическими условиями.

Принцип “загрязняющий платит”, включая учет и компенсацию внешних экологических издержек. В соответствии с этим принципом расходы на мероприятия по предупреждению, контролю и уменьшению загрязнения должны оплачиваться самим загрязняющим. Полные здравоохраненческие и экологические расходы и издержки, обусловленные транспортом, должны нести в максимально возможной степени сами загрязняющие.

Многосекторальная интеграция. Требования в области окружающей среды и здоровья должны надлежащим образом учитываться и интегрироваться в транспортную политику и стратегии водо- и землепользования, инфраструктурные программы и иную деятельность по планированию транспорта. Природоохранные и здравоохранительные органы должны полностью привлекаться ко всем уровням принятия ответственных решений, с расширением международного

⁴ Эти определения разработаны специально для целей настоящей Хартии.

сотрудничества для обеспечения устойчивого долгосрочного и не причиняющего ущерб здоровью транспорта.

Справедливость и равноправие. Преимущества и выгоды транспорта должны быть доступны всем, а неблагоприятные, негативные аспекты и последствия не должны выпадать непропорционально на долю и становиться бременем для определенных контингентов и групп населения, в частности детей и женщин, инвалидов и социальных изгоев и маргиналов, определенных поколений или определенных регионов и областей.

Участие широких масс населения и общественности и обеспечение информированности. Широкий массовый доступ к соответствующей информации, касающейся опасностей и риска для здоровья и окружающей среды, связанных с транспортом, а также широкое распространение этой информации должны обеспечиваться на ранней стадии, заблаговременно. Необходимо поощрять широкие массы населения и общественность, НПО, частный сектор, муниципалитеты и регионы и области к активному участию в принятии решений по транспорту, удовлетворяющему требованиям охраны окружающей среды и здоровья.

Принцип субсидиарности (приоритетности низшего звена в принятии решений). Решения и действия по управлению деятельностью, касающейся транспорта, должны предприниматься на надлежащем административно-управленческом уровне, как можно более приближенном непосредственно к гражданам.

Эффективность. Необходимо способствовать эффективному использованию транспорта с помощью экономических рычагов и мер, направленных на обеспечение осознания и понимания целесообразности и необходимости.

Стратегические рекомендации

Сокращать потребности в автомобильном транспорте и зависимость от автомобиля путем ориентации стратегий землепользования и городского и регионального/областного планирования на сокращение преодолеваемых с помощью транспорта расстояний и облегчения доступа к видам транспорта, благоприятным для здоровья, с одной стороны, и на более полное использование имеющихся мощностей и потенциала, с другой.

Обеспечить перенос центра тяжести из области транспорта и переход к транспорту, удовлетворяющему требованиям сохранения окружающей среды и укрепления здоровья, путем содействия таким видам и способам передвижения, которые связаны с высокими уровнями физической активности, могут быть наиболее надежными и безопасными, вызывать наименьшие уровни удельных эмиссий и шума, обеспечить наилучшее сохранение ресурсов и препятствовать применению тех видов транспорта и технологий, которые причиняют ущерб здоровью и окружающей среде.

Обеспечивать выполнение и соблюдение наилучших имеющихся технологий и оптимальных стандартов и норм гигиены окружающей среды, наилучшие методы планирования и наилучшую практику в отношении транспорта, привлекая все причастные и заинтересованные отрасли и используя научные подходы и методы, включая, например, специалистов по планированию транспорта и землепользования, инженерно-технических работников, а также экспертов в области окружающей среды, общественного здравоохранения и коммуникаций.

Обеспечить применение показателей здоровья и окружающей среды, а также оценок воздействия в качестве основы политики и стратегии в области транспорта и землепользования, планирования городского и регионального/областного развития, принятия решений о размещении

объектов и определении границ, планирования инфраструктуры и программ капиталовложений с полным привлечением руководящих органов и учреждений по вопросам окружающей среды и охраны здоровья.

