



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/85
25 November 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ О РАБОТЕ ЕЕ ТРИДЦАТЬ ДЕВЯТОЙ СЕССИИ
(23-26 сентября 2002 года)**

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения провела свою тридцать девятую сессию в Женеве 23-26 сентября 2002 года. В ее работе участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. На сессии были представлены Европейская комиссия (ЕК), Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), а также следующие неправительственные организации: Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Международная мотоциклетная федерация (ММФ), Международный туристский альянс/Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА), Международная федерация пешеходов (МФП), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Федерация европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация по предотвращению дорожно-транспортных происшествий (МОПДТП) и Глобальная программа для сотрудничества в области безопасности дорожного движения (ГПСБДД).

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. Сессию открыл исполняющий обязанности Председателя г-н Бернар Периссе (Швейцария), который тепло приветствовал участников сессии и поблагодарил делегатов, которые в ходе двух предыдущих сессий, прошедших при его отсутствии, обеспечивали на временной основе председательство в рамках Рабочей группы. Кроме того, он выразил удовлетворение в связи с тем, что впервые председательствует в Группе в качестве представителя страны, которая официально стала 190-м государством – членом Организации Объединенных Наций.

3. Г-н Хосе Капел Феррер, директор Отдела транспорта ЕЭК, выразил удовлетворение в связи с возвращением г-на Периссе на его пост в Рабочей группе и горячо поблагодарил его за то, что он вновь исполняет функции Председателя WP.1, невзирая на новые проблемы со здоровьем. В этой связи он отметил мужество этого человека и его преданность делу, которым занимается WP.1.

4. Директор Отдела транспорта выразил надежду на то, что WP.1 достигнет стремительного прогресса в области внесения поправок в Конвенции и дополняющие их Соглашения с учетом рекомендаций, вынесенных Группой экспертов по безопасности в туннелях. С другой стороны, он сделал упор на следующих вопросах:

- четвертая Неделя безопасности дорожного движения: он просил Рабочую группу рассмотреть возможность проведения этой Недели одновременно со Всемирным днем здравоохранения, который будет организован ВОЗ 7 апреля 2004 года. Он также отметил целесообразность организации в Женеве совещания с участием лиц, ответственных за связь в министерствах, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения, с тем чтобы привлечь их внимание к этой четвертой кампании ЕЭК ООН;
- безопасность на транспорте: в соответствии с просьбой, с которой в ходе своей сессии, состоявшейся в феврале 2002 года, Комитет по внутреннему транспорту обратился ко всем рабочим группам, директор предложил WP.1 выяснить, затрагивает ли прямо или косвенно данная проблема какие-либо из вопросов, относящихся к сфере компетенции WP.1. Он отметил, что в феврале 2003 года секретариат должен отчитаться перед Комитетом по внутреннему транспорту по результатам деятельности, проводившейся вспомогательными органами в данной области;

- он просил WP.1 учесть в рамках своей деятельности влияние процесса старения населения на безопасность дорожного движения;
- и наконец, он просил WP.1 рассмотреть причины дорожно-транспортных происшествий, в частности с точки зрения поведения участников дорожного движения, и настоятельно рекомендовал ей изучить возможность определения количественных целевых показателей для снижения числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий.

5. Председатель Рабочей группы одобрил эти разнообразные направления будущей деятельности WP.1, подчеркнув необходимость учета также результатов работы, проводящейся по некоторым из этих вопросов в рамках ОЭСР и ЕКМТ. Затем он представил в виде таблиц график работы WP.1 в области принятия поправок к Конвенциям и Соглашениям, пересмотра Сводных резолюций, а также график работы по другим вопросам. Он подчеркнул, что в первоочередном порядке необходимо завершить работу над пакетом предложений по поправкам в 2003 году, после чего можно заняться обновлением и улучшением текстов СР.1 и СР.2. WP.1 одобрила эти направления деятельности.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (*пункт 1 повестки дня*)

Документация: TRANS/WP.1/82

6. Повестка дня была утверждена без изменений.

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

Документация: TRANS/WP.1/81

7. Доклад о работе тридцать восьмой сессии был утвержден без изменений.

ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИЯМ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ И К ДОПОЛНЯЮЩИМ ИХ ЕВРОПЕЙСКИМ СОГЛАШЕНИЯМ 1971 ГОДА И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЭТИХ ДОКУМЕНТОВ (*пункт 3 повестки дня*)

а) Сводный текст поправок

Документация: TRANS/WP.1/2002/23; TRANS/WP.1/2002/36

8. Рабочая группа приняла к сведению документ TRANS/WP.1/2002/23, подготовленный секретариатом, в котором резюмированы предложения по поправкам, принятым ею в течение последних лет. Председатель Специальной группы экспертов по правовым вопросам отметил, что в этот документ должны быть внесены некоторые изменения после его рассмотрения, проведенного этой Группой в ходе ее совещания, состоявшегося 20 сентября 2002 года. В частности, он указал на необходимость исключить из пункта А I) этого документа (подпункт g-бис, содержащий определение велосипедной полосы движения) конечную часть фразы, касающуюся Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах. Кроме того, он отметил, что должны быть пересмотрены некоторые пояснительные комментарии, сопровождающие предложения по поправкам. И наконец, он просил делегатов оперативно изложить свои возможные комментарии по содержанию данного документа, с тем чтобы Группа экспертов по правовым вопросам могла с ними ознакомиться. Представитель Российской Федерации указал на некоторые аспекты редакционного характера, которые следует изменить в варианте текста на русском языке, и заявил, что он передаст точный текст в секретариат.

9. Секретариат сообщил делегатам, что был подготовлен обновленный перечень договаривающихся сторон правовых документов (TRANS/WP.1/2002/36).

b) Отличительный знак страны

Документация: TRANS/WP.1/2002/23; TRANS/WP.1/2002/30 и Add.1

10. Рабочая группа приняла предложения по поправкам к пункту 1 статьи 37 и к пунктам 3.2-3.6 приложения 3 к Венской конвенции о дорожном движении, представленные Группой экспертов по правовым вопросам в виде неофициального документа зала заседаний. На основе этого документа, по просьбе Российской Федерации, из пункта 3.2 b) была исключена последняя фраза. Принятые тексты воспроизведены в приложении к настоящему докладу.

c) Вопросы, переданные Рабочей группе Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ)

Документация: TRANS/SC.1/WP.1/1997/13; TRANS/SC.1/WP.1/R.140 и Add. 1-7;
TRANS/WP.1/1998/4

i) Поведение на пешеходных переходах

Документация: TRANS/SC.1/WP.1/1998/4; TRANS/WP.1/2002/6; TRANS/WP.1/2002/10;
TRANS/WP.1/2002/29

11. На своей тридцать восьмой сессии Рабочая группа рассмотрела предложения по поправкам, касающиеся поведения водителей на пешеходных переходах, которые были представлены Международной федерацией пешеходов (МФП) (TRANS/WP.1/2002/6) и секретариатом (TRANS/WP.1/2002/10).

12. Поскольку ни одно из этих предложений не получило поддержки со стороны большинства делегаций, Рабочая группа решила сохранить нынешнюю формулировку "about to use" в тексте статьи 21 b) Венской конвенции о дорожном движении на английском языке и не вносить никаких изменений в тексты на других языках. Вместе с тем после выступления представителя Норвегии она сочла, что надлежит рассмотреть проблемы соответствия действующих положений по данному вопросу, содержащихся в Конвенции и в Европейском соглашении. В этой связи делегация Израиля указала, что представит предложения к тридцать девятой сессии, которые изложены в документе TRANS/WP.1/2002/29.

13. Председатель WP.1 со своей стороны отметил, что, как показал всесторонний анализ данной проблемы, проведенный в его стране, между этими двумя правовыми документами не существует никаких противоречий. Поэтому, основываясь также на третьем альтернативном варианте, представленном в документе TRANS/WP.1/2002/29, он предложил завершить рассмотрение этой темы без внесения каких-либо изменений в нынешнюю формулировку статьи 21 b). Данная позиция была одобрена WP.1. Вместе с тем WP.1 сочла, что в соответствующий момент следует рассмотреть все проблемы безопасности пешеходов в целом.

ii) Установка дорожных знаков

14. На своей тридцать восьмой сессии WP.1 просила небольшую группу, учрежденную с этой целью, представить к тридцать девятой сессии записку, с одной стороны, с изложением возникших проблем и причин, в силу которых она не рекомендует продолжать исследование по этой теме, и, с другой стороны, с указанием предполагаемых направлений будущей деятельности по этому вопросу. Со своей стороны представитель МОПДТП предложила выделить в ходе одной из последующих сессий WP.1 половину рабочего дня для проведения дискуссии с целью определения направлений деятельности WP.1 в различных сферах, имеющих отношение к дорожным знакам и сигналам.

15. После того как Председатель (Франция) небольшой группы представила документ TRANS/WP.1/2002/31, WP.1 решила:

- больше не отражать данный аспект в части текста, посвященной "поправкам к Конвенции";
- подтвердить проведение совещания в течение половины рабочего дня с целью рассмотрения всех вопросов, связанных с дорожными знаками и сигналами, на осенней сессии 2003 года на основе программы работы, которую предстоит определить небольшой группе, занимающейся данной темой, и предварительный проект которой должен быть представлен на мартовской сессии 2003 года Рабочей группы WP.1;
- окончательно исключить данный вопрос из повестки дня, если в ходе этого совещания, которое будет проведено в течение половины рабочего дня, выяснится, что никаких последующих мероприятий в контексте данной деятельности провести не удастся.

iii) Мобильные телефоны

Документация: TRANS/WP.1/2002/21; TRANS/WP.1/2002/24; TRANS/WP.1/2002/32 и Add.1

16. На своей тридцать восьмой сессии WP.1 решила на основе одной из трех формулировок, предложенных в ходе сессии и воспроизведенных в рамках пункта 20 доклада TRANS/WP.1/81, дополнить Венскую конвенцию о дорожном движении положением, направленным на запрещение использования водителем мобильного телефона в процессе управления транспортным средством. В своем письме от 26 апреля 2002 года секретариат предложил государствам - членам ЕЭК ООН выбрать один из трех представленных текстов с учетом необходимости внесения редакционных поправок. Ответы и предложения правительств приведены в документах TRANS/WP.1/2002/32 и Add.1, а ЕФЖДТП - в документе TRANS/WP.1/2002/21.

17. После продолжительного обмена мнениями по этому вопросу, в ходе которого делегаты указали формулировки, которым они отдают предпочтение, WP.1 приняла компромиссное решение, разработанное в ходе совещания, и решила отразить его в статье 8 Конвенции 1968 года о дорожном движении в виде нового пункта 6. Принятая таким образом поправка воспроизводится в приложении к настоящему докладу.

iv) Определение мопедов и мотоциклов

Документация: TRANS/WP.1/2001/34; TRANS/WP.1/2002/4; TRANS/WP.1/2002/21;
TRANS/WP.1/2002/27 u Add.1 u Add.2; TRANS/WP.29/2002/68

18. На своей тридцать восьмой сессии WP.1 на основе документа, подготовленного МАЗМ (TRANS/WP.1/2002/4), подробно охарактеризовала последствия, которые будет иметь для текстов Венской конвенции и Европейского соглашения введение новых определений, и поручила секретариату направить государствам-членам разработанный МАЗМ вопросник по этим определениям. Секретариат представил ответы на этот вопросник, воспроизведенные в документах TRANS/WP.1/2002/27, Add.1 и Add.2. Делегаты также имели возможность ознакомиться с замечаниями по этой теме, сформулированными ЕФЖДТП и изложенными в документе TRANS/WP.1/2002/21.

19. Кроме того, WP.1 была проинформирована секретариатом о том, что на своей сессии, состоявшейся в марте 2002 года, Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), рассмотрела и приняла с незначительными изменениями (TRANS/WP.29/2002/68) определения, представленные Рабочей группой WP.1, и что эти предложения будут переданы WP.29 для официального утверждения в ноябре 2002 года в ходе его сто двадцать восьмой сессии.

20. Рабочая группа поблагодарила МАЗМ за проделанную работу по этому вопросу и с учетом указанной выше информации:

- решила дождаться окончательного решения, которое будет принято WP.29 в ноябре 2002 года на его совещании, которое состоится непосредственно перед специальной сессией WP.1;
- просила делегатов WP.1 связаться со своими коллегами из WP.29, с тем чтобы согласовать свои позиции по этому вопросу;
- просила делегатов тщательно изучить документ, переданный МАЗМ (TRANS/WP.1/2002/4), с тем чтобы приступить к его рассмотрению на специальной сессии в ноябре и выяснить, целесообразно ли вносить поправки в приложение 5 к Конвенции;
- заслушала информацию о том, что Швейцария решила оказать помощь МАЗМ и специальной группе, учрежденной с этой целью, в разработке конкретных предложений по поправкам;

- заслушала информацию о том, что на ее сессии в ноябре будет принято решение относительно включения или невключения предложений по поправкам, касающимся определений этих транспортных средств, в пакет предложений по поправкам, который будет передан Генеральному секретарю.

d) Водительские удостоверения

Документация: TRANS/WP.1/2002/19; TRANS/WP.1/2002/22 и Add.1

21. Г-н Якимов (Российская Федерация), являющийся Председателем небольшой группы по водительским удостоверениям, поблагодарил МАЗМ за безупречную организацию третьей сессии этой группы, состоявшейся в Анси (Франция) в апреле 2002 года, и выразил удовлетворение в связи с достигнутыми результатами.

22. WP.1 внимательно рассмотрела предложения, содержащиеся в документах TRANS/WP.1/2002/22 (секретариат) и TRANS/WP.1/2002/22/Add.1 (Российская Федерация) и подготовленные в результате проведения упомянутого выше совещания небольшой группы. В качестве ориентира она использовала документ, разработанный секретариатом. Г-н Якимов последовательно изложил предложения и указал аспекты, по которым существуют разногласия. В ходе рассмотрения данного вопроса WP.1 с учетом документа TRANS/WP.1/2002/22 приняла указанные ниже решения.

23. Она приняла предложения о внесении поправок в **подпункты b) и c) пункта 1 статьи 41** Венской конвенции о дорожном движении вместе с формулировками, приведенными в приложении к настоящему докладу.

24. WP.1 просила Группу по правовым вопросам пересмотреть - с учетом различных комментариев делегаций - формулировку предлагаемых поправок к **пунктам 2 и 3 статьи 41** Конвенции и просила использовать в пункте 3 текст, приведенный в ссылке 2 в приложении 7 на образце страницы № 1.

25. WP.1 приняла **пункт 4 статьи 41** Конвенции в том виде, в каком он содержится в документе TRANS/WP.1/2002/22.

26. WP.1 сочла, что новый **пункт 4 статьи 42** Конвенции следует либо исключить, либо изменить в зависимости от результатов анализа, который должен провести в этой связи Председатель небольшой группы.

27. С учетом многочисленных комментариев, изложенных в отношении новой редакции **статьи 43** (переходные положения) Конвенции, WP.1 возложила задачу по рассмотрению этой статьи на Группу по правовым вопросам. Параллельно с этим Председатель WP.1 просил делегатов провести также ее рассмотрение на национальном уровне с участием своих экспертов.

28. Что касается текста нового **приложения 6** к Конвенции, приведенного в документе TRANS/WP.1/2002/22, то:

- WP.1 приняла **пункт 2**, однако сочла, что необходимо произвести языковую выверку его положений, с тем чтобы данный текст был идентичен на всех трех официальных языках ЕЭК ООН;
- были также приняты **пункты 3 и 4** данного проекта приложения, кроме заключенных в квадратные скобки фраз, которые были исключены;
- в связи с **пунктом 5** делегаты просили перенести рубрику "место рождения или происхождения" в рубрику "обязательные пометки", как это предусмотрено действующими нормами Сообщества. Представителю Европейской комиссии было предложено определить свою позицию по данному пункту, а также по предлагаемой нумерации рубрик;
- **пункт 6** был принят без изменений;
- **пункт 7**, по которому Европейская комиссия должна представить дополнительные элементы информации, был в принципе принят;
- **пункт 8** был принят на основе документа TRANS/WP.1/2002/22/Add.1. Вместе с тем категория "А" должна быть дополнена пометкой "*с коляской или без коляски*";
- **пункт 9** был принят. Вместе с тем в связи с категорией "В1" WP.1 указала, что ее приемлемость обуславливается решениями, которые будут впоследствии приняты по определениям трехколесных мотоциклов и квадрициклов с двигателем;
- WP.1 приняла **пункт 10**, но решила использовать следующую формулировку: "*Помимо перечисленных выше категорий и подкатегорий, национальным законодательством могут предусматриваться также и другие категории и*

подкатегории транспортных средств. Обозначения таких категорий и подкатегорий определяются национальным законодательством и должны отличаться от обозначений, используемых в силу настоящей Конвенции";

- в контексте пункта 11 было указано на отсутствие пиктограммы "B1". Кроме того, WP.1 просила проверить обоснованность использования в Конвенции, по примеру законодательства Сообщества, двух категорий удостоверения "A" в зависимости от веса/мощности мотоциклов. В случае утвердительного ответа обе соответствующие пиктограммы должны также быть приведены в водительском удостоверении.

29. Проект **Приложения 7** был утвержден с учетом решения, которое будет принято относительно переноса текста примечания 2 в пункте 3 статьи 41. Образец международного водительского удостоверения должен быть дополнен недостающими пиктограммами. Что касается категории "A", то решение зависит от последующих мер в контексте проблемы, затронутой в пункте 11 приложения 6.

е) **Безопасность в автодорожных туннелях**

*Документация: TRANS/AC.7/9 (на английском и русском языках) и Add.1;
TRANS/AC.7/9/Corr.1 (только на французском языке);
TRANS/AC.7/2002/1; TRANS/WP.1/2002/28 и неофициальный документ № 2 сессии (предложения Швейцарии)*

30. С целью ускорения работы в рамках WP.1 по изучению рекомендаций, относящихся к ее компетенции, Рабочая группа в ходе своей тридцать восьмой сессии решила учредить небольшую группу в составе представителей Норвегии, Франции, Швейцарии (которая будет обеспечивать руководство этой группой), Европейской комиссии, МОПДТП, МСАТ и секретариата. Мандат этой группы состоит в рассмотрении рекомендаций с учетом также мер, изложенных в декларации, принятой в Цюрихе министрами транспорта альпийских стран в ноябре 2001 года, в выявлении тех из них, которые относятся к компетенции WP.1, и в предложении решений, позволяющих наиболее приемлемым образом включить эти рекомендации либо в Венские конвенции, либо в Европейские соглашения, либо в Сводные резолюции CP.1 и CP.2.

31. Г-н Периссе от имени этой небольшой группы, которую он также возглавил, разъяснил подход, используемый группой, и затем представил мероприятия в контексте совещания, состоявшегося в Женеве 13 и 14 июня 2002 года. Итоги этой работы отражены в документе TRANS/WP.1/2002/28. Предлагаемые этой группой направления

работы были одобрены WP.1. Делегация Германии, поздравив эту группу с проведением высококачественной деятельности, изложила свои сомнения в отношении последующих мероприятий в контексте некоторых из принятых к сведению рекомендаций.

32. После осуществления этой деятельности делегация Швейцарии разработала предложения по поправкам к Венским конвенциям, приведенные в неофициальном документе № 2 сессии, которые были кратко представлены Рабочей группе WP.1 и по которым делегатам было предложено как можно скорее передать замечания, с тем чтобы содействовать их обсуждению на сессии WP.1 в ноябре 2002 года. В соответствии с просьбой, изложенной некоторыми делегациями, WP.1 с учетом проведения этого совещания просила Группу экспертов по правовым вопросам изложить свое мнение по этим предложениям.

33. Председатель WP.1 отметил, что после окончания имеющей первостепенное значение работы по внесению поправок в Конвенции и дополняющие их Соглашения придется проделать важную работу по Сводным резолюциям, с тем чтобы отразить в них соответствующие рекомендации, которые пока не включены в эти правовые документы.

34. И наконец, секретариат просил делегатов рассмотреть рекомендацию 4.01 (направленную на введение требования об обязательном наличии огнетушителей на всех транспортных средствах большой грузоподъемности), с тем чтобы выяснить, требуется ли для принятия этой меры, которая в настоящее время рассматривается WP.29, поддержка со стороны WP.1 в контексте оказания содействия работе WP.29. Некоторые делегации отметили, что в их странах данное приспособление уже и так должно в обязательном порядке находиться на этих транспортных средствах.

f) Различимость и удобочитаемость дорожных знаков

*Документация: TRANS/WP.1/2001/4; TRANS/WP.1/2002/11 и Add.1 и Add.2;
TRANS/WP.1/2002/34*

35. На своей тридцать восьмой сессии Рабочая группа отложила рассмотрение документов, которые передала МОПДТП по вопросам дорожных знаков (TRANS/WP.1/2001/41) и дорожной разметки (TRANS/WP.1/2002/11), ввиду отсутствия последнего из этих документов на русском языке.

36. Между тем в дополнение к этому были представлены контрпредложения Швейцарии (TRANS/WP.1/2002/11/Add.1 и Add.2) и переданы новые предложения МОПДТП

(TRANS/WP.1/2002/34). С учетом всех этих документов WP.1 обратилась к заинтересованным лицам с просьбой о разработке компромиссного варианта текста.

