



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.1  
20 April 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Сорок девятая сессия

Женева, 27-30 июня 2006 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ СР.1

Повышение безопасности велосипедов, мотоциклов и мопедов

Записка секретариата

Внимание членов WP.1 обращается на проект рекомендации по безопасности велосипедов, мотоциклов и мопедов, который был пересмотрен небольшой группой в составе Соединенных Штатов Америки (председатель), ФЕМА, МФМ и МАЗМ и в котором учтены замечания, изложенные на сорок восьмой сессии. После принятия этого проекта WP.1 он будет включен в главу 6 новой структуры СР.1, озаглавленную "Особые правила применительно к двухколесным транспортным средствам" (см. ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.2).

## **Глава 6            Особые правила применительно к двухколесным транспортным средствам**

### **6.1                Велосипеды**

Велосипеды все чаще используются не только как перевозочные средства, вместо механических транспортных средств, но и для целей активного отдыха.

Центральные и местные органы власти многих стран в добровольном порядке осуществляют стратегии стимулирования более широкого использования велосипедов, руководствуясь не только общими соображениями охраны окружающей среды, в частности борьбы с загрязнением воздуха, но и задачами здравоохранения.

Вместе с тем участники дорожного движения данной категории весьма часто становятся жертвами ДТП, так как из-за отсутствия специальных полос движения на дорогах им приходится вливаться в общий транспортный поток и перемещаться с учетом общих условий движения, например при пересечении перекрестков. Поэтому важно повысить безопасность этих участников дорожного движения на основе принятия конкретных мер либо использования соответствующих объектов инфраструктуры.

#### **6.1.1            Технические аспекты**

##### **6.1.1.1        Видимость велосипедов в ночное время (2.1)**

В дополнение к предписаниям об оснащении велосипедов, содержащимся в Венской конвенции о дорожном движении 1968 года (пункт 1 статьи 33), следует принять дополнительные меры для улучшения их видимости, а также видимости пользующихся ими лиц в ночное время.

##### **6.1.1.1.1      Оснащение велосипеда**

Без ущерба для действующего национального законодательства, касающегося обычного освещения транспортных средств, такие транспортные средства должны быть оснащены

спереди: светоотражателем белого цвета;

по бокам: светоотражателями автожелтого цвета, укрепленными на спицах колес, либо светоотражающими устройствами, образующими замкнутый круг;

на педалях: белыми, желтыми либо автожелтыми светоотражателями, позволяющими четко идентифицировать присутствие велосипедиста и следить за его передвижением.

#### 6.1.1.1.2 Оснащение велосипедиста

Велосипедистам **рекомендуется** носить одежду светлого цвета со светоотражающими **элементами** [...] с целью улучшения их видимости и **облегчения** их идентификации другими участниками дорожного движения.

#### 6.1.1.2 Обозначение прицепов, буксируемых велосипедами (2.3)

Если велосипед буксирует прицеп, то на задней части прицепа должно устанавливаться светоотражающее приспособление красного цвета, и, кроме того, если задний огонь велосипеда закрыт прицепом или выключен, то на задней части прицепа должен устанавливаться красный огонь.

### 6.1.2 **Особые правила**

#### 6.1.2.1 Использование защитных шлемов велосипедистами (3.4)

Велосипедистов следует поощрять к использованию надлежащего шлема, независимо от того, управляют ли они велосипедом либо являются пассажирами.

#### 6.1.2.2 Предохранительное светоотражающее устройство

Для создания защитной зоны между велосипедистом и другими участниками дорожного движения рекомендуется оснащать велосипед приспособлением, называемым "предохранительное светоотражающее устройство".

Все вышеупомянутые приспособления следует охарактеризовать в рамках ознакомительных или информационно-просветительных кампаний, нацеленных на пользователей, в частности на школьников. Следует проводить надлежащие проверки, с тем чтобы обеспечить соответствие оснащения велосипедов этим правилам, в частности тем из них, которые касаются освещения и видимости, а также следует предусмотреть надлежащие санкции на тот случай, если они не соответствуют этим требованиям.

