



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/104
17 August 2006

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Сорок девятая сессия
Женева, 27-30 июня 2006 года

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ДЕВЯТОЙ СЕССИИ**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники	1 - 2
Введение	3 - 5
Утверждение повестки дня	6 - 7
Утверждение доклада о работе сорок восьмой сессии	8 - 9

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)	
a) Изменение структуры Сводной резолюции СР.1 и введение к ней	10 - 11
b) Управление транспортными средствами под воздействием алкоголя	12 - 14
c) Повышение безопасности мотоциклов и мопедов	15 - 16
d) Более широкое использование ремней безопасности	17 - 18
e) Безопасность пешеходов	19 - 20
f) Водительское удостоверение.....	21
g) Связь с общественностью в области безопасности дорожного движения.....	22
h) Использование огней в дневное время	23 - 24
i) Управление транспортным средством в темное время суток	25 - 26
j) Скорость	27 - 28
k) Мобильные телефоны.....	29
l) Медицинская аптечка	30
m) Безопасность детей	31
n) Особые правила, касающиеся транспортных средств некоторых категорий	32
o) Профессиональное обучение вождению автомобиля	33
p) Предложения ЕФЖДТП.....	34
q) Новые вопросы.....	35

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2)	
г) Безопасность в туннелях.....	36 - 37
Подготовка первой Глобальной недели безопасности дорожного движения	38
Прочие вопросы.....	39
Утверждение решений.....	40
Приложение 1 (Управление транспортными средствами под воздействием алкоголя)	
Приложение 2 (Повышение безопасности двухколесных транспортных средств)	
Приложение 3 (Безопасность пешеходов)	
Приложение 4 (Безопасность в туннелях)	

ДОКЛАД

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою сорок девятую сессию в Женеве 27-30 июня 2006 года под председательством г-на Александра Якимова (Российская Федерация). В ее работе участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Бельгии, Германии, Греции, Израиля, Испании, Италии, Люксембурга, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства, Турции, Чешской Республики, Швейцарии и Эстонии.

2. На ней были также представлены Европейская комиссия и следующие неправительственные организации: Совет страховых бюро, Федерация европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Международная федерация мотоциклистов (МФМ), Международная федерация пешеходов (МФП), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Фонд ФИА "Автомобиль и общество", а также Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

ВВЕДЕНИЕ

3. Председатель Рабочей группы WP.1 г-н Александр Якимов (Российская Федерация) отметил события, произошедшие в области безопасности дорожного движения после сорок восьмой сессии Рабочей группы, а именно проведение конференции под эгидой "Глобальной программы для сотрудничества в области безопасности дорожного движения (ГПСБДД)" в Москве, совещание Совета министров Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) в Дублине, издание доклада Комиссии по вопросам глобальной безопасности дорожного движения - так называемого "Доклада лорда Робертсона" под названием "Обеспечить безопасность на автомобильных дорогах", деятельность регионального комитета ЕЭК ООН, на который возложена задача подготовки первой Глобальной недели безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК.

4. Кроме того, он указал, что согласно проведенному его министерством исследованию многие положения Венской конвенции до сих пор не включены в законодательство некоторых стран, хотя они и являются Договаривающимися сторонами Венских конвенций. В связи с новыми положениями, касающимися водительского удостоверения, которые будут применяться не позднее 28 марта 2011 года в соответствии с переходными

положениями, принятыми в рамках пакета поправок, вступившего в силу 28 марта 2006 года, он подчеркнул важность соблюдения пятилетнего переходного периода.

5. Наконец, он подчеркнул, что для завершения пересмотра СР.1 предстоит сделать еще очень многое, в частности с точки зрения редакции вводных частей некоторых глав и разделов.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (*пункт 1 повестки дня*)

Документ: ECE/TRANS/WP.1/103

6. Повестка дня была утверждена без изменений. Секретариат сообщил, что несколько документов не были переведены для настоящей сессии на все три языка, и в этой связи принес свои извинения, хотя в этом нет никакой вины секретариата, который представил документы вовремя. Председатель WP.1 просил принять все необходимые меры во избежание подобных проблем в будущем, поскольку это негативно отражается на деятельности Рабочей группы и ее эффективности.

7. Председатель Группы экспертов по правовым вопросам (Норвегия) обратил внимание делегаций на подготовленный его Группой промежуточный доклад (ECE/TRANS/WP.1/2006/19) относительно определений мопедов, мотоциклов, моторизованных трициклов и квадрициклов, а также легких моторизованных квадрициклов; на настоящий момент этот доклад имеется только на английском языке. Он просил делегации внимательно изучить данный документ и представить свои замечания до 15 августа, с тем чтобы его можно было обстоятельно обсудить в ходе пятидесятой сессии WP.1 (7-10 ноября 2006 года).

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ СОРОК ВОСЬМОЙ СЕССИИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (*пункт 2 повестки дня*)

Документ: ECE/TRANS/WP.1/102

8. WP.1 отложила утверждение доклада (TRANS/WP.1/102) до своей пятидесятой сессии, поскольку до совещания этот документ не был представлен на английском языке.