Содействовать решению проблемы рыночных искажений и диспропорций путем: учета (“интернализации”), интегрирования природоохранных и здравоохранительных расходов и преимуществ, связанных с транспортом; приведения транспортных расходов в соответствие с пробегом автомобилей/дальностью перевозок; применения экономических средств и инструментария для стимулирования поведения и образа жизни, характеризующегося благоприятствующей здоровью мобильностью, подвижностью, а также перехода к использованию иных или альтернативных видов транспорта.

Повысить осознание необходимости благоприятствующих здоровью транспорта и мобильности, видов и структур потребления и производства, информируя о выгодах и преимуществах здорового транспорта с помощью мероприятий в области общественных связей и информационных кампаний, а также путем распространения информации о воздействии и последствиях для здоровья, связанных с транспортом, среди широких масс населения и общественности, важных целевых групп и заинтересованных сторон.

Разрабатывать и применять такие новаторские методики, как, например, ретроспективный анализ и оценка воздействия, а также показатели и прочий инструментарий для мониторинга воздействия транспорта на здоровье и среду обитания, предоставляя тем самым объективное руководство и ориентацию для лиц, разрабатывающих политику, и заинтересованных сторон и партнеров.

Устанавливать партнерские связи и контакты на международном, страновом, внутристрановом и местном уровнях между правительственными и межправительственными органами, широкими массами населения и общественности, НПО, действующими в области экологии, охраны здоровья и транспорта, промышленностью, частным сектором и т.д., обеспечивая осуществление совместных действий, а также то, чтобы меры, принимаемые на одном уровне, не приводили к увеличению неблагоприятных и вредных последствий, обусловленных транспортом, на других уровнях. В частности, необходимо активизировать экономическое сотрудничество со странами, находящимися на переходном этапе развития, с целью содействия надлежащей практике, связанной с транспортом, удовлетворяющей требованиям охраны здоровья.

Пропагандировать и приступать к проведению экспериментальных проектов и исследовательских программ по вопросам транспорта, удовлетворяющего требованиям долгосрочного, устойчивого и благоприятствующего здоровью и среде обитания развития.

Обеспечивать широкое и всестороннее информирование общественности и населения по различным аспектам и последствиям воздействия транспорта и содействовать участию общественности и населения в процессах принятия решений, касающихся транспорта, землепользования, а также инфраструктурной политики и планирования.

Приложение 4

ЗДРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ЗАДАЧ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ЗДОРОВЬЯ

В ближайшее, по возможности, время и не позднее, чем к 2004 г. все государства-члены должны определить для своих стран количественные (или – в случае технической неосуществимости – качественные) здравоохранительные задачи, с тем чтобы добиться прогресса в деле решения излагаемых ниже региональных задач по здравоохранению. При определении этих задач государства-члены должны учитывать должным образом существующие международные обязательства и соответствующую работу, осуществляемую в настоящее время на международном уровне на других форумах. Кроме того, государства-члены должны также учитывать требования экономической эффективности и практической целесообразности.

Качество воздуха

Сократить выбросы и эмиссии и воздействие на людей загрязняющих воздух веществ, связанных с транспортом, в качестве вклада в достижение безопасных для здоровья людей уровней, в соответствии с “Руководством ВОЗ по качеству воздуха”.

- (а) В максимально возможной степени уменьшить транспортные выбросы и эмиссии и воздействие на человека загрязнителей воздуха, определенных в “Руководстве ВОЗ по качеству воздуха” как не имеющих безопасных предельно допустимых значений. Сюда относятся частицы, определенные как опасные летучие органические соединения (ЛОС), подобные бензолу, и стойкие органические загрязнители – такие, как полиароматические углеводороды, диоксины, фураны и полихлорированные дифенилы.
- (б) Уменьшить выбросы и эмиссии и воздействие на людей CO_2 , NO_2 , и SO_2 , главным источником которых является транспорт.
- (в) Уменьшить концентрации озона в окружающей среде путем уменьшения выбросов и эмиссий ЛОС и NO_x , источником которых является транспорт.

Уменьшение воздействия мелких и сверхмелких частиц транспортного происхождения путем постановки задач, учитывающих рекомендации о численности, массе, размерах, площади поверхности и составе таких частиц, которые должны быть разработаны ВОЗ.