## 6.2 Двухколесные транспортные средства с двигателем

### 6.2.1 Введение

Официальная статистика ДТП свидетельствует о том, что обычно водители мотоциклов и мопедов попадают в дорожно-транспортные происшествия чаще, чем участники дорожного движения других категорий. Глубокие исследования причин таких дорожно-транспортных происшествий дают представление об обстоятельствах, обуславливающих их столь высокую частотность.

**Вероятность попадания водителей мотоциклов в ДТП со смертельным исходом или с ранениями является более высокой, чем в случае водителей других транспортных средств. И хотя соответствующие статистические данные в разных странах различаются, мотоциклы попадают в ДТП с участием другого транспортного средства примерно в 50% случаев. Одно из недавно проведенных в Европе исследований по вопросу о ДТП с участием мотоциклов<sup>1</sup> подтвердило сделанные в ходе другого всестороннего исследования выводы о том, что наиболее важной причиной ДТП с участием нескольких транспортных средств является ошибка водителя мотоцикла или другого транспортного средства.**

Для эффективного сокращения числа ДТП с участием мотоциклов и мопедов и количества погибающих и получающих ранение в результате этих ДТП лиц следует разработать и реализовать комплексные программы обеспечения безопасности пользователей мотоциклов и

---

<sup>1</sup> Всестороннее исследование ДТП с участием мотоциклов (MAIDS).

мопедов. Ниже приведены рекомендации, основанные на оптимальной практике, которая сложилась в течение ряда лет. [...]

Одни рекомендации касаются водителей, а другие - дорожных условий. И хотя некоторые из них затрагивают транспортные средства, т.е. мотоциклы или мопеды, они всесторонне не рассматриваются, поскольку включены в другие правила и рекомендации и анализ ДТП показывает, что ДТП крайне редко происходят по техническим причинам, а в основном обусловлены непроведением своевременного технического обслуживания и, в частности, износом шин.

#### 6.2.1.1 Водительские удостоверения и выдача разрешений на управление мопедами и мотоциклами

Водительское удостоверение позволяет компетентным органам осуществлять контроль за лицами, получающими право управлять транспортным средством. Оно также служит средством проверки наличия у водителя достаточных знаний в области правил дорожного движения, а также контроля за техническим состоянием транспортного средства.

В течение ряда лет апробировались различные стратегии выдачи разрешений на эксплуатацию мотоциклов, которые привели к неоднозначным результатам. Подробные исследования дорожно-транспортных происшествий свидетельствуют о том, что одним из ключевых элементов безопасного управления мотоциклом или мопедом служит опыт водителя. Анализ показывает, что успешное прохождение программы подготовки водителя эквивалентно наличию у него опыта вождения до шести месяцев. Сделанные в результате этого анализа выводы стимулировали более широкое использование системы поэтапной выдачи разрешений.

Европейский опыт сводится к тому, что молодые участники дорожного движения обычно начинают с использования велосипеда и затем переходят к эксплуатации мопеда, а позднее - мотоцикла или легкового автомобиля. В тех странах, где климат благоприятствует использованию двухколесных транспортных средств, мопеды рассматриваются в качестве особой формы велосипеда, а также первого шага на пути к использованию механических транспортных средств. В таких странах

эксплуатация мопеда разрешена с 14 лет и требования о получении водительского удостоверения, если они вообще существуют, сводятся к прохождению теоретического теста по правилам дорожного движения.

Что касается мотоциклов, то существует тенденция к поэтапному переходу к более мощным транспортным средствам. Так, в Европе водителю-ученику в течение первых двух лет разрешается использовать мотоциклы ограниченной мощности, после чего они получают право управлять более мощным транспортным средством. Если исходить из того, что основное значение имеет опыт, то переход от одной категории мотоцикла к другой должен обуславливаться не столько успешной сдачей последующих экзаменов, сколько стажем вождения мотоцикла.

Аналогичным образом в некоторых странах водителям легковых автомобилей разрешается использовать водительское удостоверение для управления мотоциклами определенного класса, поскольку эти люди обладают достаточным опытом пользования дорогой. На практике такие водители обычно проходят определенную подготовку с целью ознакомления с особенностями управления мотоциклом. *(Секретариат считает, что данный подпункт следует перенести в пункт 6.2.2.2, так как он касается только мотоциклов.)*

Выбор системы выдачи водительских удостоверений мотоциклистам в каждой стране зависит от многочисленных факторов, и опыт показывает, что ни одно из решений не может рассматриваться как более эффективное, чем другие. Руководствоваться следует тем принципом, что специализированная подготовка должна дополнять общее обучение по безопасности дорожного движения и что постепенно должен осуществляться переход к использованию более сложных и мощных транспортных средств. Это означает, что получение удостоверения все чаще увязывается с системой подготовки водителя. *(См. замечание выше.)*

#### 6.2.1.2 Обучение водителей

Весьма важное значение имеет первоначальное обучение водителей (до выдачи им водительского удостоверения). Такое обучение должно быть доступным и удобным. Его следует проводить по согласованной учебной программе. Квалифицированные услуги профессиональных инструкторов должны предоставляться в соответствии с согласованным

стандартом, причем эти инструкторы во всех случаях должны быть опытными мотоциклистами. Помимо обучения надлежащим навыкам управления транспортным средством, в рамках программы подготовки водителей следует также уделять внимание информированию о факторах риска и о возможностях предотвращения дорожно-транспортных происшествий, а также о важном значении адекватного поведения водителя, его правильном отношении к дорожной ситуации и о вытекающих из этого последствиях.

Цель первоначальной подготовки водителя должна состоять в привитии ему необходимых навыков и знаний, которые позволили бы ему не только получить водительское удостоверение, но и безопасно и ответственно управлять транспортным средством в условиях дорожного движения. Поэтому система сдачи экзаменов на получение водительского удостоверения должна быть направлена на оценку степени владения водителем необходимыми навыками и знаниями, позволяющими безопасно и ответственно управлять транспортным средством.  
*(Секретариат считает, что данный пункт следует либо перенести в пункт 6.2.2.2, если он касается только мотоциклов, либо соответствующим образом скорректировать, с тем чтобы в нем упоминались также мопеды.)*

#### 6.2.1.3 Защитное снаряжение

**От водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов следует требовать использования защитных шлемов, и их надлежит стимулировать к использованию следующего **дополнительного** защитного снаряжения:** надлежащей одежды, включая перчатки, ботинки, длинные брюки и прочные куртки с длинными рукавами, а также средств защиты глаз и лица.

*(Секретариат считает, что данный пункт следует исключить, так как его содержание отражено также в соответствующих разделах, касающихся мопедов и мотоциклов.)*

#### 6.2.1.4 Кампании по безопасности дорожного движения

Кампании информирования общественности позволяют оказывать воспитательное воздействие на водителей мотоциклов и мопедов, а также на других автолюбителей и участников дорожного движения. В ходе

таких кампаний основное внимание следует уделять проблемам обеспечения четкой видимости водителя мотоцикла или мопеда и повышения осведомленности автомобилистов/других участников дорожного движения относительно мотоциклов **и мопедов**. В рамках этих программ надлежит освещать следующие темы: использование ходовых огней [...] в дневное время; ношение одежды ярких цветов и применение светоотражающих материалов на одежде водителей мотоциклов **и мопедов**, которые четко видимы в дневное и ночное время суток, а также использование **ими защитных** шлемов; выбор положения мотоцикла на полосе движения [...] позволяет улучшить его видимость; причины, в силу которых автомобилисты не видят мотоциклы **и мопеды**; и в особенности средства повышения осведомленности автомобилистов и других участников дорожного движения относительно **водителей мотоциклов и мопедов**. **Независимо от законодательства, действующего в конкретной стране, и в дополнение к правоприменительным стратегиям (см. пункт 6.2.1.5 ниже) следует стимулировать проведение кампаний по безопасности дорожного движения с целью воспитания и поощрения водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов к использованию ими защитных шлемов и дополнительного защитного оборудования.** *(Данный пункт был скорректирован секретариатом, с тем чтобы в нем упоминались также и мопеды.)*