9. Представитель Российской Федерации отметил наличие опечатки в названии доклада на русском языке, в котором упоминается сорок седьмая сессия вместо сорок восьмой сессии.

ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ СР.1 И СР.2 (пункт 3 повестки дня)

Документы: TRANS/SC.1/294/Rev.5 и TRANS/SC.1/295/Rev.3

Сводная резолюция о безопасности дорожного движения СР.1

а) Изменение структуры Сводной резолюции СР.1 и вводной части к этой резолюции

Документы: ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.2 и ECE/TRANS/WP.1/2006/1/Rev.1

10. Секретариат отметил, что план изменения структуры СР.1, определенный в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.2, был изменен исключительно в целях обновления ссылок на указанные в нем документы, с тем чтобы получить более общее представление о будущей СР.1.

11. Введение к СР.1, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.1/2006/1/Rev.1, было принято без изменений. Вместе с тем Председатель WP.1 указал, что он передаст в секретариат пересмотренный текст описаний целей, который недостаточно четко сформулирован на русском языке.

б) Управление транспортными средствами под воздействием алкоголя

Документы: ECE/TRANS/WP.1/2006/2/Rev.1, ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.1, ECE/TRANS/WP.1/2006/17

12. WP.1 рассмотрела проект рекомендации (ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.1), который был пересмотрен небольшой группой (Италия (председатель), Румыния, Соединенные Штаты Америки, Финляндия и ВОЗ) в связи с замечаниями, высказанными в ходе сорок восьмой сессии. Рекомендация была принята с изменениями, воспроизведенными в приложении 1 к настоящему докладу.

13. Пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.1 будет подготовлен к следующей сессии WP.1. Подчеркивалось, что, возможно, потребуется еще раз изменить рекомендации с учетом ответов на вопросник (ECE/TRANS/WP.1/2006/2/Rev.1).

14. Было отмечено, что таблица, содержащаяся в документе ECE/TRANS/WP.1/2006/17, подготовлена лишь в целях информирования и ее обсуждение не требуется. Это же

относится к вопроснику (ECE/TRANS/WP.1/2006/2/Rev.1), который был направлен делегациям в мае 2006 года. Напоминалось, что конечным сроком представления ответов на вопросник является 28 июля 2006 года.

c) Повышение безопасности мотоциклов и мопедов

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.2

15. Рабочая группа рассмотрела проект рекомендации о повышении безопасности велосипедов, мотоциклов и мопедов, пересмотренный небольшой группой в составе Соединенных Штатов Америки (председатель), ФЕМА, МФМ и МАЗМ (ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.1) в сотрудничестве с МОПДТП. Этот документ был принят с поправками, воспроизведенными в приложении 2 к настоящему докладу.

16. Пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.1 будет подготовлен к следующей сессии WP.1 на основе неофициального документа (имеется только на английском языке), подготовленного представителем МАЗМ в ходе сессии.

d) Более широкое использование ремней безопасности

Документы: ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1, ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1/Add.1

17. От имени небольшой группы (Испания, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки (председатель) и Фонд ФИА), которой было поручено подготовить проект рекомендации по более широкому использованию ремней безопасности и детских удерживающих систем, представитель Фонда ФИА, в отсутствие председателя, кратко напомнила историю этого вопроса.

18. По причине отсутствия документа ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1/Add.1 на английском языке, подготовленного секретариатом в соответствии с замечаниями, высказанными в ходе сорок восьмой сессии, WP.1 решила отложить подробное рассмотрение указанных документов. Небольшой группе было предложено подготовить на основе этих двух документов пересмотренное предложение к пятидесятой сессии. В связи с этим секретариат указал, что все пересмотренные к следующей сессии документы следует направить в секретариат до 15 августа 2006 года.

е) **Безопасность пешеходов**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1

19. Рабочая группа обсудила вышеуказанный проект рекомендации по правилам и знакам, касающимся безопасности для пешеходов, пересмотренный небольшой группой (Дания, Израиль, МФМ (председатель) и ГПСБДД) с учетом замечаний, сформулированных в ходе ее сорок восьмой сессии. Документ ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1 был принят с изменениями, воспроизведенными в приложении 3 к настоящему докладу.

20. Пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1 будет подготовлен к следующей сессии WP.1.

ф) **Водительское удостоверение**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/9/Rev.1

21. По причине отсутствия вышеуказанного документа на английском языке было решено перенести его обсуждение на пятидесятую сессию. Подчеркивалось, что в соответствии с поправками, вступившими в силу 28 марта 2006 года, в документ требуется внести некоторые дополнительные элементы, такие, как сдача в установленный срок ненужных международных водительских удостоверений, требование представления одновременно национального водительского удостоверения и международного водительского удостоверения и направление призыва к странам, которые еще не присоединились к Венской конвенции о безопасности дорожного движения 1968 года. Председатель WP.1 сообщил, что он передаст в секретариат проект пересмотренного текста.