Уменьшение воздействия на людей выбросов свинца транспортного происхождения путем постепенного прекращения применения бензина с содержанием свинца в соответствии с Орхусской декларацией.

Смертные случаи и серьезные травмы и увечья в результате дорожно-транспортных происшествий

Обеспечить незамедлительное сокращение числа смертных случаев и серьезных травм и увечий, вызванных транспортом, в частности в результате дорожно-транспортных происшествий, с достижением или улучшением уже достигнутых наилучших результатов в Европейском регионе. Государствам-членам надлежит установить строгие промежуточные количественные задачи для

содействия достижению этой цели.

Стремиться обеспечить в срочном порядке сокращение числа смертных случаев и серьезных травм и увечий, вызванных транспортом, в частности, дорожно-транспортных происшествий в отношении пешеходов и велосипедистов, поощряя одновременно всемерное развитие пешей ходьбы и езды на велосипедах.

Пропаганда и всемерное развитие езды/катания на велосипедах и пешей ходьбы в целях повышения физической активности

Содействовать уменьшению распространенности целого ряда обычных и серьезных заболеваний (в частности сердечно-сосудистых болезней) и ухудшения и истощения функций (функциональная деградация) путем значительного увеличения на регулярной основе занятий физической культурой и с помощью активных в физическом отношении способов передвижения, в частности пешей ходьбы и езды на велосипедах.

Обеспечить поддерживающие и благоприятствующие здоровью экологические условия, населенные пункты, условия планирования землепользования и службы и инфраструктуры общественного транспорта, позволяющие достигнуть и стимулирующие значительное увеличение числа коротких перемещений или переездов с применением этих физически активных способов передвижения.

Шум

Обеспечить улучшение здоровья и благополучия населения через уменьшение воздействия шума транспортного происхождения путем:

- (а) введения/постановки задач с учетом рекомендаций, содержащихся в руководстве ВОЗ по шумовому загрязнению (1980, 1993 и 1999 гг.), включая обеспечение конкретных средовых факторов и условий, когда тишина и спокойствие должны преобладать (в жилых районах, школах, больницах), мест и сред, где транспортная деятельность должна быть уменьшена (в районах и зонах, прилегающих к аэропортам, автострадам, железнодорожным путям, терминалам, заправочным станциям), в особые периоды (ночное время, вечера, субботнее и воскресное время);
- (б) “обращения вспять” тенденции к общему/глобальному повышению шумового загрязнения, сочетая меры по борьбе с выбросами и эмиссиями и меры, направленные против проникновения шума внутрь объектов (шумовое загрязнение приземного слоя воздуха);
- (в) поддержания в ночное время уровней звуков и шумов в жилых районах в пределах рекомендуемых ВОЗ значений и рекомендаций там, где эти значения фактически превышаются, стремясь уменьшить их до рекомендуемых уровней звука/шума;
- (г) сохранения существующих нешумных/спокойных парковых лесов и рощ и природных охраняемых территорий и заповедников и содействия ликвидации шума и обеспечению тишины в таких районах, ограничивая в них транспортные перевозки по сравнению с фоновыми уровнями шума в этих районах.

Необходимость проведения сессии по проблемам транспорта в ходе Третьей конференции на уровне министров по окружающей среде и охране здоровья была подтверждена в ходе анкетного опроса, проведенного ВОЗ в 1996 г. среди государств-членов Европейского региона. Европейский комитет по окружающей среде и охране здоровья подтвердил эту необходимость и предложил разработать Хартию, а Австрия согласилась выступить в качестве “головной” страны по этим вопросам. Текст Хартии обсуждался и согласовывался на серии межправительственных совещаний, в которых принимали участие представители министерств транспорта, окружающей среды и здоровья из государств-членов Европейского региона ВОЗ, международных организаций, Европейской комиссии и неправительственных организаций. Проекты документов, обсуждавшихся на этих совещаниях, были подготовлены редакционными группами, учрежденными на первом межправительственном совещании.

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

ВОЗ отмечает с большой признательностью поддержку и содействие, оказанные ей правительствами Австрии, Дании и Мальты, Европейским агентством по окружающей среде и Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде.