



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/AC.5/40
26 July 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Специальное совещание по выполнению СМА

Двадцатая сессия
Женева, 9 июня 2006 года

**ДОКЛАД О РАБОТЕ ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ СПЕЦИАЛЬНОГО СОВЕЩАНИЯ
ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ЕВРОПЕЙСКОГО СОГЛАШЕНИЯ
О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)**

Участники

1. В работе сессии участвовали представители следующих стран: Венгрии, Нидерландов, Польши, Словакии и Швеции. В ее работе принял участие также представитель Международной автодорожной федерации (МАФ). С учетом небольшого числа участников сессия проводилась на английском языке без устного перевода.

Утверждение повестки дня

Документация: ECE/TRANS/SC.1/AC.5/39

2. Предварительная повестка дня была утверждена без изменений.

Выборы Председателя

3. Председателем был избран г-н Марек Ролла (Польша).

Положение в связи с присоединением к СМА и принятыми ранее поправками

4. Специальное совещание было проинформировано о том, что участниками СМА в настоящее время являются 34 Договаривающиеся стороны с учетом того, что Республика Молдова присоединилась к нему 25 мая 2006 года.

5. Проект поправок к приложениям I и II к СМА, принятый SC.1 на ее девяносто восьмой сессии (октябрь 2004 года), был распространен среди Договаривающихся сторон Генеральным секретарем 4 апреля 2005 года в уведомлениях депозитария C.N.195.2005.TREATIES-1 и C.N.195.2005.TREATIES-2. Эти поправки вступили в силу 7 января 2006 года.

6. Проект поправок к приложению I к СМА, принятый SC.1 на ее девяносто девятой сессии (октябрь 2005 года), был распространен среди Договаривающихся сторон Генеральным секретарем 23 февраля 2006 года в уведомлении депозитария C.N.160.2006.TREATIES-1.

7. В течение установленного шестимесячного периода Нидерланды выразили возражение в отношении предлагаемых поправок к приложению II, распространенных на основании C.N.195.2005.TREATIES-2. Представитель Нидерландов задался вопросом о том, будет ли его страна связана обязательствами в контексте новых поправок к приложению II, несмотря на то, что она выразила возражение в отношении этих поправок. Сотрудник секретариата заявил, что в статье 9 СМА не содержится четких положений на этот счет и что, как было отмечено базирующейся в Нью-Йорке Договорной секцией ООН, SC.1, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о внесении поправок в СМА с целью прояснения данной ситуации. Специальное совещание просило Нидерланды и секретариат подготовить предложение по этому вопросу для рассмотрения и возможного принятия SC.1 на ее сотой сессии. Как напомнил секретариат, в третьем пункте раздела I ("ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ") приложения II, который воспроизведен ниже, предусмотрена определенная гибкость в плане применения данного приложения. Этот пункт гласит: "Страны должны предпринимать всяческие усилия для соблюдения настоящих положений как при строительстве новых дорог, так и при модернизации уже существующих".

Соответствующие решения Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) и Комитета по внутреннему транспорту (КВТ)

Документация: TRANS/SC.1/377; ECE/TRANS/166

8. Специальное совещание отметило соответствующие решения, принятые на девяносто девятой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) (октябрь 2005 года) (TRANS/SC.1/377) и на шестьдесят восьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту (7-9 февраля 2006 года) (ECE/TRANS/166).

9. Комитет по внутреннему транспорту поддержал предложение SC.1 (TRANS/SC.1/377, пункт 32) о проведении двадцатой сессии Специального совещания по выполнению СМА с целью рассмотрения предложений Франции о разработке новых положений СМА, касающихся оценки воздействия автодорог на безопасность дорожного движения, а также о подготовке методологии осмотра автодорог с целью определения степени их безопасности.

Рассмотрение предлагаемых поправок к СМА

Документация: TRANS/SC.1/2002/3; TRANS/SC.1/2005/5; ECE/TRANS/SC.1/AC.5/2006/1; неофициальный документ

10. Специальное совещание рассмотрело предложения о внесении поправок в приложение II к СМА, внесенные Нидерландами (ECE/TRANS/SC.1/AC.5/2006/1). Представитель Нидерландов разъяснил, что из-за дефицита земельных площадей в Нидерландах его страна стремится ограничить величину площадей, необходимых для строительства автодорог, посредством установления зависимости между максимальной скоростью и шириной полос движения. Так, при более низкой максимальной скорости ширина полос движения может составлять менее 3,5 м без нанесения при этом ущерба безопасности движения. Это позволяет обеспечивать дополнительные (более узкие) полосы движения для повышения пропускной способности дорог в часы пик и облегчения движения потока транспортных средств. Однако Отдел административной юрисдикции Государственного совета Нидерландов (RvS) принял решение о необходимости весьма строгого толкования положений СМА и постановил решать вопрос об уменьшении ширины полос движения в каждом конкретном случае отдельно. Нидерланды считают, что предлагаемые поправки не только позволят им учитывать ситуацию в стране, но и дадут другим Договаривающимся сторонам возможность легче решать проблемы заторов в движении в будущем.

