


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Рабочая группа по безопасности
дорожного движения**
Шестидесятая сессия

Женева, 27–30 сентября 2010 года

**Доклад Рабочей группы по безопасности дорожного
движения о работе ее шестидесятой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	3
II. Введение	3–7	3
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	8	5
IV. Утверждение доклада о работе пятьдесят девятой сессии (пункт 2 повестки дня).....	9	5
V. Информация о деятельности, представляющей интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня).....	10–60	5
VI. Конвенция о дорожном движении 1968 года (пункт 4 повестки дня).....	61–62	15
VII. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года (пункт 5 повестки дня).....	63	15
VIII. Сводная резолюция о дорожном движении (пункт 6 повестки дня).....	64–68	15
A. Многопрофильное исследование аварий	64–66	15
B. Взаимное признание международных сертификатов технического осмотра.....	67–68	16
IX. Выборы должностных лиц (пункт 7 повестки дня).....	69	16

X.	Совместное заседание с Рабочей группой по автомобильному транспорту (пункт 8 повестки дня)	70–71	17
XI.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)	72–76	17
XII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня).....	77–78	18

I. Участники

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою шестидесятую сессию в Женеве 27–30 сентября 2010 года под председательством г-жи Лучианы Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Азербайджана, Бельгии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Румынии, Соединенных Штатов Америки, Туниса (в качестве наблюдателя), Турции, Узбекистана, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии.

2. На сессии также были представлены Европейская комиссия (ЕК) и следующие неправительственные организации: Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Фонд ФИА, Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения, Институт по изучению проблем дорожного движения (ИРТЕ), Международная федерация пешеходов (МФП), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), Ассоциация японских предприятий автомобильной промышленности (АЯПАП-Европа), Международный туристский альянс и Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА) и общество "Лазер-Европа".

II. Введение

3. Директор Отдела транспорта г-жа Э. Мольнар приветствовала участников и поблагодарила все делегации, которые заявили о своей поддержке празднования шестидесятилетия деятельности в области безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций. Отмечая, что за шесть десятилетий существования Рабочая группа доказала свою полезность в деле повышения безопасности дорожного движения во всем мире, она подчеркнула, что WP.1 предстоит сыграть важную роль и в седьмом десятилетии, которое совпадает с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, провозглашенным Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций. Г-жа Мольнар также обобщила наиболее важные события, произошедшие в рамках Рабочей группы с момента ее предыдущей сессии, включая опубликование секретариатом Сводных резолюций о дорожном движении (СР.1) и о дорожных знаках и сигналах (СР.2), а также доклад и рекомендации проекта ЮНДА в отношении установления целевых показателей безопасности дорожного движения.

4. Говоря о предстоящей работе, г-жа Мольнар отметила ряд потенциально "новых" вопросов, представляющих большой интерес. К ним относятся:

а) безопасность на железнодорожных переездах: вопрос, который, вероятно, целесообразно рассмотреть для разработки надлежащей практики и, возможно, создания многопрофильной группы экспертов из учреждений, отвечающих за дорожную инфраструктуру, безопасность дорожного движения и железные дороги;

б) многопрофильное исследование аварий (МПИА): в ряде стран такой механизм уже действует. Эти страны предпринимают усилия в целях выявления причин дорожно-транспортных происшествий, с тем чтобы обеспечить

принятие наиболее подходящих контрмер. По всей видимости, неслучайно, что страны, в которых существуют такие структуры, имеют одни из самых высоких показателей безопасности дорожного движения.

5. Учитывая разнообразие и важное значение вопросов, рассмотренных Рабочей группой, г-жа Мольнар предложила делегациям обсудить возможность проведения следующей сессии(й) в виде модулей, посвятив, например, первый день теме А, а второй – теме В.

6. Г-н М. Адамантиадис, руководитель Секции по облегчению перевозок и экономике транспорта, проинформировал Рабочую группу об успешном осуществлении совместной инициативы Международной федерации баскетбола (ФИБА) и Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), в результате которой в рамках организованного ФИБА чемпионата мира 2010 года (Стамбул, 28 августа – 12 сентября 2010 года) была проведена глобальная информационно-просветительская кампания по безопасности дорожного движения под лозунгом "Мы играем и водим строго по правилам". Эта кампания, которую решительно поддержали также турецкая и испанская федерации баскетбола и Турецкая национальная полиция и в которой приняли участие различные средства массовой информации, внесла неоценимый вклад в глобальное распространение основных идей безопасности дорожного движения. Она проводилась с использованием таких пропагандистских материалов, как видеоклипы, плакаты, проспекты и брошюры. Многие игроки, участвовавшие в этих соревнованиях, подписали Декларацию по безопасности дорожного движения, а ФИБА направила в адрес ЕЭК ООН предложение выступить в 2010 году на ее Всемирном конгрессе. Кроме того, состоялось несколько пресс-конференций, на которых присутствовало большое число журналистов. В целом в ходе этой кампании была проделана большая работа по повышению осведомленности путем вовлечения общественности, прежде всего молодежи, спортсменов и болельщиков, в дело обеспечения безопасности дорожного движения и поощрения соблюдения правил. Была выражена надежда на то, что такое партнерство ЕЭК ООН–ФИБА продолжится и будет укрепляться и впредь, и Рабочую группу проинформировали о том, что секретариат получил положительные отклики от своих партнеров в области безопасности дорожного движения по всему миру и что уже высказываются конкретные предложения и идеи в отношении последующей деятельности. Более подробную информацию можно получить по адресу: http://www.unece.org/trans/events/2010/FIBA2010_RoadSafetyCampaign.html.