37. На основе проекта, представленного в ходе совещания, WP.1 с учетом проблемы удобочитаемости и различимости в принципе согласилась с приведенным ниже текстом, который должен заменить текст **статьи 7** Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах:

- "1. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве использование освещенных или светоотражающих табличек, с тем чтобы дорожные знаки, в частности предупреждающие знаки, предписывающие знаки и указатели направлений, были видны и могли четко читаться ночью, при условии, что это не приводит к ослеплению пользователей дороги.*
- 2. Для предупреждающих знаков и предписывающих знаков могут использоваться флуоресцирующие материалы.*
- 3. В национальном законодательстве следует установить правила использования освещенных, светоотражающих и флуоресцирующих знаков, в частности, с указанием ситуаций, в которых должен использоваться каждый класс светоотражающих материалов.*
- 4. Существующий текст пункта 2 статьи 7".*

38. Что касается дорожной разметки, то WP.1 также в принципе приняла, с одной стороны, поправку, внесенную в **пункт 4 статьи 29**, и, с другой стороны, формулировку новой **статьи 29-бис** Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах. Эти два текста воспроизводятся ниже:

"Статья 29.4 Конвенции о дорожных знаках и сигналах

- 4. Дорожная разметка, предназначенная для регулирования движения транспортных средств, должна быть легко и своевременно распознаваема водителями, для которых она предназначена. Она должна быть видима в любых погодных условиях как в дневное, так и ночное время. Рекомендуется, чтобы такая разметка, особенно в недостаточно освещенных зонах, была светоотражающей".*

"Статья 29-бис Конвенции о дорожных знаках и сигналах

1. *В случае необходимости изменения постоянной дорожной разметки на определенный период, в частности при проведении ремонтных работ или при наличии объездов, следует наносить временную разметку, цвет которой отличается от цвета постоянной разметки.*
2. *Временная разметка превалирует над постоянной разметкой, и пользователи дороги обязаны выполнять ее требования. Если одновременное использование постоянной и временной разметки может привести к путанице, то постоянную разметку необходимо закрывать или удалять.*
3. *В целях повышения эффективности регулирования дорожного движения временная разметка должна быть предпочтительно светоотражающей и может дополняться переносными сигнальными фонарями или световозвращателями".*

g) Алкоголь за рулем

39. В рамках рассмотрения поправок к Конвенциям и дополняющим их Соглашениям WP.1 ознакомилась с предложением Венгрии, которое было распространено в качестве неофициального документа № 1 и которое направлено на снижение максимально допустимого уровня содержания алкоголя в крови, определенного в пункте 7 Европейского соглашения, дополняющего Венскую конвенцию о дорожном движении (см. дополнительный пункт к статье 8, включенный после пункта 5 Соглашения). С учетом различных замечаний, которые были изложены, WP.1 поручила секретариату - ввиду того, что данный вопрос имеет сугубо политический характер, - распространить указанный документ в качестве официального документа ноябрьской сессии 2002 года.

ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1) И ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (СР.2) (пункт 4 повестки дня)

*Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)
(Документ: TRANS/SC.1/294/Rev.5)*

a) Помощь жертвам дорожно-транспортных происшествий

Документация: TRANS/WP.1/2002/7; TRANS/WP.1/2002/35 и Add.1

40. В ходе своей тридцать восьмой сессии WP.1 поручила небольшой группе по оказанию помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий (Израиль, Франция и ЕФЖДТП и МФОКК) обеспечить разработку трех принятых рекомендаций, а именно: о согласовании определения погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях, об оказании поддержки в осуществлении резолюции TRANS/WP.1/2001/7, о помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий и о медицинских аптечках, а также внести новое предложение.

41. Представитель ЕФЖДТП передал документы TRANS/WP.1/2002/35 и Add.1, подготовленные к совещанию, и проинформировал WP.1 о происходящих изменениях в области статистики, в частности в связи с WP.6. Он подчеркнул необходимость осуществления деятельности по получению надежных данных о численности жертв дорожно-транспортных происшествий. С другой стороны, он отметил, что всем членам МФОКК во всем мире был разослан вопросник и что осуществляется обработка поступающих данных. И наконец, он отметил, что работа по всем трем аспектам, указанным в пункте 40, должна завершиться в 2003 году.

b) Мобильные телефоны

Документация: TRANS/WP.1/2001/31

42. С учетом поправки, внесенной в Венскую конвенцию о дорожном движении (см. пункты 16 и 17 настоящего доклада), WP.1 решила в течение будущих сессий не заниматься данным вопросом в рамках CP.1. Вместе с тем Председатель WP.1 отметил, что после обновления этой Резолюции можно было бы вновь рассмотреть данную тему с целью ее более подробного обсуждения.

c) Автомобильное оборудование, представляющее опасность

Документация: TRANS/WP.29/861

43. В ходе своей тридцать восьмой сессии WP.1 разработала рекомендацию по этому вопросу, с одной стороны, для WP.29 и, с другой стороны, для соответствующих администраций. Секретариат сообщил Рабочей группе, что с учетом этой просьбы WP.29 в ходе своей сессии, состоявшейся в июне 2002 года, затронула этот вопрос в том виде, в каком он рассматривается в пунктах 17-19 указанного выше документа, соответствующие выдержки из которого были предоставлены делегатам. WP.1 поручила секретариату и впредь информировать ее о работе WP.29 в этой области.

Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (R.E.2)
(Документация: TRANS/SC.1/295/Rev.3)

d) Использование знаков, предупреждающих о дорожных работах

Документация: TRANS/WP.1/2001/33 и Add.1; TRANS/WP.1/2002/16;
TRANS/WP.1/2002/20 и TRANS/WP.1/2002/33

44. На основе сводного документа TRANS/WP.1/2002/33, подготовленного секретариатом, WP.1 подробно рассмотрела проект рекомендаций, касающихся обозначения и безопасности дорожных работ. В результате рассмотрения этих вопросов WP.1 приняла - после внесения некоторых поправок - соответствующий текст, который будет включен в СР.2 в качестве новой главы 3. Текст с внесенными в него поправками воспроизведен в документе TRANS/WP.1/85/Add.1.

ПОДГОТОВКА ЧЕТВЕРТОЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕГИОНЕ ЕЭК ООН (пункт 5 повестки дня)

Документация: TRANS/WP.1/2002/18 ; TRANS/WP.1/2002/25 и Add.1;
TRANS/WP.1/2002/26

45. В ходе своей тридцать восьмой сессии WP.1 решила отложить до нынешней сессии окончательный выбор темы для четвертой Недели безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК ООН и просила делегации довести до сведения секретариата все вопросы, которые, по их мнению, могли бы служить основной темой для этой кампании, с учетом, в частности, тех вопросов, которые уже были предложены. С этой целью секретариат направил по факсу напоминание об этой просьбе странам-членам ЕЭК. В документе TRANS/WP.1/2001/25 секретариат вкратце охарактеризовал поступившие ответы.

46. Со своей стороны, представитель Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), по просьбе Председателя WP.1, охарактеризовала проводящуюся ее организацией работу в сфере безопасности дорожного движения. Основным элементом планируемой деятельности послужит Всемирный день безопасности дорожного движения, который будет проведен 7 апреля 2004 года под лозунгом "Безопасные автодороги". В этой связи ВОЗ предполагает опубликовать доклад по вопросам профилактики дорожно-транспортных происшествий, организовать совещание в Нью-Йорке 6 и 7 апреля 2004 года и принять соответствующую резолюцию. Она уточнила, что 29 и 30 августа нынешнего года состоялось подготовительное совещание в контексте этой деятельности,

и выразила пожелание о том, чтобы Неделя безопасности дорожного движения ЕЭК, по возможности, совпала с проведением этого Всемирного дня.

47. Председатель WP.1 подчеркнул, что для WP.1 важно получать информацию о деятельности в области безопасности дорожного движения, проводящейся в рамках других международных форумов, отметив необходимость совместных усилий ВОЗ и WP.1 без излишнего дублирования деятельности.

48. Вопрос о выборе темы для четвертой Недели безопасности дорожного движения стал предметом продолжительного обмена мнениями между делегациями. Поскольку большинство из них отдали предпочтение следующим темам: "Агрессивность на дороге" и "Вождение в ночное время", Председатель WP.1 провел голосование, с тем чтобы сделать окончательный выбор. В результате была выбрана тема "Агрессивность на дороге", за использование которой проголосовали 11 представителей (в том числе 9 от стран и 2 от НПО); за использование темы "Вождение в ночное время" проголосовали 5 представителей (в том числе 1 от стран и 4 от НПО). Вместе с тем некоторые делегации подчеркнули необходимость разработки концепции этой темы и уточнения сферы ее охвата, решив, что сам по себе термин "агрессивность" может быть неверно понят либо неодинаково истолкован при переводе на другие языки. Он счел, что больше подошло бы понятие "агрессивное поведение".

49. Рабочая группа также решила, что эта четвертая Неделя будет проведена с 5 по 11 апреля 2004 года, с тем чтобы она совпала с проведением Всемирного дня ВОЗ, намеченного на 7 апреля. Кроме того, она в принципе утвердила проект резолюции, представленный секретариатом, в котором надлежит заполнить места, отведенные для внесения дат, темы и лозунга этой кампании. Председатель WP.1 указал, что этот текст должен быть в обязательном порядке представлен на утверждение Комитету по внутреннему транспорту в феврале 2003 года и что его предстоит утвердить в окончательном виде на сессии WP.1 в ноябре. С этой целью WP.1 поддержала предложение об учреждении неофициальной группы, в состав которой войдут представители Испании, Нидерландов, Франции, Швейцарии и секретариата и которой будет поручено расширить понятие "агрессивное поведение", внести предложения относительно лозунга этой будущей кампании и обсудить действия, которые могли бы быть предприняты под эгидой ЕЭК для стимулирования рекламно-пропагандистских усилий в этой области.

ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В КОНТЕКСТЕ ВЕНСКОЙ (ТРАНСПОРТ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА) И ЛОНДОНСКОЙ (ТРАНСПОРТ, ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА И ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ) КОНФЕРЕНЦИЙ (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/AC.21/2002/8 и ECE/AC.21/2002/9

50. Г-жа Олавуо, отвечающая за координацию деятельности по вопросам транспорта/окружающей среды/охраны здоровья в рамках секретариата ЕЭК, сообщила Рабочей группе об изменениях, произошедших после тридцать восьмой сессии. Основным знаменательным событием стало проведение 5 июля 2002 года второго Совещания высокого уровня, в работе которого участвовали министры и представители от секторов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, а также представители многочисленных правительственных и неправительственных организаций и в ходе которого были приняты многочисленные решения.

51. Так, Группа высокого уровня одобрила документ (ECE/AC.21/2002/3), содержащий среднесрочный обзор программы совместных действий в рамках Венского процесса (ПСД), подготовленный секретариатом ЕЭК ООН в соответствии с мандатом, предоставленным Венской конференцией по транспорту и окружающей среде, состоявшейся в 1997 году. В ходе рассмотрения этого документа были подчеркнуты трудности, возникшие при осуществлении этой программы, и недостаточно активное участие стран с переходной экономикой. Будущая деятельность должна быть сосредоточена на указанных приоритетных областях. Она также утвердила документ, подготовленный секретариатом ВОЗ, по вопросу об осуществлении Лондонской хартии по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.