г) **Связь с общественностью в области безопасности дорожного движения**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2005/16/Rev.1

22. Также по причине отсутствия вышеуказанного документа на английском языке было решено перенести обсуждение на пятидесятую сессию WP.1. Было решено одновременно рассмотреть вводный пункт к главе 2 СР.1 "Методы оказания воздействия на поведение на дороге", подготовленный ЕФЖДТП (документ ECE/TRANS/WP.1/2006/10).

h) **Использование огней в дневное время**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2005/17/Rev.2

23. В ходе сессии был внесен ряд предложений по изменению документа ECE/TRANS/WP.1/2005/17/Rev.2. В результате было предложено разработать более общую формулировку первого абзаца, который следует читать: "По статистике причиной значительного числа дорожно-транспортных происшествий является несвоевременное обнаружение другого транспортного средства, в частности на пересечениях дорог". Было предложено исключить сноску и ссылку на вебсайт в Интернете. Представитель ФЕМА предложил исключить второй абзац и высказал мнение о том, что третий абзац предполагает высокий уровень ответственности уязвимых участников дорожного движения в случае ДТП. Многие делегации полагали, что предложенный текст следует оставить в существующем виде. Наконец, представитель Норвегии предложил включить ссылку на статью 32 Венской конвенции, которая предусматривает введение обязательного требования об использовании фонарей на мотоциклах в дневное время.

24. Представитель Европейской комиссии проинформировал WP.1 о том, что в течение летних месяцев по этому вопросу будут проведены широкие и открытые консультации с участием всех заинтересованных сторон. Он уточнил, что 14 стран - членов Европейского союза уже приняли правила в этой области. WP.1 просила его направить в секретариат экземпляр документа о результатах консультаций, с тем чтобы оказать ему содействие в доработке рекомендации к пятидесятой сессии.

i) **Управление транспортным средством в темное время суток**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2005/18/Rev.1

25. WP.1 приняла вышеуказанный документ со следующими изменениями:

- *Во втором предложении первого абзаца изменить текст в скобках следующим образом: "(значительное снижение зрительной способности...)"*.
- Рекомендации, касающиеся водителей:
 - *Изменить формулировку первого подпункта следующим образом: "тщательно подготовить свое транспортное средство (в частности, проверить внешние световые приборы и обеспечить, чтобы они были чистыми), и заранее спланировать маршрут;"*.

- *Изменить третий подпункт следующим образом: "не фиксировать взгляд ("Not stare" в тексте на английском языке) на огнях встречных транспортных средств".*

- Рекомендации, касающиеся властей:
 - *Изменить второй подпункт следующим образом: "проводить кампании по разъяснению настоятельной необходимости для пешеходов и водителей двухколесных транспортных средств, в частности велосипедистов, быть заметными в темное время суток для других участников дорожного движения благодаря использованию **световых приборов и светоотражающих элементов, а также** светоотражающих материалов (жилеты, люминесцентные подошвы, нарукавные повязки и т.д.);".*

 - *Изменить третий подпункт следующим образом: "усовершенствовать систему подготовки водителей и сдачи экзаменов на получение водительских удостоверений таким образом, чтобы добиться лучшего освоения **особенностей управления транспортным средством в темное время суток, например** специальных визуальных приемов [...];".*

 - *Изменить шестой подпункт следующим образом: "усовершенствовать в целом дорожную разметку, указатели направления движения, дорожные знаки и сигналы и т.д. **на основе использования светоотражающих и флюоресцирующих материалов;**".*

 - *Изменить седьмой подпункт следующим образом: "проанализировать эффективность уличного освещения, особенно в местах сосредоточения информационных знаков, в частности на городских магистралях, а также в местах, где **водители автомобилей, двухколесных транспортных средств** (в тексте на английском языке "riders of two-wheelers" вместо "moped and motorcycle drivers"), а также пешеходы пользуются общей проезжей частью".*

26. Пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.1/2005/18/Rev.1 будет подготовлен секретариатом к пятидесятой сессии.

j) Скорость

Документ: TRANS/WP.1/2005/19

27. Представитель Португалии, выступая от имени небольшой группы (Португалия, Франция (председатель), Швейцария и секретариат), созданной для подготовки проекта рекомендаций, касающихся скорости, для включения в СР.1, представил вышеуказанный документ, в отношении которого были высказаны замечания, краткое содержание которых приведено ниже:

- По разделу, касающемуся данных о влиянии скорости, были высказаны противоречивые замечания, в частности в отношении величин, указанных в процентах. Было предложено пересмотреть формулировку с применением более общего подхода и свести два последних подпункта в один.
- В отношении раздела, касающегося факторов, влияющих на выбор скорости, было предложено пересмотреть таблицу и добавить в нее строку для скорости 30 км/ч. Представитель ЕФЖДТП указал, что он передаст в секретариат пересмотренную таблицу. Было также предложено дополнительно пояснить указания, содержащиеся в скобках, в первом подпункте.
- В разделе "Факторы, влияющие на выбор скорости" в части "дорога" заменить слово "трассирование" выражением "**план и продольный профиль**" (*использовать слова "Horizontal and vertical alignment" в тексте на английском языке*) и исключить термин "уклон", который уже включен в понятие "трассирование". В целом небольшой группе было предложено пересмотреть использованные термины, согласовав их по мере необходимости с терминами, содержащимися в приложении 2 к СМА, в котором определены технические параметры дорог категории "Е". В части "транспортное средство" заменить слова "соотношение между весом и мощностью" словами "соотношение между **массой** и мощностью".
- В отношении рекомендаций: изменить вводное предложение следующим образом: "...компетентным органам рекомендуется **рассмотреть возможность принятия следующих мер:**".
- Часть А), второй подпункт: Представитель Израиля предложил заменить существующий текст ссылкой на понятие "характерной скорости", т.е. 85% от показателей скорости, замеренных на дороге, или, другими

словами, скорости, которую применяет приблизительно 85% автомобилистов. В связи с тем, что некоторые делегации высказали оговорки в отношении ссылки на это понятие 85%, этот подпункт было решено исключить.

- Часть А), третий подпункт: Было предложено включить в этот подпункт ссылку на пункты 1.9.1 и 1.9.2 СР.1 и изменить последнюю часть подпункта следующим образом: "... или регулирование дорожного движения, **обеспечивая при этом обоснованность этих ограничений и возможность их соблюдения водителями**". Была отмечена неточность перевода в тексте на русском языке, в котором использовано слово "правила" вместо "регулирование".
- Часть А), пятый подпункт: Изменить следующим образом: "предусмотреть использование устройств, ограничивающих **скорость, которые уже являются обязательными в некоторых странах для большегрузных транспортных средств, и/или** регулирующих скорость и помогающих водителям придерживаться установленных ограничений".
- Часть В, четвертый подпункт: Изменить первое предложение следующим образом: "реализовать комплекс мер по **обеспечению движения с низкой скоростью**". Исключить второе предложение и изменить текст первого подпункта следующим образом:
 - создание жилых зон, **а также зон с разрешенной скоростью движения не более 30 км/ч;**и исключить подпункт, касающийся "обустройства островков безопасности".
- Часть В), пятый подпункт: Исключить, поскольку он не касается непосредственно скорости.

28. Небольшой группе было предложено пересмотреть этот документ на основе вышеизложенных замечаний.

к) **Мобильные телефоны**

29. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/8) было перенесено на пятидесятую сессию.

л) **Медицинская аптечка**

30. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1) также было перенесено на пятидесятую сессию.

м) **Безопасность детей**

31. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/11) также было перенесено на пятидесятую сессию.

н) **Особые правила, касающиеся транспортных средств некоторых категорий**

32. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/12) также было перенесено на пятидесятую сессию.

о) **Профессиональное обучение вождению автомобиля**

33. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/13) также было перенесено на пятидесятую сессию.

р) **Предложения ЕФЖДТП**

34. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/10) также было перенесено на пятидесятую сессию.

q) **Новые вопросы**

35. По результатам рассылки второго вопросника, касающегося обгона, секретариат предоставил в распоряжение делегатов в форме неофициального документа анализ итогов работы с этим вопросником, на который ответили 16 стран.

Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах СР.2

г) Безопасность в туннелях

Документы: ECE/TRANS/WP.1/2006/14 и неофициальный документ сессии

36. Напомнив об обстоятельствах внесения соответствующих изменений, сотрудник секретариата Рабочей группы WP.15 представил окончательный текст, подготовленный по итогам последних обсуждений в рамках WP.15 и содержащийся в распространенном в ходе сессии неофициальном документе (только на английском и русском языках), который вносит незначительные изменения в текст документа ECE/TRANS/WP.1/2006/14. Председатель Группы по правовым вопросам со своей стороны сообщил, что на совещании в марте 2006 года его Группа была проинформирована о новых изменениях и что новый пересмотренный текст, представленный в неофициальном документе, уже может быть принят.

37. WP.1 приняла предложение с поправками, внесенными секретариатом WP.15. Принятый текст рекомендации воспроизведен в приложении 4 к настоящему докладу и будет включен в обновленный вариант Сводной резолюции СР.2, который секретариат подготовит по мере возможности к пятидесятой сессии.

ПОДГОТОВКА ПЕРВОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (пункт 4 повестки дня)

38. Этот вопрос был затронут только при открытии сессии Председателем WP.1.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 5 повестки дня)

39. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее пятидесятая сессия состоится 7-10 ноября 2006 года.

УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (пункт 6 повестки дня)

40. На основе проекта, подготовленного секретариатом, Рабочая группа утвердила перечень решений, принятых на ее сорок девятой сессии. Однако документы под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/2006/CRP.2/Add.4 и 5, распространенные только на английском языке, рассмотрены не были.