7. Г-н М. Адамантиадис также проинформировал Рабочую группу о проведении совместно ЕЭК ООН и Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) Конференции по повышению безопасности дорожного движения в регионе ОЧЭС, которая состоится в Янине, Греция, 18 и 19 ноября 2010 года, под председательством Греции – нынешнего председателя ОЧЭС. Организованная при любезном содействии и спонсорской поддержке Янинской палаты и Ассоциации транспортных палат Греции под эгидой Министерства инфраструктуры, транспорта и сетей сообщения Греции, эта конференция, как ожидается, будет способствовать реализации целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе ОЧЭС и станет форумом для обсуждения осязаемых результатов, полученных в рамках недавно заверченного проекта ЕЭК ООН по теме "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий". Эта конференция, на которую были приглашены делегаты Рабочей группы, среди других главных целей должна стать платформой для обсуждения экспертами из

стран – участниц ОЧЭС мер по повышению безопасности дорожного движения и обмену передовым опытом. Кроме того, участие в ней высокопоставленных международных и европейских представителей основных заинтересованных сторон будет способствовать дальнейшему повышению уровня информированности по вопросам безопасности дорожного движения в регионе. Более подробную информацию о Конференции можно получить по адресу: http://www.unecce.org/trans/roadsafe/conf_ioaninna.html.

III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

8. Повестка дня была утверждена без изменений.

IV. Утверждение доклада о работе пятьдесят девятой сессии (пункт 2 повестки дня)

9. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей пятьдесят девятой сессии с поправкой в пункте 12 с), в котором должно быть указано "14" октября вместо "18" октября.

V. Информация о деятельности, представляющей интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)

10. Национальные делегации и представители международных организаций проинформировали Рабочую группу о последних изменениях в своих странах или областях компетенции.

11. Представитель Европейской комиссии проинформировал WP.1 о руководящих принципах Европейского союза в области безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы.

12. Несмотря на достигнутый значительный прогресс, безопасность дорожного движения продолжает оставаться важным вопросом. В прошлом году на европейских дорогах погибло более 35 000 человек, в результате чего предполагаемые экономические издержки для общества составили 130 млрд. евро.

13. Посредством осуществления своей программы действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы Комиссия стремится сократить число жертв на дорогах в два раза. Эта программа предусматривает семь стратегических целей:

- a) повышение уровня просвещения и подготовки участников дорожного движения;
- b) обеспечение более тщательного соблюдения правил дорожного движения;
- c) создание более безопасной дорожной инфраструктуры;
- d) повышение безопасности автотранспортных средств;
- e) поощрение использования современных технологий для повышения безопасности дорожного движения;
- f) повышение качества чрезвычайной помощи и обслуживания в посттравматический период;

г) защита уязвимых участников дорожного движения.

14. Важной общей особенностью мероприятий, планируемых для достижения этих целей, станет использование новых технологий, что может предполагать: обязательную установку с 2012 года электронных систем контроля стабильности на всех новых транспортных средствах, обязательную установку с 2013 года опережающих систем аварийного торможения и систем предупреждения о выходе из полосы движения на большегрузных транспортных средствах (БТС) и междугородных автобусах, а также обязательное оснащение специализированных транспортных средств, таких как школьные автобусы, алкогольными блокираторами.

15. Другими важными элементами станет повышение эффективности работы служб первой помощи и аварийно-спасательных служб, а также уровня информированности участников дорожного движения посредством проведения ежегодных мероприятий, таких как Европейский день безопасности дорожного движения (13 октября 2010 года). Кроме того, особое внимание будет уделяться таким уязвимым участникам дорожного движения, как мотоциклисты. Директивой о порядке выдачи водительского удостоверения предусматривается, чтобы в будущем для получения разрешения на эксплуатацию мотоциклов большой мощности необходимо будет пройти дополнительную подготовку и иметь большой опыт.

16. Помимо сокращения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий Комиссия также стремится снизить число случаев травматизма. Первым шагом в этом направлении было бы согласование единого определения серьезных и незначительных телесных повреждений. Как только это будет сделано, Комиссия предложит также целевой показатель снижения травматизма.

17. Представитель Чешской Республики проинформировал WP.1 о трех проектах информирования водителей, которые были осуществлены в его стране в период 2005–2010 годов под эгидой Министерства транспорта. Их целью была подготовка всеобъемлющей и взаимно интерактивной системы, рассчитанной на водителей и обеспечивающей предотвращение дорожно-транспортных происшествий в Чешской Республике. В период 2005–2007 годов осуществлялся проект "ТВИСТ" ("Разумное и тактичное вождение"), целью которого было создание новой системы подготовки молодых водителей и профессиональных водителей различных категорий. Эта система, среди прочего, позволила улучшить практическую подготовку выпускников школ вождения, значительно уменьшить масштабы коррупции и сократить число дорожно-транспортных происшествий по вине профессиональных водителей. В 2007–2010 годах осуществлялся проект "СВИНГ" ("Безопасность во всем") для разработки всеобъемлющей и содержательной концепции и решения проблемы отдельных участников дорожного движения. Результаты/достижения в рамках этого проекта помогут органам государственной власти в выполнении возложенных на них функций в деле обеспечения надежного и безопасного дорожного движения. Проводившая этот проект группа сосредоточила свое внимание на разработке системы стимулирующих санкций, материалов для оценки экономических последствий отдельных дорожно-транспортных происшествий в общей системе предотвращения дорожно-транспортных происшествий с участием водителей всех категорий. В рамках проекта "ТАНГО" ("Организация экзаменов по теории и практике вождения"), осуществлявшегося в 2009–2010 годах, разрабатывались структура и порядок функционирования (включая методологию и экономические принципы деятельности) экзаменуемой организации. Опыт показывает, что в странах с хорошими показателями безопасности дорожного движения требования к за-

ключительному экзамену и уровень его организации оказывают важное позитивное воздействие на качество обучения будущих водителей. Наличие такой специализированной организации положительно повлияет на водителей и, следовательно, на уровень безопасности дорожного движения. Предлагаемые решения нацелены на существенное сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, а также на повышение качества услуг, предоставляемых населению. С подробной информацией об этих трех проектах можно ознакомиться по адресу: www.azin.cz/road-safety.htm и www.studiotwist.eu. Делегации Чешской Республики было предложено подготовить для шестьдесят первой сессии подробный доклад о практических выгодах и воздействии этих проектов.

18. Представитель Эстонии сообщил WP.1 о повышении уровня безопасности дорожного движения в своей стране, при этом значительное улучшение имело место в 2009 году, когда были достигнуты цели, поставленные как в национальном, так и в общеевропейском масштабе. В 2009 году на дорогах Эстонии было зарегистрировано 100 смертельных случаев (75 погибших на 1 млн. жителей). Целью национальной программы "Видение-100" является снижение смертности в 2015 году до уровня менее 100 человек.

19. К числу основных причин повышения безопасности дорожного движения в последнее время относятся сокращение числа дорожно-транспортных происшествий и количества погибших в результате действий пьяных водителей и более широкое использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Эти тенденции являются следствием проведения просветительных кампаний в сочетании с надзором со стороны полиции.

20. Благодаря стимулированию использования отражателей повысился также уровень безопасности пешеходов. И хотя общее число происшествий с участием пешеходов уменьшилось на четверть, а число погибших в дорожно-транспортных происшествиях – на треть, считается, что проблема безопасности других уязвимых участников дорожного движения, таких как велосипедисты и водители мопедов, все еще не решена. Новый Закон о дорожном движении, в котором особое внимание уделяется безопасности этих категорий участников дорожного движения, вступит в силу 1 января 2011 года. Хотя на основные национальные дороги Эстонии приходится в целом около 3% всей дорожной сети страны, на них регистрируются шестая часть всех телесных повреждений и более трети всех случаев гибели людей.

21. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях за последние 12 месяцев (сентябрь 2009 года – август 2010 года) составляет 69 человек на 1 млн. жителей. Если эта тенденция во второй половине года сохранится, то можно ожидать дальнейшего повышения уровня безопасности дорожного движения.

22. Представитель Германии проинформировал WP.1 о том, что в 2005 году была создана правовая основа для осуществления в федеральных землях Германии экспериментального проекта под названием "Вождение с сопровождением с 17 лет". С тех пор эта экспериментальная схема применяется во всех федеральных землях. Минимальный возраст, с которого можно получить водительское удостоверение категории В или ВЕ (для управления легковыми автомобилями), может быть снижен до 17 лет при том условии, что до достижения 18-летнего возраста владелец водительского удостоверения может управлять транспортным средством только в сопровождении конкретно указанного лица, "имеющего право на управление автомобилем". Эта схема может быть использована после завершения профессионального обучения в автошколе. После сда-

чи в полном объеме экзамена на вождение считается, что обучающееся лицо может управлять транспортным средством совершенно самостоятельно.

23. Для выполнения функций сопровождающего водителя необходимо отвечать следующим требованиям:

- a) достичь 30-летнего возраста;
- b) иметь действительное водительское удостоверение категории В (для управления легковыми автомобилями) в течение не менее пяти лет;
- c) иметь не более трех штрафных баллов согласно Центральному регистру нарушителей дорожного движения на момент выдачи новому водителю свидетельства о сдаче экзамена.

24. Кроме того, сопровождающие водители не могут иметь содержание алкоголя в крови более 0,05% и находиться под влиянием наркотиков. Сопровождающие водители не осуществляют подготовку и, следовательно, не считаются "непрофессиональными инструкторами вождения"; они лишь помогают начинающим водителям рекомендациями и советами. Если начинающий водитель садится за руль пассажирского автомобиля без назначенного лица, то он лишается своего водительского удостоверения.

25. Ключевым элементом этой новой системы обеспечения безопасности дорожного движения является предоставление молодым водителям возможности получить дополнительный опыт вождения под наблюдением компетентного и опытного водителя. Этот дополнительный опыт вождения поможет водителям и после достижения 18-летнего возраста, когда они начнут самостоятельно управлять транспортными средствами. Данная схема направлена на снижение показателя аварийности среди молодых водителей в течение первых двух лет самостоятельного вождения, когда он превышает средний показатель.

26. Была проведена оценка результативности этой схемы. Уже опубликованы выводы Федерального научно-исследовательского дорожного института, согласно которым реализация схемы "Вождение с сопровождением с 17 лет" привела к улучшению показателей повышению безопасности дорожного движения среди молодых начинающих водителей.

27. На начальном этапе вождения без сопровождения наблюдается снижение риска возникновения аварии по вине водителей или нарушения ими правил дорожного движения, которое измеряется двузначными числами (примерно на 20% меньше дорожно-транспортных происшествий и на 20% меньше нарушений правил дорожного движения), при этом водители, которые были охвачены этой схемой, демонстрируют значительно более прочные навыки управления транспортным средством.

28. Ввиду такого успеха эту схему, которую первоначально планировалось завершить к концу 2010 года, с 1 января 2011 года было решено утвердить в законодательном порядке. Это обеспечит единообразие правил по всей Германии и позволит всем заинтересованным молодым водителям безопасно начать свою "водительскую карьеру".

29. Делегат от Соединенных Штатов Америки (США) рассказал о проблеме отвлечения внимания водителей и о деятельности Национальной администрации безопасности дорожного движения (НАБДД). Согласно статистике за 2008 год наиболее часто отвлекаются водители в возрасте до 20 лет; 16% всех дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом по этой возрастной группе произошло по причине отвлечения водителей во время управления

транспортным средством. Что касается травм, то 22% всех лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, во время управления транспортным средством были чем-то отвлечены.

30. По результатам Обследования безопасности пассажиров транспортных средств (ОБПТС), 81% лиц в возрасте старше 16 лет имеют при себе в транспортных средствах мобильные телефоны; 16% говорят по ним во время большинства/всех поездок; 17% пользуются ими во время половины поездок. Результаты Национального обследования причин аварий автотранспортных средств (НОПАТС) свидетельствуют о том, что 18% водителей, попавших в аварию, были заняты по меньшей мере одним не относящимся к вождению видом деятельности (фактор, связанный с аварией). Исследование естественных моделей вождения, в котором участвовало 100 автомобилей, показало, что отвлечение на выполнение побочных функций было одной из причин в более чем 22% всех обследованных дорожно-транспортных происшествий (69) и аварийных ситуаций (761).

31. Данные свидетельствуют о том, что действия водителей, внимание которых отвлечено, являются также причиной гибели 11% и травмирования 16% велосипедистов и гибели 9% и травмирования 15% пешеходов.

32. Цель НАБДД – предотвращать дорожно-транспортные происшествия, связанные с отвлечением внимания. Для ее достижения был разработан общегосударственный план проведения исследований. Этот план был опубликован в апреле и размещен на вебсайте www.Distracton.gov.

33. План борьбы с отвлечением внимания водителей включает четыре элемента:

а) углубление понимания этой проблемы, прежде всего с целью улучшить сбор и анализ данных;

б) сокращение рабочей нагрузки (степени отвлечения) в интерфейсах: будут изучаться как устанавливаемые на транспортных средствах, так и переносные устройства на предмет разработки показателей для измерения степени отвлечения внимания;

в) обеспечение безопасности водителей, в том числе: совершенствование интерфейсов аварийного оповещения, количественная оценка выгод (краткосрочных и долгосрочных) аварийного оповещения, оценка систем мониторинга отвлечения внимания и оценка эффективности фильтров мобильной связи;

г) определение рисков и последствий.

34. В сотрудничестве со Всемирной организацией здравоохранения, Группой по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения (ГБДД ООН) и ЕЭК ООН НАБДД готовит комплект информационных материалов по проблеме отвлечения водителей с целью предоставить информацию для разработки и осуществления программы борьбы с отвлечением водителей. Этот комплект, основное внимание в котором уделяется портативным электронным устройствам, содержит два раздела: доклад о состоянии проблемы и имеющихся мерах борьбы с ней и несколько информационных материалов/листочков.

35. Представитель Франции выступил с сообщением о положении в области безопасности дорожного движения в своей стране. Во Франции два наиболее значительных изменения в стратегиях безопасности дорожного движения про-

изошли в 1973 году (ограничение скорости на ряде загруженных дорог, введение обязательного использования ремней безопасности на передних сиденьях и обязательного использования шлема) и в 2001 году (объявление безопасности дорожного движения национальным приоритетом и ужесточение соблюдения скоростного режима).

36. К числу наиболее уязвимых участников дорожного движения относятся молодые люди (в возрасте 18–24 года), на долю которых приходится 9% населения и 21,1% погибших, и мотоциклисты (лишь 2% от общего числа автотранспортных средств, но 28% погибших (1 187 погибших в 2009 году)).

37. Данные за 2009 год подтвердили устойчивость этой тенденции. Вместе с тем наибольшую тревогу вызывает увеличение в 2009 году смертности среди водителей двухколесных транспортных средств.

38. По-прежнему в 30% от общего числа случаев дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом гибель людей была связана с употреблением алкоголя, причем в 2008 году ситуация в этом отношении ухудшилась (28%).

39. Было указано, что 25% нарушений приходится на водителей с иностранными номерными знаками, при этом 80% нарушений совершается вблизи границ. Президент Франции поставил общенациональную задачу сократить к 2012 году число погибших до 3 000 человек путем использования средств автоматического контроля (превышение скорости, проезд на красный свет, железнодорожные переезды, средняя скорость, дифференциация между тяжелыми и обычными транспортными средствами), совершенствования подготовки молодежи, повышения эффективности мер борьбы с вождением в состоянии алкогольного и наркотического опьянения и, наконец, что не менее важно, за счет повышения уровня безопасности двухколесных транспортных средств.

40. Франция провела ряд хорошо спланированных кампаний по пропаганде безопасности дорожного движения, используя все возможности современных средств массовой информации.

41. 22 и 23 ноября 2010 года во франкоязычных странах будет проведен день безопасности дорожного движения.

42. Делегат от Бельгии подчеркнул, что его страна сталкивается с проблемами, очень схожими с проблемами Франции, особенно в отношении преследования за нарушения, совершенные иностранцами. Он проинформировал WP.1 о двух новых законах, которые действуют с 1 октября 2010 года: разрешение на проведение анализа слюны водителей на наркотики и возможность обязать лиц, задержанных за рулем в состоянии алкогольного опьянения, установить на своем транспортном средстве алкоблокиратор.

43. Представитель Испании сообщила WP.1 о том, что ее страна добивается повышения уровня безопасности дорожного движения, в частности посредством сотрудничества с местными общинами и муниципалитетами, с упором на просветительские и правоохранные мероприятия. К проведению кампаний по безопасности дорожного движения привлекаются звезды спорта.

44. Представитель Турции выступил с сообщением о последних просветительских кампаниях в области безопасности дорожного движения, проведенных в его стране. Программа "Ответственность за безопасность дорожного движения" направлена на повышение информированности об обязанности участников дорожного движения вести себя ответственно и принимать меры предосторожности в целях повышения безопасности на дорогах. Поиск долговременных

и устойчивых решений для обеспечения безопасности на транспорте, что является одной из наиболее серьезных проблем в Турции, возможен только при участии всех заинтересованных сторон, таких как Министерство транспорта и коммуникаций, Министерство внутренних дел, Министерство национального образования, Министерство по вопросам окружающей среды и лесного хозяйства, Министерство промышленности и торговли, несколько университетов, городские муниципалитеты Анкары и Стамбула, Турецкое аккредитационное агентство, Турецкая ассоциация водителей и владельцев транспортных средств, ТРТ – Турецкая радиовещательная и телевизионная компания, TÜVTURK (Организация по техническому осмотру транспортных средств).

45. После первого совещания заинтересованных сторон были проведены всеобъемлющие обследования целевой группы и положения на местах с целью выяснить, что население понимает под "ответственным отношением к дорожному движению". Обследования показали, что 90% водителей считают, что они действуют ответственно в дорожном движении (это противоречит тому факту, что число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в Турции в два раза выше уровня ЕС) и что 95% водителей после получения водительского удостоверения не проходили формальную или неформальную подготовку. Разработанная по результатам этого обследования программа "Ответственность за безопасность дорожного движения" направлена на то, чтобы напомнить населению об ответственности на дорогах.

46. В октябре 2010 года начнется реализация двух новых проектов: "Действия друзей" (направлен на повышение информированности и формирование положительных навыков в области "Безопасности дорожного движения" в более раннем возрасте; целевая группа: преподаватели по вопросам дорожного движения в системе начального образования, учащиеся, семьи и водители школьных автобусов) и "Действия ответственных граждан" (предназначен для повышения осведомленности об ответственном поведении на дорогах; целевая группа: местные общины в провинциях, в которых было начато осуществление этого проекта, и студенты университетов).

47. Представитель Российской Федерации проинформировал WP.1 о позитивных событиях, происшедших за последние пять лет, – тенденции, которая как ожидается, будет продолжаться до 2012 года, прежде всего в результате изменений в национальном законодательстве (например, за счет ужесточения наказаний за вождение в пьяном виде, расширения перечня нарушений и установления более строгих правил обгона).

48. Представитель Ирландии выступил с сообщением о стратегиях безопасности дорожного движения и соответствующих структурах, действующих в его стране. Политика в области безопасности дорожного движения сосредоточена на двух направлениях:

- а) традиционные вопросы:
 - обеспечение соблюдения правил;
 - инженерное обеспечение;
 - просветительская деятельность;
 - борьба с превышением скорости;
 - использование удерживающих устройств;
 - борьба с пьянством за рулем;

- молодые водители мужского пола;
- b) новые вопросы:
- усталость;
 - водители пожилого возраста;
 - вождение в состоянии наркотического опьянения;
 - выдача водительских удостоверений в несколько этапов;
 - просвещение по вопросам безопасности дорожного движения;
 - исследовательская деятельность;
 - обеспечение соблюдения на межведомственном уровне;
 - уязвимые участники дорожного движения.
49. Подход к надзору и управлению разрабатывался в два этапа.
- a) В период 1998–2006 годов была создана Группа высокого уровня по безопасности дорожного движения. Ее председателем стал помощник секретаря из Департамента транспорта, а членами – представители подразделений, отвечающих за вопросы транспорта, окружающей среды, здравоохранения, полиции, Медицинского бюро по безопасности дорожного движения, страхования, а также Национальный совет по вопросам безопасности и Национальное дорожное управление.
- b) С 2006 года существует Комитет кабинета министров по вопросам безопасности дорожного движения под председательством министра транспорта, в состав которого входят ключевые министры, генеральные секретари, Комиссар полиции и старший исполнительный сотрудник Управления по безопасности дорожного движения.
50. УБДД было создано в 2006 году. Оно несет ответственность за следующие вопросы:
- проведение экзаменов для водителей и выдача водительских удостоверений;
 - просвещение и проведение исследований в области безопасности дорожного движения;
 - стандарты и обеспечение соблюдения установленных требований.
51. Основные функции УБДД:
- разработка стратегии в области безопасности дорожного движения;
 - просвещение и содействие в области обеспечения безопасности дорожного движения;
 - проведение исследований и оценок;
 - внедрение цифрового тахографа;
 - обеспечение соблюдения требований к грузовым автомобильным перевозкам;
 - стандарты для транспортных средств;
 - национальные испытания автомобилей;
 - инженерное обеспечение;

- профессиональная подготовка водителей ;
 - проведение экзамена по теории вождения;
 - проведение экзамена по практике вождения;
 - разработка положения об инструкторе по вождению;
 - выдача водительских удостоверений;
 - деятельность службы технического контроля транспортных средств;
 - проведение испытаний коммерческих транспортных средств;
 - выпуск публикаций.
52. Результатами деятельности УБДД пользуются:
- политические деятели;
 - сотрудники полиции (Национальные полицейские силы Ирландии);
 - Национальное дорожное управление;
 - учреждения системы образования;
 - местные органы власти;
 - Исполнительный орган по вопросам здравоохранения;
 - заинтересованные группы/группы населения;
 - НПО;
 - общественность;
 - средства массовой информации;
 - ЕС/ОЭСР/ООН
 - заинтересованные стороны из автомобильной промышленности.
53. Стратегия в области безопасности дорожного движения на 2007–2012 годы включает 126 позиций и предусматривает:
- проведение мероприятий;
 - просветительную деятельность;
 - организацию инженерного обеспечения;
 - обеспечение соблюдения правил.
54. С момента введения стратегии в действие удалось спасти 400 жизней.
55. Представитель Узбекистана сообщил WP.1 о том, что в качестве компетентного органа в области обеспечения безопасности дорожного движения в его стране выступает Агентство автомобильного транспорта в составе Министерства внутренних дел. После принятия в 1995 году Закона о безопасности дорожного движения были определены следующие приоритеты в области безопасности дорожного движения: пассажирские перевозки (совершенствование соответствующей инфраструктуры, запрещение движения автобусов в ночное время) и просветительная деятельность (в школах были созданы клубы "юных инспекторов" для регулярной подготовки по вопросам безопасности дорожного движения).

56. Делегат от Туниса обратил внимание Рабочей группы на необходимость обеспечить доступ стран с низким и средним уровнем дохода к материалам, подготовленным развитыми странами для проведения просветительных кампаний (видеофильмы, клипы и любые другие материалы средств массовой информации), и разрешить их широкое использование.

57. Представитель Института по изучению проблем дорожного движения (ИРТЕ) подробно рассказал о деятельности института и о его запланированном вкладе в повышение безопасности дорожного движения в Индии, которая испытывает серьезные проблемы в этой области и особенно нуждается в наращивании потенциала. Внимание Рабочей группы было обращено на следующие основные слабые моменты:

- a) неопределенность системы управления движением;
- b) отсутствие дорожно-инженерных центров;
- c) расхождение законодательства с дорожно-инженерной практикой;
- d) отсутствие понимания природы дорожно-транспортных нарушений и подходящих современных технологий для обеспечения соблюдения правил;
- e) отсутствие средств и систем подготовки и оценки водителей;
- f) отсутствие системы научной регистрации и анализа дорожно-транспортных происшествий;
- g) отсутствие систем реагирования на чрезвычайные ситуации.