52. С другой стороны, Группа высокого уровня приняла Общеευропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) (ECE/AC.21.2002/9), которая отныне будет служить средством управления Венским и Лондонским процессами. Эта Программа состоит из следующих трех составных элементов:

- определение основы для будущей деятельности в указанных приоритетных областях;
- определение плана работы с принятием определенного ряда точных и конкретных мер, свидетельствующих о возможности достижения ощутимого прогресса в приоритетных секторах;

- слияние соответствующих органов, проводящих последующие мероприятия в контексте Венского и Лондонского процессов, в рамках Руководящего комитета по транспорту, окружающей среде и охране здоровья для более эффективного использования ресурсов и более действенной координации усилий на международном уровне.

Группа высокого уровня просила обратить особое внимание на потребности новых независимых государств (ННГ) и стран юго-восточной Европы и решила произвести оценку прогресса, достигнутого в рамках реализации ОПТОСОЗ, не позднее 2007 года. Было отмечено, что первое совещание Руководящего комитета по транспорту, окружающей среде и охране здоровья состоится 7 и 8 апреля 2003 года.

53. Секретариат указал, что ОПТОСОЗ была представлена на Всемирной встрече на высшем уровне по устойчивому развитию в Йоханнесбурге и что отныне она рассматривается в качестве вклада, позволяющего активизировать действия по выполнению Повестки дня на XXI век, принятой на Конференции в Рио-де-Жанейро (http://www.johannesburgsummit.org/html/sustainable_dev/p2_health_sd.html).

54. И наконец, Группа высокого уровня утвердила декларацию, в которой обобщены все решения, принятые в ходе этого совещания (ECE/AC.21/2002/8). Напоминается, что со всеми документами, имеющими отношение к последующим мероприятиям в контексте данной деятельности, можно ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН по следующему адресу: www.unepce.org/poja.

55. После представления этой информации Председатель Рабочей группы задался вопросом о возможных последствиях этой работы для деятельности WP.1. Представитель секретариата указала, что на практике некоторые аспекты затрагивают деятельность WP.1. Она уточнила, что для разработки направлений деятельности, предусмотренных программой, необходимо будет осуществлять тесное сотрудничество с основными вспомогательными органами и заинтересованными рабочими группами.

56. Рабочая группа поручила секретариату и впредь информировать ее о будущих изменениях в контексте последующих мероприятий в рамках этой деятельности и сообщать ей о всех изменениях, которые могут иметь последствия для работы WP.1.

ПРИМЕНЕНИЕ ИНФОРМАТИКИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (пункт 7 повестки дня)

Документация: TRANS/WP.1/2001/15; TRANS/WP.1/2001/37; TRANS/WP.1/2002/9

57. На своей тридцать восьмой сессии Рабочая группа решила, что, хотя речь идет о технической сфере, данный вопрос следует сохранить в повестке дня, поскольку он имеет существенное значение для безопасности дорожного движения и связан с соответствующими юридическими и политическими аспектами, и что важно, чтобы сама Рабочая группа WP.1 приняла участие в работе, проводящейся по этому вопросу WP.29.

58. WP.1 сочла, что прежде чем продолжать данную деятельность следует дождаться записки WP.29 по этому вопросу. Делегат от Нидерландов счел, что было бы также целесообразно принять во внимание информацию из других источников. Представитель Швеции, со своей стороны, охарактеризовал позитивный опыт использования в его стране систем выбора адекватной скорости (ИСА). Этим исследованием, продолжавшимся три года, были охвачены 10 000 водителей частных и коммерческих транспортных средств. Он указал, что после завершения этого эксперимента некоторые водители просили не демонтировать данную систему и выразили согласие заплатить за ее использование на своих транспортных средствах. И наконец, секретариат отметил, что в рамках Комитета по внутреннему транспорту предполагается организовать совещание за "круглым столом" по вопросу о системах выбора адекватной скорости (ИСА).

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ (*пункт 8 повестки дня*)

59. WP.1 единодушно решила вновь переизбрать своих нынешних должностных лиц на их соответствующие посты, а именно: г-на Периссе (Швейцария) – на пост Председателя, а г-на Линка (Израиль) и г-на М. Якимова (Российская Федерация) - на посты заместителей Председателя.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (*пункт 9 повестки дня*)

В рамках данного пункта были затронуты следующие вопросы:

а) Национальные предписания в области безопасности дорожного движения

Документация: TRANS/WP.1/83

60. Секретариат напомнил, что в январе 2002 года Отдел транспорта направил правительствам письмо с просьбой обновить таблицы, воспроизведенные в документе TRANS/WP.1/80. После передачи соответствующей информации секретариат разработал новый документ (TRANS/WP.1/83), который был распространен в ходе сессии в качестве предварительного документа. На основе этого документа секретариат просил

делегации проверить точность включенной новой информации, касающейся их стран, и правильность изменений, которые были внесены в уже имеющиеся данные, с тем чтобы завершить разработку этого документа к сорок первой сессии WP.1 (31 марта - 4 апреля 2003 года). Он также просил страны, которые пока не передали свою информацию, сделать это как можно скорее, но в любом случае не позднее конца 2002 года.

b) Обмен опытом в области безопасности дорожного движения

Документация: TRANS/WP.1/2002/2

61. Секретариат напомнил, что в соответствии с пожеланиями, выраженными при оценке итогов третьей Недели безопасности дорожного движения, он направил правительствам 8 января 2002 года факсимильное сообщение с просьбой представить следующую информацию:

- i) адреса средств массовой информации (печатных изданий, радиостанций, телевизионных станций), включая адреса электронной почты, по которым могут рассылаться пресс-релизы и другие документы ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения;
- ii) краткую информацию о национальных кампаниях по безопасности дорожного движения с использованием бланка, подготовленного с этой целью секретариатом.