#### 6.2.1.5

##### Правоприменение

Как и в случае других усилий по обеспечению безопасности дорожного движения, важная роль в обеспечении безопасности мотоциклов и мопедов отводится сотрудникам правоприменительных органов. Обеспечение выполнения предписаний о выдаче водительских удостоверений, законов, регулирующих дорожное движение и порядок эксплуатации мотоциклов, имеет одинаковое значение в случае как двухколесных, так и четырехколесных транспортных средств. Помимо обеспечения выполнения правил и положений по безопасности дорожного движения, правоприменению отводится важная роль в надлежащем расследовании дорожно-транспортных происшествий и в поддержании системы отчетности, документально подтверждающей ДТП. Такая система отчетности может использоваться для определения тех программ и стратегий, которые необходимы для повышения безопасности мотоциклов и мопедов. Правоприменение может



содействовать также информированию и воспитанию общественности в целях повышения безопасности мотоциклов и мопедов.

#### 6.2.1.6 Инфраструктура

Одним из решающих элементов любой программы ограничения дорожно-транспортных происшествий являются технические средства регулирования дорожного движения. Компетентным органам, отвечающим за регулирование дорожного движения, следует осознавать потребности мотоциклистов как пользователей дороги, а также характерные для них особенности и степень их уязвимости. Следует разрабатывать стратегии проектирования и установки таких средств, используемых на дорогах и обочинах дорог, как дорожные знаки и сигналы, а также дорожная разметка и маркировка. Мероприятия по техническому обслуживанию и ремонту дорог следует проводить с учетом эксплуатации мотоциклов и мопедов; кроме того, надлежит использовать в первую очередь те средства, которые способствуют смягчению последствий столкновения мотоцикла или мопеда с барьером безопасности.

Следует стимулировать разработку комплексных национальных стратегий для использования компетентными органами, отвечающими за строительство и техническое обслуживание дорог, с целью усовершенствования дорожной инфраструктуры таким образом, чтобы [...].

### 6.2.2 **Рекомендации по повышению безопасности водителей мопедов и мотоциклов приводятся ниже.**

#### 6.2.2.1 Особые правила, касающиеся мопедов

##### 6.2.2.1.1 Технические аспекты (3.5)

##### 6.2.2.1.1.1 *Видимость в ночное время*

Без ущерба для действующего национального законодательства в области обычного освещения мопеды должны оснащаться боковой сигнализацией, представляющей собой либо светоотражающие приспособления автожелтого цвета, либо светоотражающий материал, нанесенный на боковины шин по всему обводу.

[...]

**На любых задних регистрационных знаках, предназначенных для этих транспортных средств, следует использовать светоотражающий материал [...].**

6.2.2.1.1.2 *Характеристики*

Переоборудование мопедов, ведущее к изменению их технических характеристик и степени безопасности их эксплуатации, запрещается. [...]

**Следует также запретить использование и продажу устройств, допускающих такие изменения, и следует предусмотреть возможность проведения соответствующих проверок и применения надлежащих санкций.**

6.2.2.1.1.3 *Прицепы*

В тех случаях, когда прицепы допускаются национальным законодательством,

- a) они должны быть сконструированы таким образом, чтобы состав транспортных средств обеспечивал достаточную безопасность эксплуатации (скорость, видимость, торможение);
- b) прицепы, буксируемые мопедами, должны быть оснащены сзади красным светоотражающим приспособлением. Если красный фонарь мопеда закрывается прицепом и/или находящимся на нем грузом, то на прицепе сзади должен быть установлен красный фонарь;
- c) если на мопеде имеется регистрационный знак, который закрывается прицепом и/или находящимся на нем грузом, то регистрационный знак с нанесенным на нем регистрационным номером должен быть помещен на задней части прицепа.