58. Президент ИРТЕ призвал Рабочую группу, ее членов и секретариат оказать его институту содействие в передаче ноу-хау.

59. Представитель Международного союза железных дорог (МСЖД) выступил с сообщением о Международном дне повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах (МДПОЖП), который был проведен МСЖД в сотрудничестве с Европейской комиссией 22 июня 2010 года. Все заинтересованные лица, занимающиеся вопросами безопасности дорожного движения, могут скачать и бесплатно использовать видеоклип о поведении на железнодорожных переездах, рассчитанный на население, прежде всего на участников дорожного движения и пешеходов. Делегат выразил надежду на то, что Рабочая группа будет способствовать организации аналогичных мероприятий и в будущем.

60. Представитель Фонда ФИА проинформировала WP.1 о намерении ее организации приурочить к открытию Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 11 мая 2011 года ряд национальных и региональных мероприятий в рамках поэтапного начала этой глобальной инициативы. Она также проинформировала WP.1 о новом символе Десятилетия – знаке, который был официально обнародован 22 и 23 сентября 2010 года в Нью-Йорке в рамках Всемирной инициативы Клинтона и Встречи на высшем уровне, посвященной целям развития, сформулированным в Декларации тысячелетия (ЦРДТ). Со всеми материалами, представленными по пункту 3 повестки дня, можно ознакомиться по адресу: <http://www.unece.org/trans/roadsafe/wp12010.html>.

VI. Конвенция о дорожном движении 1968 года (пункт 4 повестки дня)

Соответствие между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами в области транспортных средств

61. В связи с вопросом о соответствии между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами в области транспортных средств Рабочая группа предложила виртуальной группе экспертов от Германии, Испании, Российской Федерации и Франции продолжать работу над предложением по поправке, связанным с системами помощи водителю, которая будет подготовлена для предстоящей сессии; кроме того, Рабочая группа настоятельно просила экспертов, представляющих Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), который также будет готовить предложения по поправкам (с упором на аспекты освещения), передать их в качестве неофициальных документов на рассмотрение WP.1 в ходе ее шестьдесят первой сессии.

62. Новым вопросом, представляющим интерес для Рабочей группы ввиду его потенциального воздействия на безопасность дорожного движения, может стать вопрос о последствиях отсутствия шума от электромобилей при движении.

VII. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года (пункт 5 повестки дня)

Предложение по знакам с изменяющимся сообщением

63. Рабочая группа приняла к сведению письмо, направленное Председателем неофициальной группы экспертов по знакам с изменяющимся сообщением (ЗИС), и подтвердила свою просьбу о том, чтобы неофициальная группа сосредоточила внимание на разработке предложения о внесении поправок в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 год) с целью включения в нее ЗИС. Кроме того, Рабочая группа обратилась к правительствам с просьбой внести свой вклад в эту работу и выразила надежду на то, что соответствующее предложение будет представлено для рассмотрения на шестьдесят первой сессии. Помимо этого, неофициальную группу экспертов просили выступить на следующей сессии с сообщением о последних изменениях в ЕС в этой области.

VIII. Сводная резолюция о дорожном движении (пункт 6 повестки дня)

A. Многопрофильное исследование аварий

64. Рабочая группа приветствовала сообщение Дании о порядке организации и проведения в его стране многопрофильных исследований аварий (МПИА) и рассмотрела информацию, собранную секретариатом.

65. В ходе обсуждения был поднят ряд вопросов:
- a) правовая основа функционирования структур МПИА;
 - b) взаимодействие прокуратуры/суда и структур МПИА;
 - c) соблюдение конфиденциальности и этических принципов при проведении исследования;
 - d) критерии для выбора темы/вида аварий для исследования;
 - e) использование докладов структур МПИА.

66. Было признано, что тема многопрофильного исследования аварий представляет интерес для Рабочей группы, однако консенсус по вопросу о том, каким образом действовать, достигнут не был. Например, МПИА может быть включено в качестве отдельной главы в Сводную резолюцию о дорожном движении (СР.1) либо может быть разработан проект отдельного документа о надлежащей практике по МПИА. Правительствам было предложено предоставить информацию о существующей национальной практике в этой области. На основе такой информации секретариат подготовит документ о возможных последующих вариантах действий, который будет обсужден на следующей сессии. Выступление делегата от Дании имеется по адресу: <http://www.unecese.org/trans/roadsafe/wp12010.html>.

В. Взаимное признание международных сертификатов технического осмотра

67. Делегация Российской Федерации предложила включить в СР.1 наилучшую практику в области взаимного признания международных сертификатов технического осмотра. Рабочая группа просила делегацию Российской Федерации представить соответствующее предложение для рассмотрения на шестьдесят первой сессии.