62. Поскольку секретариат не смог подготовить к данному совещанию обобщенный текст полученных ответов, касающихся этих кампаний, он предложил распространить аналогичный вопросник по кампаниям за 2002 год, с тем чтобы составить глобальный сводный текст к совещанию WP.1, которое состоится в сентябре 2003 года. WP.1 согласилась с этим предложением.

c) Сроки проведения следующих совещаний

63. Секретариат довел до сведения делегатов сроки проведения следующих совещаний WP.1:

- сороковая сессия: 27-29 ноября 2002 года
- сорок первая сессия: 31 марта - 4 апреля 2003 года
- сорок вторая сессия: (возможно, 7-9 июля 2003 года)
- сорок вторая (или сорок третья) сессия: 22-26 сентября 2003 года

d) Выход в отставку

64. Рабочая группа была проинформирована о том, что г-н Больдижар Вашархельи (Венгрия) и г-н Ярмо Хирсто (Финляндия) вышли в отставку и что на нынешней сессии они присутствуют в качестве членов Рабочей группы в последний раз. Рабочая группа пожелала каждому из них всего самого лучшего и особо поблагодарила г-на Вашархельи за ценный вклад, который он вносил в течение многих лет в работу WP.1.

УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (*пункт 12 повестки дня*)

65. Перечень решений, принятых WP.1 на ее тридцать девятой сессии, который был подготовлен секретариатом, был утвержден.

* * *

Приложение

Поправки к Венской конвенции о дорожном движении, принятые WP.1

(Изменения или добавления выделены жирным шрифтом)

I. Добавить новый пункт 6 в статью 8 следующего содержания *(мобильные телефоны)*:

"6. Водитель транспортного средства должен избегать любых действий, которые не связаны с вождением. Во внутригосударственном законодательстве следует установить правила использования телефонов водителями. В любом случае законодательство должно запрещать использование водителем ручного телефона во время движения транспортного средства".

Примечание: в тексте на английском языке термин "избегать" должен быть переведен как "at all times minimize" ("всегда сводить к минимуму").

II. Изменить пункт 1 статьи 37 следующим образом *(отличительные знаки)*:

- "1. а) На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади, помимо его регистрационного номера, отличительный знак государства, в котором он зарегистрирован *(соответствует нынешнему пункту статьи 37)*
- б) Этот знак может быть размещен как на регистрационном знаке, так и отдельно. *(Уже принятый текст приведен в пункте А) VI документа TRANS/WP.1/2002/23.)*
- с) **В том случае, когда на регистрационный знак наносится отличительный знак, он должен также помещаться на переднем регистрационном знаке транспортного средства, если таковой является обязательным".**

III. Изменить подпункты б) и с) статьи 41.1 *(водительское удостоверение)* следующим образом:

- "б) Договаривающиеся стороны принимают на себя обязательство обеспечить, чтобы водительские удостоверения выдавались только после проверки компетентными органами наличия у водителя необходимых знаний и навыков. Лица, уполномоченные проводить эту проверку,**

должны иметь надлежащую квалификацию; содержание и процедуры проведения как теоретических, так и практических экзаменов регулируются национальным законодательством;

- с) В национальном законодательстве должны быть предусмотрены требования для получения водительского удостоверения, в том числе касающиеся теоретических и практических экзаменов, а также состояния здоровья;"

IV. Изменить приложение 3 следующим образом (*отличительные знаки*):

"3.1 Уже принят (см. пункт А) X. документа TRANS/WP.1/2002/23)

3.2 а) Отличительный знак государства регистрации, дополненный, где это применимо, флагом или эмблемой этого государства либо эмблемой региональной организации экономической интеграции, в которую входит данное государство, должен быть указан с левого или правого края заднего регистрационного знака, предпочтительнее слева или с левого верхнего края на регистрационных знаках с надписями в два ряда.

б) Если на этом регистрационном знаке, помимо отличительного знака, указываются также символ и/или флаг либо эмблема района или местности, то отличительный знак государства регистрации должен в обязательном порядке помещаться с левого края регистрационного знака.

3.3 Флаг или эмблема, дополняющие, где это применимо, отличительный знак государства регистрации, должны помещаться таким образом, чтобы не могла ухудшиться удобочитаемость отличительного знака и чтобы они находились предпочтительнее над ним.

3.4 Отличительный знак государства регистрации должен наноситься таким образом, чтобы его можно было легко идентифицировать и нельзя было спутать с регистрационным знаком и чтобы не могла ухудшиться его удобочитаемость. Поэтому по крайней мере либо цвет отличительного знака должен отличаться от цвета регистрационного знака, либо цвет фона отличительного знака должен отличаться от цвета фона регистрационного знака, либо отличительный знак должен быть четко отделен от регистрационного знака, предпочтительнее соответствующей линией.

3.5 В случае **регистрационных знаков** мотоциклов и их прицепов, а также регистрационных знаков с надписями в два ряда размеры букв отличительного знака, а также, где это применимо, размеры изображения флага либо эмблемы **государства регистрации** или эмблемы региональной организации экономической интеграции, в которую входит эта страна, могут быть соответствующим образом уменьшены.

3.6 Положения настоящего пункта применяются в соответствии с теми же принципами к переднему регистрационному знаку транспортного средства, каковой является обязательным".