Приложение 1

Управление транспортными средствами под воздействием алкоголя

Изменения, внесенные в документ ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.1

В разделе "Законодательство" текст изменен следующим образом:

"1. Правительствам следует определить предельно допустимое содержание алкоголя в крови на уровне не более 0,5 г/л или 0,25 мг/л выдыхаемого воздуха для всех водителей, как это сделано в пункте 7 Европейского соглашения, дополняющего Конвенцию о дорожном движении 1968 года (соответствующая поправка вступила в силу 28 марта 2006 года). Однако следует установить отдельный уровень содержания алкоголя в крови не более 0,2 г/л для определенных категорий водителей, таких, как:

- a) начинающие водители;*
- b) водители коммерческих транспортных средств, включая транспортные средства, перевозящие опасные грузы.*

Следует установить наказания для водителей, нарушающих закон. Нарушения могут рассматриваться в административном порядке в случае незначительного превышения установленных уровней и в уголовном порядке - в случае более высоких уровней.

2. Государствам следует определить принудительные меры для обеспечения прохождения водителями теста на содержание алкоголя либо установить наказания в случае отказа от прохождения такого теста.

3. В законодательном порядке следует установить проверку на содержание алкоголя у всех водителей, которые причастны к дорожно-транспортному происшествию, в случае его регистрации полицией.

4. Государствам следует учитывать возможную связь между управлением транспортным средством под воздействием алкоголя и наличием определенных мест, в которых можно употреблять или приобретать алкогольные напитки. В этом контексте им следует рассмотреть возможность введения в свое

законодательство мер, направленных на предупреждение употребления алкогольных напитков, например:

a) посредством запрещения или ограничения продажи алкогольных напитков в определенных местах, таких, как рестораны, магазины и станции обслуживания, расположенные вдоль автомагистралей;

b) посредством запрещения наличия в движущемся транспортном средстве в пределах досягаемости водителя открытых бутылок или других емкостей с алкогольными напитками.

5. Правительствам следует установить соответствующий возрастной предел для приобретения и употребления алкогольных напитков в общественных местах, с тем чтобы снизить число молодых водителей, управляющих транспортными средствами под воздействием алкоголя".

Пункт 6 принят без изменений. В связи с исключением пункта 7 пункт 8 становится пунктом 7.

Раздел "Контроль за соблюдением правил"

Пункт 1 изменен следующим образом:

"1. Для более глубокого осознания водителями вероятности выявления факта управления транспортным средством под воздействием алкоголя полиции следует проводить регулярные мероприятия по контролю за соблюдением правил, такие, как эпизодические тесты дыхания и проверки на дорогах. Для этой цели могут быть созданы специально оборудованные контрольные пункты".

Пункты 2 и 4: в связи с установленными неточностями редакционного характера, касающимися текста на русском языке, российская делегация отметила, что она передаст в секретариат исправленный вариант.

Пункты 4 и 5 изменены следующим образом:

"4. Сотрудников полиции следует обучать соответствующим профилактическим методам для предупреждения вождения под воздействием алкоголя, выявления и задержания водителей, находящихся под воздействием алкоголя. Например, сотрудники полиции должны уметь выявлять признаки ненормального поведения

водителя для остановки транспортных средств (например, петляние по дороге) и признаки потенциального опьянения (например, невнятная речь, запах алкоголя)".

Второе предложение бывшего пункта 4 перенесено в новый пункт 6.

*"5. Для обеспечения применения к **пьяным водителям** обоснованных наказаний во всех обстоятельствах все сотрудники правоохранительных органов должны проходить подготовку по вопросам, касающимся проблем управления транспортным средством под воздействием алкоголя, а также ответственности за управление транспортными средствами под воздействием алкоголя".*

Новый пункт 6 изложить в следующей редакции:

"6. Рекомендуется также обучать и повышать квалификацию технических специалистов, занимающихся калиброванием и обслуживанием приборов, используемых для проведения теста дыхания на алкоголь, в соответствии с надлежащими стандартами".

Раздел "Информирование общественности и воспитательные меры"

В связи с определенными редакционными неточностями в тексте на русском языке российская делегация отметила, что она передаст в секретариат исправленный вариант.

Последний абзац изменен следующим образом: *"Правительствам следует вести борьбу с распространением рекламы алкогольных напитков **вдоль автомобильных дорог и в ходе массовых мероприятий**".*

Раздел "Программы"

В последнем предложении вместо "учреждениями, выдающими водительские удостоверения" читать *"компетентными органами"*.

Раздел "Медицинское обследование и реабилитация"

В связи с определенными неточностями редакционного характера в тексте на русском языке российская делегация отметила, что она передаст в секретариат исправленный вариант.

Раздел "Устройства автоматической блокировки транспортных средств в случае употребления алкоголя"

В третьем предложении вместо "поощрять использование" читать "*рассмотреть возможность использования*" и исключить последнее предложение.