68. Рабочая группа просила секретариат WP.29 обратиться к Сторонам, подписавшим Соглашение 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, с письмом, в котором им будет предложено сообщить о том, намерены ли они ратифицировать это Соглашение.

IX. Выборы должностных лиц (пункт 7 повестки дня)

69. Рабочая группа избрала своих должностных лиц на период 2011–2013 годов. Г-жа Лучиана Иорио (Италия) и г-н Дмитрий Митрошин (Российская Федерация) были вновь избраны соответственно Председателем и заместителем Председателя. С учетом ожидаемого выхода на пенсию г-жи Изабел Бритеш (Португалия) в 2010 году на следующей сессии будет рассмотрен вопрос об избрании г-на Арастуна Маджидона (Азербайджан) на должность второго заместителя Председателя.

X. Совместное заседание с Рабочей группой по автомобильному транспорту (пункт 8 повестки дня)

70. 29 сентября Рабочая группа отметила шестидесятилетие деятельности в области безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций, проведя в первой половине дня совместное заседание с Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1). Это совместное заседание открыл Исполнительный секретарь ЕЭК ООН г-н Ян Кубиш, после чего было сделано несколько интересных сообщений (имеются по адресу: <http://www.unecsc.org/trans/roadsafe/wp12010.html>).

71. Выражается надежда на то, что в результате этого совместного заседания будут определены представляющие общий интерес вопросы, по которым могло бы развиваться дальнейшее сотрудничество.

XI. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

72. Рабочая группа обсудила вопрос о разработке нового знака для обозначения зарядных станций, предназначенных для электромобилей, который будет использоваться в сочетании со знаком для заправочных станций, как это предложено Данией (неофициальный документ № 4). Очевидно, что в ряде стран такой знак уже имеется. Рабочая группа согласилась с тем, что существует настоятельная необходимость обсудить общий формат такого знака, и просила участников направить свои предложения в секретариат. Секретариат изучит уже предусмотренные унифицированные знаки ИСО для зарядных станций и вилок электрических соединителей.

73. Эксперт по безопасности дорожного движения г-н Алан Росс подчеркнул важную роль Организации Объединенных Наций и региональных комиссий в оказании помощи странам-членам в деле осуществления программы Десятилетия действий. Такая помощь предусматривает установление и достижение субрегиональных и страновых целевых показателей, проведение региональных и национальных рабочих совещаний, оказание содействия странам в оценке их сильных и слабых сторон и в разработке планов действий по исправлению положения в целях укрепления потенциала для организации и проведения мероприятий в области безопасности дорожного движения в течение первых четырех лет Десятилетия. В этой связи он подчеркнул, что успех Десятилетия зависит от способности международного сообщества обеспечить необходимое финансирование деятельности региональных комиссий, с тем чтобы они могли активно выполнять эту важную задачу и оказать содействие своим странам-членам, особенно тем из них, которые в нем нуждаются, в деле осуществления программы Десятилетия.

74. Третий Европейский день безопасности дорожного движения будет проведен 13 и 14 октября 2010 года в Брюсселе (Бельгия) в рамках председательства Бельгии в Европейском союзе. Будет создан "городок безопасного дорожного движения", где различные организации, занимающиеся вопросами безопасности дорожного движения, продемонстрируют результаты своей деятельности. Секретариату и WP.1 было предложено принять участие в этом мероприятии.

75. Институт безопасности дорожного движения "Панос Милонас" (Греция) проинформировал Рабочую группу о возможностях, предоставляемых Всемирным слетом скаутов, который будет проходить в Ринкаби (Швеция) 27 июля – 7 августа 2011 года и в котором примут участие более 40 тыс. скаутов

из 180 стран. С учетом того, что травмы, причиняемые в результате дорожно-транспортных происшествий, являются первой по значимости причиной смерти в возрасте 15–19 лет и второй – в возрасте 5–14 лет, это мероприятие дает великолепную возможность для пропаганды безопасности дорожного движения среди молодежи. Институт безопасности дорожного движения "Панос Милонас" готов разрабатывать, осуществлять и координировать программы и мероприятия, направленные на изменение культуры и поведения в области безопасности дорожного движения. Рабочей группе было предложено рассмотреть возможности, связанные с участием в этой инициативе.

76. Узнав о том, что, г-жа Нел Аланд (Нидерланды), г-н Хенрик Людвигсен (Дания), г-жа Изабел Бритеш (Португалия), г-н Николас Роджерс (МАЗМ) и г-жа Вирджиния Танасе, секретарь WP.1, не будут более участвовать в ее сессиях, Рабочая группа поблагодарила их за вклад в ее деятельность и пожелала им всяческих успехов во всех будущих начинаниях.

ХII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня)

77. Шестьдесят первую сессию Рабочей группы планируется провести в Женеве 21–23 марта 2011 года. Участникам, желающим представить предложения к шестьдесят первой сессии, предлагается сделать это не позднее 20 декабря 2010 года, с тем чтобы секретариат мог обработать соответствующие документы.

78. Шестьдесят вторую сессию Рабочей группы планируется провести 26–29 сентября 2011 года.