6.2.2.1.2 *Правила, касающиеся использования мопедов (3.5)*

- a) Водители мопедов должны быть не моложе 14 лет.

- b) Правительствам рекомендуется поощрять обучение водителей мопедов.
- c) От водителей и пассажиров мопедов в обязательном порядке должно требоваться использование официально утвержденного защитного шлема при всех обстоятельствах, **как это уже предписано Европейским соглашением, дополняющим Венскую конвенцию о дорожном движении (см. статью 27)**. *(Дополнение, предложенное секретариатом.)*
- d) Должно рекомендоваться и поощряться ношение одежды светлого цвета или использование светоотражающих и флуоресцентных приспособлений на одежде, в частности при движении в ночное время либо в условиях ограниченной видимости.

#### 6.2.2.1.3

#### Безопасность пользователей мопедов

Следует поощрять организацию кампаний информирования общественности по проблемам безопасности дорожного движения, поскольку они позволяют проводить воспитательную работу среди водителей мопедов, а также других автомобилистов и участников дорожного движения. В рамках таких кампаний основное внимание следует уделять проблемам видимости водителей и повышению осведомленности автомобилистов/других участников дорожного движения относительно мопедов. *(Секретариат считает, что данный подпункт следует исключить, так как он уже охвачен в пункте 6.2.1.4.)*

**В национальном законодательстве должно содержаться обязательное требование об управлении мопедами в дневное время с включенными огнями ближнего света фар либо ходовыми огнями.**  
*(Дополнение, предложенное секретариатом.)*

6.2.2.2 **Особые правила, касающиеся мотоциклов**

6.2.2.2.1 Технические аспекты (3.6)

6.2.2.2.1.1 *Видимость*

В дополнение к обязательным устройствам освещения и световой сигнализации, предписанным Конвенцией о дорожном движении 1968 года:

а) Мотоциклы **могут быть** оборудованы следующими дополнительными устройствами:

*(Примечание: В Правилах № 53 ЕЭК ООН данное требование является факультативным, поскольку не было установлено, что оно позволяет повысить безопасность мотоциклов.)*

- аварийным сигналом;
- передней и задней противотуманной фарами;
- [...]

Следует поощрять установку этих устройств, которая должна осуществляться согласно соответствующим предписаниям Правил № 53, прилагаемых к Соглашению 1958 года.

б) Регистрационный знак должен (регистрационные знаки должны) быть светоотражающим(и). [...]

6.2.2.2.1.2 *Обзорность*

На мотоциклах должно быть установлено по меньшей мере одно зеркало заднего вида.

6.2.2.2.1.3 *Защитные устройства и их использование*  
[...]

**Для каждого пассажира следует предусмотреть отдельное сиденье и опоры для ног.**

**От водителей и пассажиров мотоциклов должно требоваться использование официально утвержденных защитных шлемов, как это уже предписано Европейским соглашением, дополняющим Венскую конвенцию о дорожном движении (см. статью 27).**  
*(Дополнение, предложенное секретариатом.)*

**Кроме того, их следует поощрять к использованию следующего защитного оборудования: [...] надлежащей одежды, включая перчатки, ботинки, длинные брюки и прочные куртки с длинными рукавами, а также средств защиты глаз и лица.**

#### 6.2.2.2.1.4 *Прицепы*

В тех случаях, когда прицепы допускаются национальным законодательством:

- a) они должны быть такими, чтобы состав транспортных средств обеспечивал достаточную безопасность эксплуатации (скорость, видимость, торможение);
- b) прицепы, буксируемые мотоциклами, должны быть оснащены сзади красным светоотражающим приспособлением. Если красный фонарь мотоцикла закрывается прицепом и/или находящимся на нем грузом, то на прицепе сзади должен быть установлен красный фонарь;
- c) **Если задний регистрационный знак закрывается прицепом или находящимся на нем грузом, то регистрационный знак с нанесенным на него регистрационным номером должен быть помещен на задней части прицепа.**  
[...]