Приложение 2

Повышение безопасности двухколесных транспортных средств

Изменения, внесенные в документ ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.1

Было предложено делать общую ссылку в соответствующих случаях на мопеды и мотоциклы или водителей мотоциклов и мопедов по всему тексту документа. Было также предложено снять все квадратные скобки и исключить комментарии секретариата.

В пункте 6.1 (Велосипеды): Добавить новый пункт 6.1.4, содержащий текст, касающийся велосипедной инфраструктуры, подготовленный делегатом Израиля, а также ссылку на определение "велосипедных полос и дорожек", которые недавно были включены в Венскую конвенцию.

Пункт 6.1.2.1 (Использование защитных шлемов велосипедистами): Заменить слова "надлежащего шлема" словами "*защитного шлема*".

Пункт 6.1.2.2 (Предохранительное светоотражающее устройство): Второй абзац становится пунктом 6.1.3 с заголовком "**Информационно-просветительные кампании и проверки**". Кроме того, первое предложение нового пункта 6.1.3 изменено следующим образом: "*Велосипедное оборудование и шлемы должны быть предметом ознакомительных или информационно-просветительных кампаний, нацеленных на пользователей, в частности на школьников*".

Пункт 6.2.1 (Введение): Второй абзац изменен следующим образом:

"Вероятность попадания водителей мотоциклов и мопедов в ДТП со смертельным исходом или травматизмом более высока, чем в случае водителей других транспортных средств. И хотя статистические данные в разных странах различаются, мотоциклы и мопеды попадают в ДТП с участием другого транспортного средства примерно в 50% случаев. Углубленные исследования по вопросу о ДТП с участием мотоциклов и мопедов подтверждают выводы о том, что наиболее важной причиной ДТП является ошибка водителя четырехколесного транспортного средства или двухколесного транспортного средства".

Кроме того, в последнем предложении третьего абзаца следует исключить слова "которая сложилась в течение ряда лет".

Пункт 6.2.1.2 (Обучение водителей): В первом предложении первого абзаца заменить слово "мотоциклистами" словами **"водителями двухколесных транспортных средств"**. В первом предложении второго абзаца следует читать: *"которые позволили бы ему не только получить водительское удостоверение"*.

Пункт 6.2.1.3 (Защитное снаряжение): Объединить в этом пункте положения абзацев *d)* подпункта 6.2.2.1.2 и подпункта 6.2.2.2.1.3, касающихся одежды светлого цвета и использования светоотражающих приспособлений на одежде. Что касается защитных шлемов, объединить также в этом же пункте положения абзацев *c)* подпункта 6.2.2.1.2 и подпункта 6.2.2.2.1.3. Новый текст следует читать: *"От водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов следует требовать использования защитных шлемов. Рекомендуется использовать официально утвержденные шлемы, как это уже требуется, например, в соответствии с Европейским соглашением, дополняющим Венскую конвенцию о дорожном движении (статья 27). Водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов следует также поощрять к ношению одежды со светоотражающими и флюоресцентными приспособлениями при движении в ночное время либо в условиях ограниченной видимости и к использованию следующего дополнительного защитного оборудования: надлежащей одежды, перчаток, ботинок, длинных брюк и прочных курток с длинными рукавами, средств защиты глаз и лица"*.

Пункт 6.2.1.6 (Инфраструктура): Изменить второе и третье предложения первого абзаца следующим образом: "Компетентным органам, отвечающим за регулирование дорожного движения, следует осознавать потребности водителей двухколесных транспортных средств как пользователей дороги, а также характерные для них особенности и степень их уязвимости. Следует разрабатывать стратегии проектирования и установки дорожной разметки, крышек смотровых колодцев и оборудования, используемого на обочинах дорог, например дорожных знаков и сигналов, а также устройств освещения".

Пункт 6.2.1.7: В этом новом пункте, озаглавленном "Прицепы", следует объединить все положения, касающиеся прицепов, о которых говорится в пунктах 6.2.2.1.1.3 и 6.2.2.2.1.4.

Пункт 6.2.2.1.1.3 (Прицепы): см. пункт 6.2.1.7.

Пункт 6.2.2.1.2. (Правила, касающиеся использования мопедов): Перенести текст подпунктов *c)* и *d)* в пункт 6.2.1.3 (Защитное снаряжение).

Пункт 6.2.2.1.3 (Безопасность пользователей мопедов): Изменить заголовок следующим образом: **"Безопасность водителей и пассажиров мопедов"**. Исключить первый абзац. Во втором абзаце заменить слова "должно содержаться" на **"следует предусмотреть"**.

Пункт 6.2.2.2 (Особые правила, касающиеся мотоциклов): В абзаце *a*) подпункта 6.2.2.2.1.1 исключить выделенное жирным шрифтом примечание, касающееся Правил ЕЭК ООН № 53, и в абзаце *b*) заменить слова "должно содержаться" на "***следует предусмотреть***".

Пункт 6.2.2.2.1.3 (Защитные устройства и их использование): Перенести второй и третий абзацы в пункт 6.2.1.3.

Пункт 6.2.2.2.1.4 (Прицепы): см. пункт 6.2.1.7.