11. Специальное совещание поддержало предложения, внесенные Нидерландами, и рекомендовало SC.1 принять их. Предлагаемые поправки приведены в приложении 1 к настоящему докладу. Было отмечено, что Нидерланды, вероятно, смогут представить к сессии SC.1 короткометражный видеофильм, демонстрирующий возможности уменьшения ширины полос движения, т.е. установки соответствующих знаков и т.д.

12. Что касается предложения Франции относительно проверок и осмотров автодорог на предмет определения степени их безопасности (TRANS/SC.1/2005/5), а также замечаний, изложенных Венгрией и ПМАДК, которые представлены в неофициальном документе, то Специальное совещание сочло, что приступить к обстоятельной дискуссии на этот счет преждевременно, так как Европейская комиссия в настоящее время работает над директивой по данному вопросу. Вместе с тем было решено провести общее рассмотрение этих документов и обсудить вопрос о том, в какой форме можно было бы внести соответствующие предложения.

13. В связи с последним из упомянутых аспектов были отмечены следующие три возможные стратегии:

а) Внести дополнительные положения в СМА на основе либо изменения приложения II, либо подготовки нового приложения. И хотя было сочтено, что предложение Франции касается вопроса о техническом обслуживании дорог, который уже затрагивается в главе VI приложения II, было отмечено, что для изменения текста СМА было бы уместнее подготовить новое приложение.

б) Разработать новый правовой документ с более широкой областью применения с учетом того, что проверки и осмотры автодорог на предмет определения степени их безопасности имеют важное значение для всех дорог, а не только для дорог категории E".

с) Начать с подготовки резолюции, которая будет принята SC.1. Данный подход, возможно, обеспечивает большую гибкость и позволяет рассмотреть этот вопрос более подробно. Специальное совещание также сочло, что было бы неплохо организовать семинар или рабочее совещание по данному вопросу, возможно, в сотрудничестве с другими органами, заинтересованными в обеспечении безопасности дорог, например с Рабочей группой ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (WP.1).

14. Что касается содержания предложения Франции, то некоторые его элементы были сочтены полезными, между тем как большая часть этого документа содержит перечни тех аспектов дорог, которые подлежат рассмотрению и которые было бы уместнее использовать в качестве контрольного списка инспектора. Данное предложение

необходимо сформулировать в виде руководящих указаний для Договаривающихся сторон СМА, которые не располагают обширным опытом проверок и осмотров дорог. Было отмечено, что надлежащим справочным материалом для пересмотра этого предложения могли бы послужить Справочник по безопасности дорог ПМАДК и национальные предписания некоторых стран.

15. Замечания, изложенные Венгрией, свидетельствуют о том, что в документе следует привести определения проверок и осмотров дорог на предмет их безопасности и что важно использовать одни и те же определения, которые были бы включены в будущую директиву ЕС. Предложение Франции является слишком детальным, между тем как оно, являясь документом Организации Объединенных Наций, должно носить большую политическую направленность. Кроме того, Венгрия задалась вопросом о том, должно ли данное предложение охватывать также вопросы "оценки воздействия на безопасность дорожного движения" и "управления безопасностью сети".

16. В заключение Специальное совещание решило приостановить работу по вопросу о проверках и осмотрах дорог до тех пор, пока не станут известны результаты работы по новой директиве ЕС по безопасности автодорожной инфраструктуры. Оно рекомендовало SC.1 принять решение о том, в каком виде данное предложение следует сформулировать в будущем.

Прочие вопросы

17. По данному пункту на рассмотрение Специального совещания не было вынесено никаких других вопросов.

Доклад о работе сессии

18. Доклад Специального совещания был подготовлен секретариатом после окончания сессии в сотрудничестве с ее участниками и будет представлен SC.1 для рассмотрения и принятия на ее сессии (17-19 октября 2006 года).

Приложение 1

Предлагаемые поправки к приложению II к СМА, принятые на двадцатой сессии Специального совещания по выполнению СМА

III.3.1

В четвертый пункт включить текст, выделенный жирным курсивом:

"В некоторых частных случаях беспрепятственное движение транспортных средств может также обеспечиваться за счет принятия соответствующих эксплуатационных мер, **таких, как уменьшение ширины полос движения**".

III.3.1

В первое предложение восьмого пункта внести следующую поправку:

"На прямом участке минимальная ширина полосы движения должна составлять **предпочтительно 3,50 м**".

III.3.2

Во второй пункт включить текст, выделенный жирным курсивом:

"Рекомендуемая минимальная ширина обочины составляет 2,50 м для дорог обычного типа и 3,25 м для автомагистралей. На сложных участках с гористым рельефом, а также на участках, проходящих через плотно застроенные районы, где имеются такие сооружения, как **мосты-путеводы, виадуки, акведуки и туннели**, и на участках, оборудованных полосами разгона и замедления, ширина обочины может быть уменьшена".