#### 6.2.2.2.2 Правила, касающиеся использования мотоциклов (3.6)

##### 6.2.2.2.2.1 *Требования, предъявляемые к водителям*

Кандидат на получение удостоверения на право управления мотоциклом должен для получения такого удостоверения после завершения соответствующей подготовки успешно сдать как теоретические, так и практические экзамены. Обучение кандидатов на получение

удостоверения на право управления мотоциклом должно быть доступным и удобным. Оно должно проводиться в соответствии с согласованной программой квалифицированными и опытными инструкторами.

В отношении пользования мощными мотоциклами, удовлетворяющими определению, принятому на национальном/международном уровне, должны применяться условия о:

- соответствии требованиям прогрессивной системы выдачи удостоверений сообразно с приобретением надлежащих навыков и опыта управления вначале мотоциклом меньшей мощности либо
- соответствии требованиям относительно минимального возраста и прохождения необходимой подготовки для сдачи экзамена надлежащего уровня.

#### 6.2.2.2.2 *Безопасность мотоциклистов*

Следует поощрять организацию кампаний информирования общественности по проблемам безопасности дорожного движения, поскольку они позволяют проводить воспитательную работу среди водителей мотоциклов, а также других автомобилистов и участников дорожного движения. В рамках этих кампаний надлежит освещать следующие темы: использование ходовых огней на мотоциклах в дневное время; ношение одежды ярких цветов, применение светоотражающих материалов на одежде водителей мотоциклов, а также использование мотоциклетных шлемов, которые четко видимы в дневное и в ночное время суток; выбор положения мотоцикла на полосе движения, которое позволяет улучшить его видимость; причины, в силу которых автомобилисты не видят мотоциклы; и в особенности средства повышения осведомленности автомобилистов и других участников дорожного движения относительно мотоциклистов. **Кроме того, независимо от конкретных законов или правил, следует стимулировать проведение кампаний по информированию общественности с целью воспитания и поощрения водителей и пассажиров мотоциклов к использованию ими защитных шлемов и другого защитного оборудования.**

*(Секретариат считает, что весь этот подпункт следует исключить, поскольку он уже отражен в пункте 6.2.1.4.)*

Как и в случае других усилий по обеспечению безопасности дорожного движения, важная роль в обеспечении безопасности мотоциклов отводится сотрудником правоприменительных органов. Обеспечение выполнения предписаний о выдаче водительских удостоверений, законов, регулирующих дорожное движение и порядок эксплуатации мотоциклов, имеет одинаковое значение в случае как двухколесных, так и четырехколесных транспортных средств. Правоприменение также имеет большое значение для расследования дорожно-транспортных происшествий с участием мотоциклов и для документального подтверждения ДТП, а также для использования соответствующих данных с целью повышения безопасности мотоциклов.

Компетентным органам, отвечающим за регулирование дорожного движения, следует осознавать потребности мотоциклистов как пользователей дороги, а также характерные для них особенности и степень их уязвимости. Следует разрабатывать стратегии проектирования и установки таких средств, используемых на дорогах и обочинах дорог, как дорожные знаки и сигналы, а также дорожная разметка и маркировка.

**Всем странам следует ввести обязательное требование об управлении мотоциклами и мопедами в дневное время с включенными огнями ближнего света фар либо ходовыми огнями, как это уже требуется статьей 32.6 Венской конвенции о дорожном движении.**  
*(Изменения, предложенные секретариатом.)*

-----