Пункт 6.2.2.2.2 (Безопасность водителей и пассажиров мотоциклов): Исключить первые три абзаца, которые были сочтены излишними. Измененный таким образом подпункт будет теперь содержать четвертый (последний) абзац, который был принят с изменениями, предложенными секретариатом.

Приложение 3

Безопасность пешеходов

Изменения, внесенные в документ ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1

Пункт 8.1.1 (Тротуары и пешеходные дорожки): Изменить шестое предложение первого абзаца следующим образом: *"Если этого избежать не удастся, то для движения пешеходов и инвалидов в инвалидных колясках должно быть выделено достаточное пространство. В случае допустимого отступления от этого правила соответствующие места для стоянки должны быть обозначены"*.

Изменить второй абзац следующим образом: *"Не следует разрешать использование пешеходных дорожек и тротуаров транспортными средствами, включая все приспособления для индивидуального перемещения, которые приводятся в движение двигателями любого типа, за исключением медленно движущихся средств передвижения, предназначенных для инвалидов"*.

Пункт 8.1.2.1 (Общие принципы): Последнее предложение первого абзаца изменить следующим образом: *"В сущности цель должна заключаться в том, чтобы **по возможности отдавать предпочтение созданию безопасных условий для перехода пешеходов через дорогу без изменения уровня. Однако при необходимости для повышения безопасности в определенных местах следует предусмотреть возможность использования таких инженерных сооружений, как пешеходные мосты или подземные переходы"***.

*"В зоне приближения к переходу ничто не должно затруднять обзор, поскольку для безопасного пересечения дороги пешеходы должны **иметь возможность видеть приближающиеся транспортные средства и быть видимыми для водителей таких транспортных средств**. Поэтому для обеспечения хорошего обзора в зоне пешеходного перехода рекомендуется **по возможности** увеличивать ширину тротуара настолько, чтобы его край находился на одной линии с обочиной проезжей части, где предусмотрены места для стоянки, либо посредством соответствующей разметки запретить стоянку перед пешеходным переходом на расстоянии не менее пяти метров, как это требуется статьей 23.3 Европейского соглашения 1971 года, дополняющего Венскую конвенцию о дорожном движении"*.

Пункт 8.1.2.3 (Оборудование пешеходных переходов): Изменить следующим образом: *"Пешеходные переходы, не регулируемые светофорами, следует оборудовать знаком,*

*означающим обязательное предписание, предусмотренным Венской конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года, и водителей транспортных средств следует при необходимости информировать о них предупреждающим знаком на достаточном расстоянии до перехода. Пешеходные переходы следует также освещать в значительно большей степени, чем другие части дороги. Если на перекрестке, регулируемом светофором, разрешен поворот транспортных средств, то должны быть приняты меры для повышения безопасности пешеходов, пересекающих проезжую часть по пешеходному переходу. С этой целью следует обеспечить четкое **оповещение**, с одной стороны, пешеходов, которым нужно помнить о возможной опасности, а с другой - водителей, которые должны проявлять осторожность при выполнении поворота.*

В то же время синхронизация фаз включения светофоров должна предусматривать достаточное время для безопасного пересечения дороги пешеходами. В особых случаях для предоставления дополнительного времени для пересечения дороги медленно передвигающимися пешеходами следует использовать технические средства обнаружения.

На пешеходных переходах, не регулируемых светофорами, скорость приближающихся транспортных средств следует ограничивать таким образом, чтобы обеспечивалась возможность безопасного перехода дороги для пешеходов.

Дороги следует проектировать таким образом, чтобы минимизировать расстояние между краями пересекаемой проезжей части на обозначенных пешеходных переходах".

Последний абзац остается без изменений.

Пункт 8.1.5 (Зоны с ограниченной скоростью движения): Изменить второе предложение первого абзаца следующим образом: "*Эти зоны следует также создавать совместно с соответствующими объектами инфраструктуры для снижения скорости и объема автомобильного движения [...]*".

В ходе сессии поступило альтернативное предложение по тексту этого пункта, подготовленное делегатами Израиля и МФП, имеющиеся только на английском языке, которое WP.1 не смогла рассмотреть. Этот текст будет включен в качестве предложения в пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1.

Пункт 8.1.6 (Территории, прилегающие к школам): Исключить в первом предложении текст, содержащийся в скобках.

Пункт 8.3 (Безопасность на остановках трамвая): Изменить первое предложение следующим образом (тексты только на английском и французском языках): *"С целью обеспечения безопасности на остановках трамвая посадка и высадка пассажиров ни в коем случае не должны осуществляться непосредственно с проезжей части или на нее без какой-либо защиты"*.

Приложение 4

Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2)

Безопасность в туннелях

*Принятый текст, включая изменения, внесенные в соответствии
с документом ECE/TRANS/WP.1/2006/14*

Пункт 1.11 изменить следующим образом:

- "1.11 Использование и значение знаков для транспортных средств, перевозящих опасные грузы
- а) Знак С, 3^h "ЗАПРЕЩЕНО ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ, ДЛЯ КОТОРЫХ ПРЕДПИСАНЫ СПЕЦИАЛЬНЫЕ УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ТАБЛИЧКИ", описание которого приводится в Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, должен использоваться без дополнительной таблички для запрещения въезда всех транспортных средств, определенных в статье 1 а) Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и перевозящих грузы, которые перечислены в статье 1 б) ДОПОГ и для которых требуется установка на транспортных средствах табличек оранжевого цвета, предусмотренных в разделе 5.3.2 приложения А к ДОПОГ.

В случае запрещений, касающихся конкретных опасных грузов, запрещений, действующих лишь в конкретные периоды (например, в часы пик), или запрещений, касающихся лишь транзитных перевозок, этот знак должен использоваться с дополнительной табличкой, на которой должен быть указан характер запрещения.

В туннелях, с 1 июля 2007 года и не позднее чем с 1 января 2010 года, запрещения надлежит устанавливать путем использования этого знака с дополнительной табличкой, на которой указана прописная буква, обозначающая категорию, к которой отнесен туннель в соответствии с пунктом 1.9.5.2.2 приложения А к ДОПОГ, следующим образом:

- **знак С, 3^h** с дополнительной табличкой, на которой указана буква В: категория туннелей **В***; Запрещено движение транспортных средств, перевозящих опасные грузы, представляющие очень большую опасность взрыва в соответствии с подразделом 1.9.5.2 приложения А к ДОПОГ, для перевозки которых требуется размещение маркировки в виде табличек оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2 приложения А к ДОПОГ;
- **знак С, 3^h** с дополнительной табличкой, на которой указана буква С: категория туннелей **С***; Запрещено движение транспортных средств, перевозящих опасные грузы, представляющие большую или очень большую опасность взрыва либо опасность выброса большого количества токсичного вещества в соответствии с подразделом 1.9.5.2 приложения А к ДОПОГ, для перевозки которых требуется размещение маркировки в виде табличек оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2 приложения А к ДОПОГ;
- **знак С, 3^h** с дополнительной табличкой, на которой указана буква D: категория туннелей **D***; Запрещено движение транспортных средств, перевозящих опасные грузы, представляющие большую или очень большую опасность взрыва либо опасность выброса большого количества токсичного вещества, либо опасность крупного пожара в соответствии с подразделом 1.9.5.2 приложения А к ДОПОГ, для перевозки которых требуется размещение маркировки в виде табличек оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2 приложения А к ДОПОГ;
- **знак С, 3^h** с дополнительной табличкой, на которой указана буква E: категория туннелей **E***; Запрещено движение транспортных средств, перевозящих любой вид опасных грузов, для которых требуется размещение маркировки в виде табличек оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2 приложения А к ДОПОГ, за исключением грузов, на которые не распространяются какие-либо ограничения на проезд через туннели в соответствии с подразделом 1.9.5.2 приложения А к ДОПОГ.

* Для целей ограничений на проезд транспортных средств, перевозящих опасные грузы, через автодорожные туннели, в соответствии с положениями раздела 1.9.5 приложения А к ДОПОГ туннели следует классифицировать по категориям А, В, С, D или E. Для туннелей, отнесенных к категории А, никакие запрещения не устанавливаются.

- b) **Знак С, 3^М "ЗАПРЕЩЕНО ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ВЗРЫВЧАТЫЕ ИЛИ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ВЕЩЕСТВА СВЫШЕ ОПРЕДЕЛЕННОГО КОЛИЧЕСТВА "**, описание которого приводится в Европейском соглашении 1971 года, дополняющем Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, должен использоваться для запрещения въезда транспортных средств, определенных в статье 1 а) ДОПОГ и перевозящих опасные грузы класса 1, класса 2, классифицируемые как легковоспламеняющиеся, класса 3, за исключением отнесенных к Группе упаковки III, класса 4.1, классифицируемые как самореактивные, и класса 5.2 согласно ДОПОГ, при условии, что для перевозки соответствующих грузов на транспортных средствах требуется устанавливать таблички оранжевого цвета согласно положениям раздела 5.3.2 приложения А.

С 1 января 2010 года этот знак не должен быть использован для обозначения запрещения в туннелях.

- c) **Знаки D, 10^а, D, 10^б и D, 10^с "ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ"**, описание которых приводится в Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, следует использовать без дополнительной таблички для указания обязательного направления движения всех транспортных средств, определенных в статье 1 а) ДОПОГ и перевозящих опасные грузы, определенные в статье 1 б) ДОПОГ, для перевозки которых на транспортных средствах требуется размещать таблички оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2 приложения А к ДОПОГ.

В случае обязательных направлений, предписываемых для конкретных опасных грузов или в определенные периоды (например, в часы пик) либо для транзитных перевозок, этот знак должен использоваться с дополнительной табличкой, на которой должен быть указан характер обязанности точно так же, как указывается характер запретов, когда используется знак С, 3 h."
